



Bryssel den 11 april 2019  
(OR. en)

8059/19

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**CODEC 835  
TRANS 241  
PE 149**

## **INFORMERANDE NOT**

---

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet – Resultatet av Europaparlamentets första behandling, (Bryssel den 3–4 april 2019)

---

### **I. INLEDNING**

Föredraganden, Daniela AIUTO (EFDD, IT), lade som företrädare för utskottet för transport och turism fram ett betänkande med 65 ändringsförslag (ändringsförslagen 1–65) till förslaget till direktiv.

I enlighet med bestämmelserna i artikel 294 i EUF-fördraget och den gemensamma förklaringen om praktiska bestämmelser för medbeslutandeförfarandet<sup>1</sup> har informella kontakter ägt rum mellan rådet, Europaparlamentet och kommissionen i syfte att nå en överenskommelse vid första behandlingen och därigenom undvika en andra behandling och ett förlikningsförfarande.

---

<sup>1</sup> EUT C 145, 30.6.2007, s. 5.

I detta sammanhang lades ett kompromissändringsförslag (ändringsförslag 66) fram. En överenskommelse om detta ändringsförslag hade nåtts vid de ovannämnda informella kontakterna. Inga andra ändringsförslag lades fram.

## II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 4 april 2019 antogs kompromissändringsförslaget (ändringsförslag 66) till förslaget till direktiv.

Det ändrade kommissionsförslaget och lagstiftningsresolutionen utgör Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen<sup>2</sup>. Det motsvarar vad institutionerna tidigare kommit överens om. Rådet bör därför kunna godkänna Europaparlamentets ståndpunkt efter juristlingvisternas granskning.

Akten kommer då att vara antagen i den lydelse som motsvarar parlamentets ståndpunkt.

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets ändringar och lagstiftningsresolution bifogas. Ändringarna läggs fram i form av en konsoliderad text, där ändringar i kommissionens förslag markeras med *fetstil och kursivering*. Symbolen ”■” anger struken text.

## **Förvaltning av vägars säkerhet \*\*\*I**

**Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 4 april 2019 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))**

### **(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2018)0274),
  - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C8-0196/2018),
  - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av det motiverade yttrande från Sveriges riksdag som lagts fram i enlighet med protokoll nr 2 om tillämpning av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, och enligt vilket utkastet till lagstiftningsakt inte är förenligt med subsidiaritetsprincipen,
  - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 17 oktober 2018<sup>3</sup>,
  - med beaktande av Regionkommitténs yttrande av den 6 februari 2019<sup>4</sup>,
  - med beaktande av den preliminära överenskommelse som godkänts av det ansvariga utskottet enligt artikel 69f.4 i arbetsordningen och det skriftliga åtagandet från rådets företrädare av den 27 februari 2019 att godkänna parlamentets ståndpunkt i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
  - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
  - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A8-0008/2019).
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
  2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
  3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet,

---

<sup>3</sup> EUT C 62, 15.2.2019, s. 261.

<sup>4</sup> Ännu ej offentliggjort i EUT.

kommissionen och de nationella parlamenten.

**Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 4 april 2019 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/... om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet\***

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>5</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>6</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>7</sup>, och

---

\* TEXTEN HAR ÄNNU INTE GENOMGÅTT JURISTLINGVISTISK  
SLUTGRANSKNING.

<sup>5</sup> EUT C 62, 15.2.2019, s. 261.

<sup>6</sup> EUT C ...

<sup>7</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019.

av följande skäl:

- (1) I meddelandet av den 20 juli 2010 från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* fastställdes unionens strategiska mål att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2020 jämfört med 2010, och att närma sig noll dödsoffer 2050. Framstegen mot att uppnå dessa mål har på senare år dock avstannat. ***Ett nytt delmål – att senast år 2030 ha halverat antalet allvarliga skador jämfört med 2020 – godkändes av rådet i dess slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet för att stödja innehållet i Vallettaförklaringen från mars 2017. Det krävs därför större insatser för att båda dessa mål ska uppnås.***
  
- (2) Enligt strategin för säkert system kan dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor till stor del förebyggas. Det bör vara ett gemensamt ansvar på alla nivåer att se till att trafikolyckor inte leder till allvarliga eller dödliga skador. Framför allt bör väl utformade och ordentligt underhållna vägar ***med tydliga vägmarkeringar och vägmärken*** minska sannolikheten för trafikolyckor, medan ”förlåtande” vägar (vägar som dragits på ett intelligent sätt för att säkerställa att misstag i körningen inte omedelbart får allvarliga ***eller dödliga*** följder) bör göra ***trafikolyckorna*** mindre allvarliga. ***Kommissionen bör ge riktlinjer för utformning och underhåll av ”förlåtande vägar” utifrån erfarenheter från samtliga medlemsstater.***

- (3) Vägarna i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013<sup>8</sup> är av största betydelse för den europeiska integrationen. En hög säkerhetsnivå bör därför garanteras på dessa vägar.
- (4) Förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet som genomförts inom *TEN-T* har bidragit till att minska antalet dödsoffer och allvarliga skador i unionen. Det framgår av en utvärdering av effekterna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG<sup>9</sup> att de medlemsstater som tillämpat principerna för förvaltning av vägars säkerhet på frivillig basis på sina nationella vägar utanför TEN-T har uppnått mycket bättre resultat när det gäller trafiksäkerheten än medlemsstater som inte gjort det. ***Det är därför också önskvärt att man tillämpar dessa principer på andra delar av det europeiska vägnätet.***

---

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59).

- (5) *Det är viktigt att de vägavsnitt som byggs på broar och vägsträckor som passerar genom tunnlar, som ingår i det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, också omfattas av detta direktiv när det gäller trafiksäkerhet, med undantag för tunnlar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG.<sup>10</sup>*
- (6) *Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att in- och utfarter till parkeringsområden i det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, särskilt motorvägar och huvudvägar, också omfattas av detta direktiv.*
- (7) *De säsongsbetingade förhållandena skiljer sig mellan medlemsstaterna och regionerna. Därför är det viktigt att dessa förhållanden beaktas på lämpligt sätt i de nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv.*

---

<sup>10</sup> *Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 39).*



- (8) En stor andel av trafikolyckorna sker på en liten andel av vägarna där trafikvolymen och hastigheter är höga och där det finns ett brett spektrum av trafik med olika hastigheter. Därför bör den begränsade utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2008/96/EG till motorvägar och *andra* huvudvägar utanför TEN-T bidra markant till förbättringen av vägars säkerhet i hela unionen.
- (9) *För att säkerställa att en sådan utvidgning av tillämpningsområdet får avsedd effekt är det logiskt att andra huvudvägar än motorvägar ska inbegripa alla vägar som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i den nationella vägklassificeringen. Av samma orsak bör medlemsstaterna uppmuntras att se till att åtminstone alla vägar på vilka direktiv 2008/96/EG var tillämpligt, inklusive på frivillig grund, innan detta direktiv träder i kraft, omfattas av detta direktiv.*

- (10) Den obligatoriska tillämpningen av förfarandena enligt direktiv 2008/96/EG på alla väginfrastrukturprojekt utanför stadsområden som färdigställs med unionsmedel bör säkerställa att unionsmedel inte används för att bygga osäkra vägar.
- (11) *Direktiv 2008/96/EG omfattar uteslutande väginfrastruktur. Därför påverkas inte vägtrafiklagstiftning av detta direktiv, och inte heller medlemsstaternas behörighet att fatta beslut på eget ansvar med avseende på vägtrafiklagstiftning. Förenta nationernas Genèvekonvention om vägtrafik av den 19 september 1949 och Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968 samt Wienkonventionen om vägmärken och signaler av den 8 november 1968 bör respekteras.*
- (12) Riskbaserad bedömning av **trafiksäkerheten** i hela nätet har visat sig vara ett effektivt och ändamålsenligt verktyg för att identifiera delar av nätet som bör väljas ut för mer detaljerade säkerhetsinspektioner av väg och för att prioritera investeringar i enlighet med deras potential att resultera i säkerhetsförbättringar i hela nätet. Hela det vägnät som omfattas av detta direktiv bör därför bedömas systematiskt, **bland annat genom uppgifter som samlats in elektroniskt och digitalt**, i syfte att öka trafiksäkerheten i hela unionen.

- (13) En integrering av de delar som uppvisar bäst resultat från det tidigare ”förfarandet för säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet” i det nya förfarandet för bedömning av **säkerheten i hela vägnätet** bör möjliggöra bättre kartläggning av vägsträckor där möjligheterna att förbättra säkerheten är störst och där målinriktade insatser bör resultera i de största förbättringarna.
- (14) ***För att förbättra kvaliteten, objektiviteten och effektiviteten i förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet bör medlemsstaterna ges möjlighet att, när så är lämpligt, utnyttja den ständigt pågående teknikutvecklingen för inspektion av vägsträckor, dokumentation av trafiksäkerhetsförhållanden och insamling av andra uppgifter som rör vägnätets säkerhet.***

- (15) Systematisk uppföljning av resultaten av förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet är avgörande för möjligheten att uppnå de förbättringar av vägars säkerhet som är nödvändiga för att unionens trafiksäkerhetsmål ska kunna uppfyllas. För detta ändamål bör prioriterade åtgärdsplaner säkerställa att de nödvändiga insatserna genomförs så snart som möjligt. ***I synnerhet bör resultaten av förfarandet för bedömning av säkerheten i hela vägnätet följas upp antingen genom riktade säkerhetsinspektioner av vägar eller, om det är möjligt och kostnadseffektivt, genom direkta avhjälpande åtgärder som syftar till att eliminera eller minska trafiksäkerhetsriskerna utan att skapa onödiga administrativa bördor.***
- (16) Säkerhetsprestandan på befintliga vägar bör förbättras genom att investeringar koncentreras till vägsträckor med den högsta olyckstätheten och vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst.
- (17) ***Finansiering och ekonomiska incitament på unionsnivå kan, i enlighet med tillämpliga villkor, användas för att stödja sådana investeringar, som komplement till motsvarande nationella investeringar och incitament.***

- (18) Sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som omfattas av direktiv 2004/54/EG16 har en särskilt hög olycksrisk. Gemensamma säkerhetsinspektioner av dessa vägsträckor där både företrädare för de behöriga vägmyndigheterna och de behöriga tunnelmyndigheterna är inblandade bör därför införas för att förbättra säkerheten i ***det vägnät som omfattas av detta direktiv.***
- (19) Oskyddade trafikanter utgjorde 47 % av dödsoffren på vägarna i unionen under 2017. Ett säkerställande av att oskyddade trafikanters intressen beaktas i alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet ***samt vid utarbetandet av kvalitetskrav för infrastruktur för dessa trafikanter*** bör därför förbättra deras säkerhet på vägarna.
- (20) ***För att göra det möjligt för medlemsstaterna att förbättra sina förfaranden för att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken bör gemensamma specifikationer fastställas för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för både mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem.***

- (21) *Förbättrad säkerhet även för järnvägs korsningar (dvs. signalering och förbättring av infrastrukturen) är en prioritering. Enligt rapporten från Europeiska unionens järnvägsbyrå, vilken behandlar järnvägssäkerheten och -driftskompatibiliteten i EU 2018, inträffade det 433 betydande olyckor vid unionens 108 000 plankorsningar år 2016, vilka ledde till 255 dödsfall och 217 allvarliga personskador. Följaktligen bör man identifiera de plankorsningar som innebär en hög säkerhetsrisk, för att förbättra dem.*
- (22) *Högklassiga vägmarkeringar och vägmärken är avgörande som stöd till förare samt uppkopplade och automatiserade fordon. Allmänna specifikationer för vägmarkeringar och vägmärken bör utgöra en grund som banar väg för avancerade system för uppkopplade och automatiserad system för rörlighet. En gemensam europeisk strategi enligt 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler är att föredra.*

- (23) *För att förstärka de resultat som förväntas av tillämpningen av detta direktiv och för att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå i nödsituationer bör medlemsstaterna vid behov kunna underlätta samarbetet mellan sina tjänster avseende civilskydd, katastrofberedskap och trafikpolisen, särskilt på gränsöverskridande vägvägsnitt. Om det krävs samarbete mellan medlemsstaterna inom dessa verksamheter erbjuder unionens civilskyddsmekanism enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU<sup>11</sup> en ram för detta ändamål.*
- (24) *Utan att det påverkar tillämpningen av lagstiftningen om offentlig upphandling, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU<sup>12</sup>, bör de tekniska specifikationerna rörande säkerhet göras tillgängliga för allmänheten, om man genomför offentlig upphandling inom väginfrastruktur.*
- (25) *För att uppnå insyn och förbättra ansvarsskyldigheten bör trafiksäkerhetsklassningar rapporteras så att trafikanterna kan informeras och deras medvetenhet om tillståndet för infrastrukturen i allmänhet höjas.*
- (26) *Utbyte av erfarenheter om metoder som gäller säkert system mellan utövare samt informationsutbyte mellan trafiksäkerhetsrevisorer bör främjas.*

---

<sup>11</sup> *Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU av den 17 december 2013 om en civilskyddsmekanism för unionen (EUT L 347, 20.12.2013, s. 924).*

<sup>12</sup> *Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).*

- (27) Offentliggörande av resultaten av *säkerhetsbedömningar* av vägarna i hela nätet bör göra det möjligt att jämföra nivån i fråga om infrastrukturens säkerhet i hela unionen.
- (28) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa förfaranden för att säkerställa att trafiksäkerheten i hela TEN-T och nätet av motorvägar och huvudvägar i hela unionen håller en konsekvent hög nivå, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, eftersom förbättringar är nödvändiga i hela unionen för att säkerställa konvergens mot högre standarder för vägars säkerhet, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Som ett resultat av åtgärder på unionsnivå bör resor inom hela unionen bli säkrare, vilket i sin tur bör förbättra den inre marknadens funktion och stödja målet om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.



- (29) För att säkerställa att innehållet i förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet fortsätter att avspegla bästa tillgängliga tekniska kunskap, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller anpassningen av bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>13</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

---

<sup>13</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Särskilda åtgärder är nödvändiga för att fortlöpande förbättra metoderna för trafiksäkerhetsförvaltning och för att göra det lättare för fordon som är utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering att uppfatta vägmarkeringar och vägmärken. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av de berörda bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>14</sup>.
- (31) Direktiv 2008/96/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

---

<sup>14</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Artikel 1  
Ändringar av direktiv 2008/96/EG

Direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, säkerhetsinspektioner av vägar och säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet.
2. Detta direktiv ska tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska nätet, på motorvägar och på *andra* huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk.

3. Detta direktiv ska även tillämpas på vägar och väginfrastrukturprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför stadsområden, **som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem** och som färdigställs med ekonomiskt stöd från unionen, **med undantag för vägar som inte är öppna för allmän fordonstrafik, såsom cykelbanor eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar.**

4. **Medlemsstaterna får från tillämpningsområdet för detta direktiv undanta huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik.**

**Medlemsstaterna får låta sådana vägar som inte avses i punkterna 2 och 3 omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.**

**Medlemsstaterna ska senast [24 månader efter detta direktivs ikraftträdande] underrätta kommissionen om förteckningen över motorvägar och huvudvägar på dess territorium och, därefter, om alla eventuella ändringar av den. Dessutom ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om vägar som i enlighet med denna punkt undantas från eller omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, och därefter, om alla senare ändringar som införs.**

**Kommissionen ska offentliggöra en förteckning över vägar som anmälts i enlighet med denna artikel.**

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

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. *transeuropeiska vägnätet*: det vägnät som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013\*,

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).”

b) Följande punkter ska införas:

”2a. *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:

- a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra genom en mittsträng som inte är avsedd för trafik, eller undantagsvis med andra medel.
- b) Den korsar inte annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
- c) Den betecknas specifikt som motorväg.

- 2b. *huvudväg*: en väg *utanför stadsområden* som förbinder större städer eller regioner, eller båda, *som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin "motorväg" i den nationella vägklassificeringen som är i kraft den [datum för offentliggörande av detta ändringsdirektiv i EUT],*"
- c) Punkt 5 ska utgå.
- d) Punkterna 6 och 7 ska ersättas med följande:
- "6. *säkerhetsklassning*: klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier efter deras objektivt uppmätta inbyggda säkerhet,

7. **riktad säkerhetsinspektion av väg:** en riktad **undersökning** för att identifiera farliga förhållanden, **fel och problem** som ökar risken för olyckor och personsador, **vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka**.”.

e) **Följande punkt ska läggas till:**

**”7a. periodisk säkerhetsinspektion av väg: en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll,**”.

f) **Följande led ska läggas till:**

**”10. oskyddad trafikant:** trafikanter utan motor, inbegripet, i synnerhet, cyklister och fotgängare, samt användare av motordrivna tvåhjulningar.”.



3. *I artikel 4 ska följande punkt läggas till:*

*”5a. Kommissionen ska ge vägledning för utformningen av ”förlåtande vägar” och ”självförklarande och självreglerande vägar” i samband med utformningsfasens första revision, samt om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Denna vägledning ska utvecklas i nära samarbete med medlemsstaternas experter.”.*

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

**Säkerhetsbedömning** av vägarna i hela nätet

1. Medlemsstaterna ska se till att en bedömning av vägarna i hela nätet görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv. ■

2. *Säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision, på grundval av:
  - a) *främst en visuell undersökning, antingen på plats eller på elektronisk väg, av vägens konstruktionsegenskaper (inbyggd säkerhet)*
  - b) *en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till trafikflödet har inträffat.**
  
3. *Medlemsstaterna ska se till att den första bedömningen av vägarna i hela nätet görs senast 2024. Därefter ska säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet ske tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.*

4. När medlemsstaterna genomför **säkerhetsbedömning** av vägarna i hela nätet **får de preliminära** inslag som anges i bilaga III **beaktas**.
5. **Kommissionen ska ge vägledning om metoder för att genomföra systematiska säkerhetsbedömningar av vägarna i hela nätet och säkerhetsklassningar.**
6. Medlemsstaterna ska, på grundval av resultaten av den bedömning som avses i punkt 1, **och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder**, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras **säkerhetsnivå**.”.



5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:
  - a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Artikel 6

**Periodiska** säkerhetsinspektioner av vägar”

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. ”Medlemsstaterna ska se till att *periodiska* säkerhetsinspektioner av vägar görs *tillräckligt ofta för att säkerställa lämpliga säkerhetsnivåer för väginfrastrukturen i fråga.*”.

c) Punkt 2 ska utgå.

d) **Punkt 3 ska** ersättas med följande: ■

”3. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten på de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG genom gemensamma säkerhetsinspektioner av väg där de behöriga organ är inblandade som deltar i genomförandet av detta direktiv och direktiv 2004/54/EG. De gemensamma säkerhetsinspektionerna av vägar ska genomföras *tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter åtminstone vart sjätte år.*”.

6. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk

1. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av **säkerhetsbedömningar** av vägarna i hela nätet som genomförts i enlighet med artikel 5 följs upp **antingen** med riktade säkerhetsinspektioner av vägar eller med direkta avhjälpande åtgärder.
2. *När medlemsstaterna genomför riktade säkerhetsinspektioner av vägar får de preliminära inslag som anges i bilaga IIa beaktas.*
3. *Riktade säkerhetsinspektioner av vägar ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven enligt artikel 9.4 a.*

4. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av **riktade** säkerhetsinspektioner av vägar  
■ följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är  
nödvändiga. Medlemsstaterna ska i synnerhet identifiera vägsträckor där säkerheten  
på väginfrastrukturen måste förbättras ■ och fastställa åtgärder som ska prioriteras för  
att förbättra säkerheten på dessa vägsträckor.
5. Medlemsstaterna ska se till att avhjälpande åtgärder **främst** är inriktade på  
vägsträckor med låga säkerhetsnivåer och där åtgärder kan genomföras med **hög  
potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader**.
6. Medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en riskbaserad plan för  
prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande  
åtgärder. ■

## Artikel 6b

### Skydd av oskyddade trafikanter

Medlemsstaterna ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6.

## Artikel 6c

### Vägmarkeringar och vägmärken

1. Medlemsstaterna ska *i sina befintliga och framtida förfaranden för* vägmarkeringar och vägmärken *fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Sådana förfaranden ska beakta gemensamma specifikationer, om sådana gemensamma specifikationer har fastställts i enlighet med punkt 3.*

2. *En expertgrupp som kommissionen inrättar ska senast i juni 2021 bedöma möjligheten att fastställa gemensamma specifikationer, däribland olika inslag som syftar till att säkerställa den operativa användningen av medlemsstaternas vägmarkeringar och vägmärken, för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Gruppen ska bestå av experter som utsetts av medlemsstaterna. Bedömningen ska omfatta ett samråd med FN:s ekonomiska kommission för Europa.*

*Bedömningen ska särskilt ta hänsyn till följande inslag:*

- a) *Interaktionen mellan olika förarstöds tekniker och infrastrukturen.*



- b) *Väderlekens och de atmosfäriska fenomenens samt trafikens effekter på vägmarkeringar och vägmärken på unionens territorium.*
  - c) *Typen av och frekvensen för det underhåll som behövs för olika tekniker, inklusive en kostnadsberäkning.*
3. *Kommissionen kan med beaktande av den bedömning som avses i punkt 2 anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer, som avser medlemsstaternas förfaranden enligt punkt 1 och som syftar till att säkerställa deras operativa användning av vägmarkeringar och vägmärken, för att se till att vägmarkeringar och vägmärken är läsbara och upptäckbara för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem.*

*Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.*

*Genomförandeakterna ska inte påverka Europeiska standardiseringskommitténs behörighet när det gäller standarder för vägmarkeringar och vägmärken.*

#### *Artikel 6d*

##### *Information och insyn*

*Kommissionen ska offentliggöra en europeisk karta över vägnätet inom ramen för detta direktiv, som är tillgänglig på nätet, och som lyfter fram de tre olika kategorier som avses i artikel 5.6.*

## *Artikel 6e*

### *Frivillig rapportering*

*Medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering som är tillgängligt på nätet för alla trafikanter, i syfte att underlätta insamling av händelseinformation från trafikanter och fordon, och av all annan säkerhetsrelaterad information som uppgiftslämnaren anser vara en faktisk eller potentiell fara för vägars säkerhet.”*

#### *7. I artikel 7 ska följande punkt läggas till:*

*”1a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att ge vägledning enligt vilken olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal dödsoffer och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.”*

8. *I artikel 9 ska följande punkt läggas till:*

*”1a. För trafiksäkerhetsrevisorerna som genomgår sin utbildning ... [5 år efter att detta ändringsdirektiv har trätt i kraft], ska medlemsstaterna se till att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsrevisorerna inbegriper aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter.”.*

9. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Utbyte av bästa metoder

För att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av information och bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta *utbildningsplaner för trafiksäkerhet*, befintliga projekt för säker väginfrastruktur och beprövad trafiksäkerhetsteknik.”.

10. I artikel 11 ska punkt 2 utgå.

11. Följande artikel ska införas:

”Artikel 11a

Rapportering

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober **2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5. Där så är möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av de nationella riktlinjerna, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Från och med den 31 oktober 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.**

2. *På grundval av en analys av de nationella rapporter som avses punkt 1, för första gången senast den 31 oktober 2027 och vart femte år därefter, ska kommissionen utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, särskilt med avseende på de faktorer som avses i punkt 1, och om eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en översyn av detta direktiv och eventuella anpassningar till tekniska framsteg.*

12. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

*Ändring av bilagorna*


Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a *med avseende på ändring av* bilagorna i syfte att anpassa *dem* till den tekniska utvecklingen.”.

13. Följande artikel ska införas:

”Artikel 12a

***Utövande av delegering***

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen ***för en period på fem år från och med den ... [dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.***

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
  
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet *av den 13 april 2016* om bättre lagstiftning \*.



5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
  
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

---

\* EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.”

14. Artikel 13 ska ersättas med följande:

Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011\*.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

15. Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2  
Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast [24 månader efter detta direktivs ikraftträdande]. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Varje medlemsstat ska utfärda närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3  
Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i  
*Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4  
Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdad i ...

*På Europaparlamentets vägnar*

*På rådets vägnar*

*Ordförande*

*Ordförande*

## BILAGA

Bilagorna till direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”BILAGA I

**PRELIMINÄRA** INSLAG I TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIGA  
KONSEKVENSANALYSER”

b) *I avsnitt 2 ska led e ersättas med följande:*

*”e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag), inklusive uppskattade flöden av fotgängare och cyklister fastställda utifrån attribut hos angränsande markanvändning.”.*

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

”BILAGA II

**PRELIMINÄRA** INSLAG I TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER”

b) I avsnitt 1 ska följande led läggas till:

”n) Bestämmelser avseende oskyddade trafikanter:

- i) Bestämmelser avseende fotgängare.
- ii) Bestämmelser avseende cyklister, ***inbegripet möjligheten att använda alternativa färdvägar eller färdas avskilt från högfartstrafik.***
- iii) Bestämmelser avseende motordrivna tvåhjulingar.
- iv) ***Täthet och placering avseende faciliteter för korsande fotgängare och cyklister.***
- v) ***Bestämmelser avseende fotgängare och cyklister på berörda vägar i området.***
- vi) ***Avskiljande av fotgängare och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering.”***

c) I avsnitt 2 ska led h ersättas med följande:

”h) Bestämmelser avseende oskyddade trafikanter:

i) Bestämmelser avseende fotgängare.

ii) Bestämmelser avseende cyklister.

iii) Bestämmelser avseende motordrivna tvåhjulingar.”.

3. Följande bilaga ska införas:

”BILAGA IIa

***PRELIMINÄRA*** INSLAG I ***RIKTADE*** SÄKERHETSINSPEKTIONER AV VÄGAR

1. Linjeföring och sektion:

a) Synbarhet och siktsträcka.

b) Hastighetsgränser och indelning i hastighetszoner.

- c) Självförklarande linjeföring (dvs. linjeföringens ”läsbarhet” för *trafikanter*).
  - d) Anslutningar till fastigheter och etableringar.
  - e) Tillgänglighet för utrycknings- och servicefordon.
  - f) Åtgärder vid broar och kulvertar.
  - g) Utformning av vägens sidoområde (vägren, stödremsa, skärning och bankslänt).
2. Korsningar och trafikplatser:
- a) Korsningens/korsningstypens lämplighet.
  - b) Korsningens/korsningsutformningens geometri.



- c) Korsningars synbarhet och läsbarhet (hur de uppfattas).
  - d) Sikt vid korsningar.
  - e) Utformning av extra körfält i korsningen.
  - f) Trafikreglering vid korsningar (t.ex. stoppreglering, trafiksignaler osv.).
  - g) Förekomst av faciliteter för korsande fotgängare *och cyklister*.
3. Bestämmelser avseende oskyddade trafikanter:
- a) Bestämmelser avseende fotgängare.
  - b) Bestämmelser avseende cyklister.
  - c) Bestämmelser avseende motordrivna tvåhjulningar.
  - d) Kollektivtrafik och infrastruktur.
  - e) Plankorsningar väg/järnväg (*särskilt typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade*).

4. Belysning, skyltar och markeringar:

- a) Enhetliga vägmärken, som inte skymmer sikten.
- b) Vägmärkens läsbarhet (placering, storlek, färg).
- c) Skyltar.
- d) Enhetliga vägmarkeringar och linjer.
- e) Vägmarkeringars läsbarhet (placering, storlek och retroreflexion under torra och våta förhållanden).
- f) Vägmarkeringar med tillräcklig kontrast.
- g) Belysning av upplysta vägar och anslutningar.
- h) Lämplig vägutrusning.

5. Trafiksignaler:

a) Funktion.

b) Synlighet.

6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:

a) Vägomgivning, inklusive vegetation.

b) Farliga föremål vid vägkanten och dessas avstånd från körbanans *eller cykelbanans* kant.

c) Trafikantpassade skyddsanordningar (mittremsor och räcken för att förhindra faror för oskyddade trafikanter).

- d) Vägräckesändar.
- e) Lämpliga skyddsanordningar på broar och vid kulvertar.
- f) Stängsel (vid vägar med begränsat tillträde).

7. Beläggning:

- a) Beläggningsskador.
- b) Friktion.
- c) Löst material/grus/stenar.
- d) Vattensamling, avvattnings.

**8. Broar och tunnlar:**

- a) Förekomst av broar och deras antal.*
- b) Förekomst av tunnlar och deras antal.*
- c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.*

**9. Övrigt:**

- a) Tillhandahållande av säkra parkeringsplatser och rastplatser.
- b) Bestämmelser gällande tunga fordon.
- c) Bländning från strålkastare.

- d) Vagarbeten.
- e) Osäkra aktiviteter vid vägkanten.
- f) Lämplig information i ITS-utrustning (t.ex. omställbara vägmärken).
- g) Natur och djur.
- h) Varningar i anslutning till skola (om tillämpligt).”

4) Bilaga III ska ersättas med följande:

”Bilaga III

***PRELIMINÄRA*** INSLAG I BEDÖMNINGEN AV VÄGSÄKERHETEN I HELA  
NÄTET

1. Allmänt

- a) Typ av väg i förhållande till typ av och storlek på regioner/städer som den förbinder.
- b) Vägsträckans längd.

- c) Typ av område (landsbygd, stad).
- d) Markanvändning (utbildning, handel, industri & tillverkning, bostäder, jordbruk, utvecklade områden).
- e) Avstånd mellan anslutningar till fastigheter.
- f) Förekomst av lokalgata (t.ex. för butiker).
- g) Pågående vägarbeten.
- h) Förekomst av parkeringsplats.

## 2. Trafikvolym.

- a) Trafikvolym.
- b) Uppmätta motorcykelflöden.
- c) Observerade volymer av fotgängare på båda sidor, med notering för ”längs med” eller ”korsande”.
- d) Observerade volymer av cyklar *på båda sidor, med notering för ”längs med” eller ”korsande”*.
- e) Observerade volymer av tunga fordon.
- f) Uppskattade flöden av fotgängare fastställda utifrån attribut hos angränsande markanvändning.
- g) Uppskattade flöden av cyklister fastställda utifrån attribut hos angränsande markanvändning.



3. Olycksdata:

- a) Antal *och* plats för dödsoffer, *samt dödsorsak* per trafikantgrupp.
- b) Antal och plats för allvarliga skador per trafikantgrupp.

4. Operativa egenskaper:

- a) Hastighetsbegränsning (allmän, för motorcyklar; för lastbilar).
- b) Färdhastighet (85-percentilen).
- c) Hastighetsreglering och/eller hastighetsdämpande åtgärder.
- d) Förekomst av ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken.
- e) Varningar i anslutning till skola.
- f) Förekomsten av skolpoliser på föreskrivna tider.

5. Geometriska egenskaper:
  - a) Sektionens egenskaper (körvägarnas antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor osv.), inklusive deras variation.
  - b) Horisontalkurva.
  - c) Linjeföring (i horisontal- och vertikalled).
  - d) Synbarhet och siktsträcka.
  
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
  - a) Vägens sidoområde och säkerhetszoner.
  - b) Fasta hinder vid väggkanten (t.ex. belysningsstolpar, träd osv.).

- c) Avstånd mellan hinder och vägkant.
- d) Avstånd mellan hinder.
- e) Bullerräfflor.
- f) Skyddsanordningar.

**7. Broar och tunnlar:**

- a) *Förekomst av broar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.*
- b) *Förekomst av tunnlar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.*
- c) *Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.*

8. Korsningar:

- a) Typ av korsning och anslutande vägar (notera i synnerhet typ av reglering och förekomst av separatreglerad sväng).
- b) Förekomst av kanalisering.
- c) Korsningars kvalitet.
- d) Flöde på anslutande vägar.
- e) Förekomst av järnvägs korsning (*särskilt typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade*).

9. Underhåll:

- a) Beläggningsskador.
- b) Belägningens friktion.
- c) Vägrenens kondition (inbegripet vegetation).
- d) Kondition på märken, markeringar och linjer.
- e) Kondition på skyddsanordningar.

10. Faciliteter för oskyddade trafikanter:

- a) Faciliteter för korsande fotgängare **och cyklister** (i plan och planskilt).
- b) Faciliteter för korsande cyklister (i plan och planskilt).**
- c) Fotgängarräcken.

- d) Förekomst av trottoar eller separerad facilitet.
- e) Cykelfaciliteter *och typer av facilitet (cykelbanor, cykelfält, andra)*.
- f) Kvalitet på faciliteter för korsande fotgängare med avseende på synlighet och tydlighet.
- g) *Faciliteter* för korsande fotgängare *och cyklister* på den mindre anslutande vägen i nätet.
- h) *Alternativa färdvägar för fotgängare och cyklister om inga separerade faciliteter finns.*

**11. System före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser:**

- a) *Operativa nätverkscenter och andra övervakningsfaciliteter.*
- b) *Mekanismer för kommunikation med trafikanterna om körförhållandena för att förebygga olyckor eller incidenter.*

- c) *System för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror*
- d) *System för incidenthantering.*
- e) *System för kommunikation med räddningstjänster.”.*

5. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:

a) *Punkt 1 ska ersättas med följande:*

”1. En så exakt angivelse av olycksplatsen som möjligt, inbegripet GNSS-koordinater.”.

b) *Punkt 5 ska ersättas med följande:*

”5. *Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad.*”

---