

Regeringens proposition

2009/10:230



Vägsäkerhetslag

Prop.
2009/10:230

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 3 juni 2010.

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag, vägsäkerhetslagen. Lagen ska gälla de vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) vilket för Sveriges del huvudsakligen utgörs av landets Europavägar. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet. Lagen gäller såväl nyanläggning av väg som betydande förändring av befintlig väg.

I lagen ställs krav på väghållaren att vidta olika åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar. En trafiksäkerhetsanalys ska genomföras på ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen. Därefter ska en trafiksäkerhetsgranskare utföra en trafiksäkerhetsgranskning och redovisa konstaterade riskmoment i granskningsrapporter. Trafiksäkerhetsgranskaren ska ha genomgått viss utbildning och måste inneha behörighetsbevis för att få ta uppdrag som granskare.

Väghållarna ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas. Därefter ska åtgärderna, s.k. säkerhetskrav, vidtas. Väghållarna ska även upprätta olycksrapporter över dödsolyckor i trafiken.

Väghållarna ska stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet som även bl.a. prövar godkännande av trafiksäkerhetsgranskare och är föreskrivande myndighet.

Lagen föreslås träda i kraft den 19 december 2010.

Visst anslutande lagförslag föreslås träda i kraft den 2 maj 2011.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till vägsäkerhetslag	5
2.2	Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00)	9
3	Ärendet och dess beredning	10
4	EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet	11
4.1	Bakgrund	11
4.2	Innehåll	11
4.2.1	Syfte och mål	11
4.2.2	Tillämpningsområde	12
4.2.3	Närmare om innehållet	12
5	Bakgrund och allmänna förutsättningar på nationell nivå	14
5.1	Nollvisionen	14
5.2	Tidigare utredningar	14
5.2.1	Trafikansvarsutredningen	14
5.2.2	Vägtrafikinspektionsutredningen	15
5.2.3	Trafikinspektionsutredningen	15
5.2.4	Transportstyrelseutredningen	15
5.3	Vägverket blir Trafikverket	16
5.4	Vägar och väghållning	16
5.4.1	Vägar och gator	16
5.4.2	Begreppet väghållning	17
5.4.3	Väghållare	17
5.5	Vägbyggnadsprocessen	18
5.5.1	Förstudie	18
5.5.2	Vägutredning	18
5.5.3	Arbetsplan	19
5.5.4	Bygghandling	19
5.6	Ytterligare lagstiftning	19
5.6.1	Lagen om säkerhet i vägtunnlar	20
5.6.2	Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m.	20
6	Genomförande av direktivet	20
6.1	En ny lag	21
6.1.1	En vägsäkerhetslag	21
6.1.2	Lagens tillämpningsområde	22
6.1.3	Trafiksäkerhetsanalys	24
6.1.4	Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning	26
6.1.5	Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare m.m.	30
6.1.6	Tillsyn	33
6.1.7	Säkerhetsinspektion m.m.	36
6.1.8	Säkerhetskrav	39
6.1.9	Olycksrapporter	41

6.1.10	Överklagande och verkställighet	43
6.1.11	Sekretessfrågor	45
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	45
8	Kostnader och andra konsekvenser	46
8.1	Övergripande beskrivning	46
8.2	Konsekvenser för företag	46
8.3	Konsekvenser för statliga myndigheter	47
8.3.1	Trafikverket	47
8.3.2	Transportstyrelsen	48
8.4	Konsekvenser för domstolar	49
8.5	Konsekvenser för kommuner	49
8.6	Konsekvenser för enskilda	49
8.7	Övriga konsekvenser	50
9	Författningskommentar	50
9.1	Förslag till vägsäkerhetslag	50
9.2	Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00)	56
Bilaga 1	Transportstyrelseutredningens lagförslag (SOU 2008:44)	57
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet (SOU 2008:44)	60
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet	62
Bilaga 4	Rapportens lagförslag (N2009/364/TR)	71
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna avseende rapporten (N2009/364/TR)	75
Bilaga 6	Karta över TEN-T-vägnätet	76
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag	77
Bilaga 8	Lagrådets yttrande	82
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 juni 2010	87
	Rättsdatablad	88

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:230

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. vägsäkerhetslag, och
2. lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till vägsäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

2 § I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet² och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väghållare:

1. i fråga om allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

3. i fråga om väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

vägprojekt: ett projekt som omfattar nyanläggning av väg eller sådan betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet,

trafiksäkerhetsanalys: en strategisk, jämförande analys av de effekter ett vägprojekt har på vägnätets säkerhet,

trafiksäkerhetsgranskning: en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av utformning av ett vägprojekt.

Tillämpningsområde

3 § Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

¹ Jfr 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, Celex 32008L0096).

² EGT L 228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

Trafiksäkerhetsanalys

4 § För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av de överväganden som gjorts i fråga om trafiksäkerheten.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

5 § För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter.

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

6 § En trafiksäkerhetsgranskare ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare får meddelas den som har genomgått särskild grundutbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna. En godkänd trafiksäkerhetsgranskare är skyldig att genomgå en sådan fortbildning som föreskrivs med stöd av 16 §.

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare om

1. han eller hon inte genomgår sådan fortbildning som avses i 6 §,
2. han eller hon själv begär det, eller
3. det annars finns någon särskild anledning att återkalla godkännandet.

Säkerhetsinspektioner

8 § Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna.

Säkerhetskrav

9 § Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

Skyldigheten i första stycket gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Därvid ska nyttan av skyddsåtgärder jämförd med kostnaderna för sådana åtgärder, liksom frågan om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder, särskilt beaktas.

10 § Väg hållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken som inträffat på en väg inom TEN-T-vägnätet.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och villkor som behövs för att denna lag och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas.

Överklagande

13 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

14 § Om en myndighet eller en kommun överklagar tillsynsmyndighetens beslut, ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till domstolen.

Verkställighet

15 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

16 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförande av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av granskningsrapporter,
3. utbildning av trafiksäkerhetsgranskare,
4. godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare,
5. trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter,
6. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
7. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
8. säkerhetskrav,
9. tillsyn, samt

10. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och Prop. 2009/10:230 enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

-
1. Denna lag träder i kraft den 19 december 2010.
 2. Bestämmelserna i 4 och 5 §§ gäller endast vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Häri genom föreskrivs att 2 och 4 §§ vägsäkerhetslagen (2010:00) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väghållare:

1. i fråga om allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (2010:00) ansvarar för gatuhållningen,

3. i fråga om väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

vägprojekt: ett projekt som omfattar byggande av ny nyanläggning av väg eller betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet,

trafiksäkerhetsanalys: en strategisk, jämförande analys av de effekter ett vägprojekt har på vägnätets säkerhet,

trafiksäkerhetsgranskning: en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av utformning av ett vägprojekt.

4 §

För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av de överväganden som gjorts i fråga om trafiksäkerheten.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:00).

Denna lag träder i kraft den 2 maj 2011.

Till grund för denna lagrådsremiss ligger Transportstyrelseutredningens (dir. 2007:105) betänkande *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44) samt Transportstyrelsens rapport *Redovisning av regeringsuppdrag om införande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet* (N2009/364/TR).

Transportstyrelseutredningen

Den 2 maj 2008 lämnade Transportstyrelseutredningen i enlighet med sina direktiv förslag till bl.a. en ansvarslagstiftning för dem som utformar vägtransportssystemet. Till förslaget lämnades en analys av vad ett sådant trafiksäkerhetsansvar skulle innebära för den ekonomiska och fysiska planeringsprocessen för väginvesteringar samt för den statliga, kommunala och enskilda väghållningen. Förslaget anslöt i stora delar till det EU-direktiv som vid den tiden var under förhandling och utarbetande i Europeiska kommissionen.

Utredningens lagförslag, som återfinns i *bilaga 1*, har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2* och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/3588/TR).

Transportstyrelsens rapport

Den 19 november 2008 antogs EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet¹, *bilaga 3*. Transportstyrelsen fick i januari 2009 i uppdrag att utreda hur direktivet på lämpligt sätt kunde genomföras i svensk rätt. I uppdraget ingick att överväga det förslag till ansvarslagstiftning för vägtrafiken som Transportstyrelseutredningen tidigare lämnat. I oktober slutredovisade Transportstyrelsen sitt uppdrag i nämnda rapport *Redovisning av regeringsuppdrag om införande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet*. Rapportens förslag utgår från det förslag Transportstyrelseutredningen lämnade och innehåller därutöver förslag på kompletteringar som är nödvändiga för att genomföra EU-direktivet.

Rapportens lagförslag finns i *bilaga 4* och en förteckning över remissinstanserna i *bilaga 5*. Vidare finns en sammanställning av remissyttrandena tillgänglig i Näringsdepartementet (N2009/364/TR).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 29 april 2010 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Regeringen har i stort följt Lagrådets förslag. Lagrådets

¹ 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, Celex 32008L0096).

synpunkter behandlas i avsnitt 6.1.2, 6.1.5, 6.1.6, 6.1.8 och 6.1.10 samt i författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Prop. 2009/10:230

4 EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet

4.1 Bakgrund

Kommissionen uppmärksammade behovet av högre trafiksäkerhet i vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 – Vägval inför framtiden* av den 12 september 2001. Där pekade kommissionen på behovet av att genomföra trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet inom gemenskapen. Kommissionen satte också upp målet att halvera antalet dödsoffer på vägarna inom Europeiska unionen under perioden 2001–2010.

I sitt meddelande *Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar* av den 3 juni 2003 slog kommissionen fast att vägarna utgör en av tre pelare i trafiksäkerhetspolitiken. Denna pelare bör i hög grad bidra till att uppnå gemenskapens mål att minska trafikolyckorna.

I oktober 2006 överlämnade så kommissionen till Europeiska unionens råd ett förslag till direktiv om samlade åtgärder för säkra vägar. Förslaget resulterade i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet som antogs den 19 november 2008. Direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna senast den 19 december 2010.

4.2 Innehåll

4.2.1 Syfte och mål

Direktivets syfte är kort sagt att med hjälp av olika åtgärder erhalla säkrare vägar i medlemsstaterna. Enligt artikel 1 ska medlemsstaterna därför fastställa och genomföra metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägars säkerhet och säkerhetsinspektioner.

Direktivets mål är att fastställa metoder för att se till att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet håller en konsekvent hög nivå. Enligt direktivets skäl är utformandet av lämpliga metoder ett avgörande hjälpmedel för att åstadkomma säkrare vägar. Säkerheten på befintliga vägar bör höjas genom att investeringarna koncentreras till vägsträckor med högst olyckstäthet och/eller vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst. En kartläggning av vägars säkerhet ska utföras och därefter ska regelbundna säkerhetsinspektioner äga rum. Genom utbildning och certifiering bör personal med ansvar för säkerhetsfrågor

tillförsäkras aktuella kunskaper. För att säkerställa en hög grad av trafik-säkerhet bör medlemsstaterna vidare fastställa riktlinjer för förvaltning av vägars säkerhet. Det påpekas dock även att ett flertal stater redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet och att dessa bör få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i direktivet.

Direktivet innehåller dels obligatoriska moment, dels bilagor vars innehåll medlemsstaterna uppmanas att sträva efter att uppfylla.

4.2.2 Tillämpningsområde

Av artikel 1.2 framgår att direktivet ska tillämpas på de vägar som bildar det transeuropeiska vägnätet (TEN-T-vägnätet²), oberoende av om de håller på att utformas, byggas eller är i bruk. En översiktlig beskrivning av de vägar i Sverige som ingår i TEN-T-vägnätet är följande: E4, E6, E10, E14, E18, E20 delen Örebro-Stockholm och delen Göteborg-riksgränsen på Öresundsbron, E22, E65, E45 delen Göteborg-Gällivare/Malmberget samt väg 40, se *bilaga 6*.

Enligt artikel 1.4 ska direktivet inte tillämpas på vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG. Det direktiv som avses är Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet³. Direktivet, som genomförts i svensk rätt genom lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar, omfattar alla tunnlar som är längre än 500 meter oavsett om tunneln är i drift, under byggande eller på projekteringsstadiet.

4.2.3 Närmare om innehållet

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

Enligt *artikel 3* ska medlemsstaterna se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt och att de utförs i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns. Medlemsstaterna ska sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga I. Enligt definitionen i *artikel 2* avses en strategisk jämförande analys av de effekter en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga vägnätet, har på vägnätets säkerhet.

Med ”vägprojekt” avses ett projekt omfattande sådan nyanläggning av vägar eller väsentlig ändring av det befintliga vägnätet som påverkar trafikflödet.

² Det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96 av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EGT L 228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

³ EUT L 201, 7.6.2004, s. 56 (Celex 31996D1692).

Medlemsstaterna ska, enligt *artikel 4*, se till att trafiksäkerhetsrevisioner genomförs av alla vägprojekt. Härmed avses en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt som omfattar alla faser från projektering till första driftfas. När revisionerna genomförs ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga II.

Som en del av revisionerna ska en trafiksäkerhetsrevisor utses för att göra revisionen. Revisorn ska ha nödvändig kompetens och utbildning enligt närmare föreskrifter i *artikel 9*. Däri anges bl.a. att revisorerna ska genomgå såväl grund- som regelbunden fortbildning och certifieras genom ett behörighetsbevis.

Säkerhetsinspektioner och rangordning av vägar

I syfte att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor ska säkerhetsinspektioner göras av vägar som är i bruk, *artikel 6.1 och 6.2*. Säkerhetsinspektionerna ska omfatta regelbundna inspektioner av vägnätet och undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten med avseende på trafikflödet. Enligt definitionen i *artikel 2* avses en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll.

På grundval av inspektioner ska, enligt *artikel 5*, en rangordning ske av vägsträckor med hög olyckstäthet och vägnätens säkerhet.

Medlemsstaterna ska sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.

Åtgärder – säkerhetskrav

Mot bakgrund av vad som konstaterats vid säkerhetsinspektionerna ska medlemsstaterna därefter se till att åtgärder vidtas. I *artikel 5.3* anges att åtgärderna ska koncentreras till de vägsträckor som prioriterats vid rangordningen och att vissa i bilaga III angivna åtgärder ska prioriteras. Avseende dessa åtgärder ska dessutom det bästa kostnadsnyttoförhållandet uppmärksammas.

Olycksrapporter

Enligt *artikel 7* ska det behöriga organet upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg i det transeuropeiska vägnätet. Alla punkter i bilaga IV ska om möjligt inkluderas i rapporten. Medlemsstaterna ska även beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och svår olycka.

Övrigt

Direktivet innehåller även bestämmelser om ett antal skilda företeelser. Således föreskrivs i *artikel 8* en skyldighet för medlemsstaterna att se till att riktlinjer antas i syfte att bistå de behöriga organen. I *artikel 10* finns en bestämmelse om att för de vägar som inte ingår i TEN-vägnätet,

kommissionen ska inrätta ett system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna. Metoderna ska bl.a. omfatta beprövade säkerhetstekniska lösningar.

Vidare finns bestämmelser i *artikel 11–13* om kommissionens åtaganden och arbetsätt liksom slutligen gängse bestämmelser om genomförande, ikraftträdande och adressater, *artikel 14–16*.

Bilagorna

I de fyra bilagorna, I–IV, till direktivet, finns bestämmelser som inte är tvingande men som medlemsstaterna uppmanas att följa vid genomförandet av artiklarna. I *bilaga I* finns kriterier för vad de trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyserna bör innehålla och i *bilaga II* kriterier att beakta vid trafiksäkerhetsrevisionerna. *Bilaga III* handlar om parametrar som bör ingå vid rangordningen av vägsträckor och vägnätets säkerhet, och i *bilaga IV* behandlas olycksrapporternas innehåll.

5 Bakgrund och allmänna förutsättningar på nationell nivå

5.1 Nollvisionen

År 1997 beslutade riksdagen att i enlighet med propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* lägga den s.k. nollvisionen till grund för det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1996/97:137). I *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) föreslogs att nollvisionen ska gälla för samtliga trafikslag.

Nollvisionen innebär att målet för trafiksäkerhetsarbetet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet och att vägsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta mål. Visionen kräver att ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan trafikanterna och systemutformarna dvs. de offentliga och privata organ som ansvarar för dels utformning och drift av olika delar av vägtransportssystemet, däribland själva vägarna (väghållning), dels olika stödsystem såsom regelverk, utbildning, information och övervakning. Systemutformarna har tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.

5.2 Tidigare utredningar

5.2.1 Trafikansvarsutredningen

År 1999 gjordes en bred översyn av samhällets och näringslivets ansvar för en säker vägtrafik. Översynen innehöll även en analys av brister i lagstiftningen om systemutformarnas ansvar.

I Trafikansvarsutredningens betänkande *Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten* (SOU 2000:43) lämnades förslag till en lag om ansvar

för säkerheten i vägtransportsystemet. I förslaget slogs fast att en systemutformare är ansvarig för säkerheten i vägtransportsystemet, att systemutformaren ska arbeta med kvalitetssäkring, att olyckor ska undersökas och att en fristående inspektion ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen.

Flera remissinstanser påtalade oklarheter i definitionen av systemutformare och i ansvarsbeskrivningen. Förslaget ledde inte till någon lagstiftning.

5.2.2 Vägtrafikinspektionsutredningen

Vägtrafikinspektionensutredningen lämnade i sitt slutbetänkande *En vägtrafikinspektion* (SOU 2002:65) förslag om att inrätta en fristående vägtrafikinspektion. I betänkandet konstaterades också att systemutformarnas säkerhetsansvar varit oklart i juridisk mening och skulle behöva förtydligas mer formellt genom lagstiftning, vilket regeringen borde ta initiativ till.

5.2.3 Trafikinspektionsutredningen

Trafikinspektionsutredningen utgick från riksdagens beslut om en nollvision när det gäller trafiksäkerheten och föreslog i sitt betänkande *Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet* (SOU 2007:4) en ansvarsfördelning i fråga om trafiksäkerheten i vägtransportsystemet. Som en första etapp föreslogs att de offentliga väghållarnas ansvar för säkerheten i väghållningen tydliggörs, bl.a. genom ett allmänt säkerhetskrav för statlig väghållning, att väghållaren vid byggandet av en väg ska upprätta en beskrivning av hur trafiksäkerheten ska beaktas och att en tillsynsmyndighet inrättas.

Det stora flertalet av remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget.

5.2.4 Transportstyrelseutredningen

Som en del av Transportstyrelseutredningens uppgifter ingick att utveckla det förslag om trafiksäkerhetsansvar som Trafikinspektionsutredningen lämnat och därvid särskilt belysa vad ett sådant skulle innebära för den ekonomiska och fysiska planeringsprocessen för väginvesteringar samt för väghållningen. I slutbetänkandet *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m.* (SOU 2008:44) lämnades förslag till en lag om åtgärder för säkra vägar med ett utökat och tydligt ansvar för trafiksäkerheten vid väghållning.

Lagförslaget innehöll bl.a. bestämmelser om och krav på trafiksäkerhetsanalys för varje vägprojekt (förutom vad gäller sådana vägar som omfattas av en motsvarande analys i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen) och att åtgärder systematiskt och fortlöpande ska vidtas för att förebygga skador till följd av användningen av vägen eller gatan. För vägar som ingår i TEN-vägnätet ställdes även krav på väghållaren att låta genomföra en trafiksäkerhetsgranskning, utse en trafiksäkerhetsrevisor, genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner,

kartlägga olycksdrabbade vägsträckor, upprätta en plan för åtgärder samt upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit. Väghållarna skulle stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet, enligt förslaget Transportstyrelsen.

När det gäller vägar som i endast liten utsträckning används av allmänheten för trafik föreslogs att dessa skulle undantas från lagens tillämpning.

I syfte att möjliggöra för väghållaren att fullgöra sitt ansvar föreslogs även att denne skulle få förfoga över möjligheten att reglera hastigheten på vägarna. I praktiken innebär detta att beslut om lokala trafikföreskrifter som rör högsta tillåtna hastighet skulle fattas av väghållaren i stället för länsstyrelsen enligt nuvarande ordning.

Förslaget hade utarbetats med EU-direktivet om förvaltnings av vägars säkerhet – som vid den tiden var under förhandling – i åtanke. Direktivet antogs senare samma år varefter den i avsnitt 3 redovisade kompletterande rapporten utarbetades av Transportstyrelsen.

5.3 Vägverket blir Trafikverket

Den 1 april 2010 inrättades den nya myndigheten Trafikverket. Verket har övertagit merparten av Vägverkets och Banverkets uppgifter, se propositionen *Ny myndighetsstruktur på transportområdet* (prop. 2009/10:59) och förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Det som i Transportstyrelseutredningens betänkande och Transportstyrelsens rapport handlar om Vägverket kommer därför i denna lagrådsremiss att avse Trafikverket.

5.4 Vägar och väghållning

5.4.1 Vägar och gator

Vägnätet i Sverige består av allmänna vägar (cirka 9 800 mil), kommunala gator och vägar (cirka 3 700 mil) och enskilda vägar (cirka 28 000 mil).

En *allmän väg* är en väg som anläggs enligt väglagen (1971:948) eller som förändras till allmän enligt väglagen. Enligt 1 § andra stycket väglagen är även vägar som anlagts eller förändrats till allmän enligt äldre bestämmelser eller som av ålder setts som allmän att beteckna som allmän väg. En väg upphör att vara allmän när vägen dras in, eller när den enligt plan- och bygglagen (1987:10) upplåts till allmänt begagnande som gata. I 1 § tredje stycket finns närmare bestämmelser om när vägen upphör att vara allmän, beroende på vem som är väghållare, se närmare avsnitt 5.2.3.

En *gata* kan sägas vara områden för fordons- och gångtrafik inom detaljplan där kommunen ska vara huvudman för allmänna platser.

Övriga vägar är *enskild väg*.

Enligt 4 § väglagen omfattar väghållning byggande av väg och drift av väg. Vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till såväl enskilda som allmänna intressen, bl.a. trafiksäkerhet och miljöskydd. En estetisk utformning ska eftersträvas.

Drift av väg regleras närmare i 26 § väglagen där det föreskrivs att väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Renhållnings-, service och förbättrings-åtgärder räknas också till drift av väg. I 45 § vägkungörelsen (1971:954) specificeras begreppet drift av väg på följande sätt.

Drift av väg innefattar åtgärder som

1. säkerställer att trafiken kan komma fram, såsom snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador samt hyvling och dammbindning på grusvägar (servicearbeten),
2. vidmakthåller vägens standard, såsom förnyelse av slitlager och vägmarkeringar samt dikning (underhållsarbeten),
3. förbättrar vägens standard genom smärre åtgärder, såsom beläggning av grusväg, förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten (förbättringsarbeten),
4. håller vägen ren, såsom sopning, borttagande av skräp och smuts samt ogräsbekämpning (renhållning), eller
5. på annat sätt håller vägen i ett för samfärdseln tillfredsställande skick.

5.4.3 Väghållare

Staten är väghållare för *allmänna vägar* enligt 5 § väglagen. I samma paragraf föreskrivs att regeringen, under vissa förutsättningar, får besluta att en kommun ska vara väghållare inom kommunen. Sådant beslut tas i enskilda fall och kan begränsas till att avse vissa vägar eller vissa områden inom kommunen. Såväl staten som en kommun kan således vara väghållare för en allmän väg.

Det är Trafikverket som handhar väghållningen för statens räkning och som har tillsyn över kommunernas väghållning, 6 § väglagen. Väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltningen, och, då en kommun är väghållare, den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser. Enligt 7 § vägkungörelsen är det Trafikverkets region som är statlig väghållningsmyndighet. Sammanfattningsvis finns det för de allmänna vägarna en samlad lagstiftning om väghållansvar i väglagen och vägkungörelsen.

Väghållare för *gator* är den som enligt plan- och bygglagen ansvarar för gatuhållningen, dvs. kommunen enligt 6 kap. 26–30 §§ plan- och bygglagen. I dessa bestämmelser anges bl.a. att kommunen ska ställa i ordning gator för vilka kommunen är huvudman så att de kan användas för avsett ändamål. När gatorna upplåts till allmänt begagnande ska de till bredd, höjdläge och utformning i övrigt stämma överens med detaljplanen. De ska vara utförda på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. Kommunen ska svara för underhållet av de gator som kommunen är huvudman för. I lagen (1998:814) med särskilda

bestämmelser om gatuhållning och skyltning finns bestämmelser om gatuhållning, snöröjning och liknande åtgärder. I lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. anges att byggnadsverk (dvs. byggnader och andra anläggningar) ska underhållas så att deras egenskaper avseende bl.a. bärförmåga, stadga och beständighet samt säkerhet vid användning i huvudsak bevaras. Lagen omnämns närmare i avsnitt 5.6.2.

Bestämmelser om *enskilda vägar* finns i anläggningslagen (1973:1149) enligt vilken även vägar som omfattades av tidigare lagstiftning anses inrättade som gemensamhetsanläggningar. En sådan anläggning är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Vägen måste dock inte vara en gemensamhetsanläggning. I stället kan vägens skötsel regleras genom avtal mellan intressenterna eller av en ideellt bildad förening.

Väghållare för vägar som är gemensamhetsanläggningar är samfälligheten, dvs. ägarna till de fastigheter som ingår i samfälligheten. Enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter kan en förening bildas varefter föreningen är väghållare. Några särskilda bestämmelser om väghållning finns emellertid inte, vare sig i den lagen eller anläggningslagen. I 56 § sistnämnda lag föreskrivs dock att om det behövs för trafiksäkerheten för viss enskild väg, får statlig väghållningsmyndighet förordna att vissa angivna bestämmelser i väglagen ska gälla.

Enskilda vägar är inte bara mindre vägar utan kan även vara större. Det exempel som aktualiseras i denna remiss är E20 över Öresundsbron.

5.5 Vägbyggnadsprocessen

5.5.1 Förstudie

Allmänna vägar anläggs enligt väglagen. Regler om byggande av väg finns i 10–20 a §§ väglagen. Den som vill bygga en väg ska först genomföra en *förstudie* i vilken förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggs. Förstudiearbetet handlar om att identifiera och pröva tänkbara alternativ för att få fram vilka som verkar genomförbara och därför intressanta att studera vidare. I förstudien ska även anges om en vägutredning behövs. Länsstyrelsen beslutar enligt 6 kap. 5 § miljöbalken om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

5.5.2 Vägutredning

En *vägutredning* ska sedan genomföras när det i förstudien har klarlagts att alternativa vägsträckningar (korridorer) behöver studeras. Det är således inte alltid en vägutredning genomförs. Utredningen ska utgöra underlag för val av vägsträckning och trafikteknisk standard. Däribland ska alternativa vägsträckningar jämföras både sinsemellan och med alternativet att behålla befintlig väg. Vägutredningen ska även innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och de uppgifter i övrigt som behövs för att kunna utvärdera och välja alternativ. För vissa större vägbyggnadsprojekt behövs även regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap.

miljöbalken. Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får en väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Efter eventuell utställelse av utredningen och miljökonsekvensbeskrivningen tar väghallningsmyndigheten ställning till vilken vägsträckning som ska väljas för fortsatt projektering.

Förstudien och vägutredningen hör till vägbyggnadsprocessens planeringsstadium.

5.5.3 Arbetsplan

Innan vägen byggs ska en *arbetsplan* upprättas. I arbetsplanen ska anges bl.a. den mark som behöver tas i anspråk. Planen ska också innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och de uppgifter som i övrigt behövs för att genomföra projektet. Dessutom ska, enligt vägkungörelsen (1971:954), särskilt beaktas bl.a. att vägen får en från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sträckning och utformning i övrigt. Samråd ska ske med berörda markägare, myndigheter och andra intressenter. Därefter ställs arbetsplanen ut för granskning vilket dock inte behövs om vägen är förutsatt i en detaljplan eller områdesbestämmelser. Efter eventuella revideringar och tillsammans med inkomna synpunkter överlämnas arbetsplanen till Trafikverket för fastställelse. I visst fall kan frågan hänskjutas till regeringens prövning. Dessutom kan Trafikverkets fastställelsebeslut överklagas till regeringen. Byggande av vägen får påbörjas först sedan arbetsplanen har upprättats, i förekommande fall blivit fastställd, och vunnit laga kraft.

5.5.4 Bygghandling

En arbetsplan är normalt inte tillräckligt detaljerad för att vägen ska kunna byggas direkt med hjälp av den. Det behövs ytterligare projektering och vissa fältarbeten, såsom kompletterande grundundersökningar, mätningar, provtagning i brunnar m.m. Denna del av förfarandet benämns *bygghandling* och utgör, tillsammans med arbetsplanen det s.k. projekteringsstadiet.

5.6 Ytterligare lagstiftning

Det finns flera gällande författningar med direkt eller mindre direkt anknytning till de områden som EU-direktivet aktualiserar, dvs. trafiksäkerhet, väghallning, planering av infrastruktur m.m. Som nämnts i avsnitt 5.2 är det främst väglagen, vägkungörelsen, plan- och bygglagen och anläggningslagen som är aktuella. Dessutom har lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning samt lagen om förvaltning av samfälligheter berörts.

Av relevans är även bl.a. följande författningar.

Lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar genomför EU-direktivet 2004/54/EG om minikrav för säkerhet i vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN). Lagen omfattar vägtunnlar som är längre än 500 meter, vilket innebär att lagen i dagsläget har ett mycket begränsat tillämpningsområde. I lagen ställs omfattande säkerhetskrav på tunneln, bl.a. avseende dränering, brandmotstånd, belysning och ventilation. Vidare ska det för varje tunnel finnas en tillsynsansvarig tunnelmyndighet och en utpekad tunnelhållare.

Transportstyrelsen är sedan den 1 januari 2009 tunnelmyndighet tillika föreskrivande myndighet. Tunnelhållare är den som enligt väglagen respektive plan- och bygglagen ansvarar för väg- eller gatuhållningen, och – för annan väg – den som tunnelmyndigheten utser. Tunnelhållaren ska bl.a. sammanställa en säkerhetsdokumentation för tunneln, upprätta planer för organisationen och driften av tunneln samt upprätta rapporter över olyckor och allvarliga olyckstillbud i tunneln.

5.6.2 Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m.

Lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. har i prop. 2009/10:170 föreslagits upphävas och dess bestämmelser flyttas till den nya plan- och bygglagen, som träder i kraft den 2 maj 2011. De materiella bestämmelserna är i huvudsak oförändrade.

Lagen innehåller bestämmelser om tekniska egenskapskrav på byggnader och andra anläggningar som t.ex. är vägar och gator. I 2 § föreskrivs att byggnadsverk som uppförs eller ändras ska uppfylla ett antal egenskapskrav, nämligen vad gäller bl.a. bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet i händelse av brand, skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö, säkerhet vid användning samt skydd mot buller.

I tillhörande förordning – förordningen (1994:1215) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. – är ovannämnda egenskapskrav ytterligare utvecklade.

6 Genomförande av direktivet

EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet påminner i mångt och mycket om EU-direktivet 2004/54/EG om minikrav för säkerhet i vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (TEN). Det ter sig därför naturligt att i möjligaste mån genomföra de båda direktiven på likartat sätt.

6.1.1 En vägsäkerhetslag

Regeringens förslag: Genom en ny lag, vägsäkerhetslagen, ska EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet i övergripande delar genomföras i svensk rätt. Genom bemyndiganden i lagen ska mer detaljerade föreskrifter kunna meddelas i förordning och på myndighetsnivå. Lagen ska gälla parallellt med annan tillämplig lagstiftning.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens förutom vad gäller lagens namn.

Remissinstanserna: *Boverket* anförde som svar på Transportstyrelseutredningens förslag att särskilda regler om väghållaransvar eller trafiksäkerhetsanalys inte bör införas i plan- och bygglagen (1987:10). Däremot hade verket inga synpunkter på rapportens förslag. *Länsstyrelsen i Östergötland* pekar på de många kopplingar som finns mellan lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och plan- och bygglagen å ena sidan och den föreslagna lagen å den andra. *Länsstyrelsen Västmanlands län* instämmer i att genomförandet lämpligast sker i en separat lag. *Vägverket* ifrågasätter, med hänvisning till direktivets skäl, om det är ändamålsenligt att i alla delar införa direktivet i svensk rätt. Enligt direktivets skäl bör de medlemsstater som redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet, få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i detta direktiv. *Lerums kommun* tillstyrker den föreslagna lagen. *Statens haverikommission* tillstyrker att direktivet genomförs i en ny lag, främst för att en större tydlighet uppnås. *Motorbranschens Riksförbund* är positivt till en ny lag.

Skälen för regeringens förslag: Ett genomförande av direktivet kräver att svensk lagstiftning utökas med ett antal bestämmelser av skilda slag, vilket är att beakta vid övervägandet av formen för genomförandet. Transportstyrelsen har i rapporten anförts att det är mer lämpligt att genomförandet sker genom en ny lag i stället för i form av komplettering av gällande lagstiftning. Regeringen konstaterar att valet till viss del är avhängigt lagens tillämpningsområde, dvs. om den endast ska vara tillämplig för de vägar som direktivet föreskriver eller om Sverige bör välja att ha ett bredare tillämpningsområde innefattande fler vägar och gator, se närmare nästa avsnitt.

Såsom redogjorts för i avsnitt 5.4.3 finns, för de allmänna vägarna, en samlad lagstiftning i väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:854). För det fall de vägar som för Sveriges del faller inom direktivets tillämpningsområde, dvs. TEN-T-vägnätet, skulle utgöras av *enbart allmänna* vägar, skulle således bestämmelser för att genomföra direktivet kunna införas i befintlig lagstiftning. Emellertid är den del av väg E20 som består av Öresundsbron *enskild* väg, vilket innebär att flera lagar, framför allt anläggningslagen, berörs. Denna lag reglerar dock i första hand samverkan mellan fastigheter vilket gör det mindre lämpligt att blanda in bestämmelser om trafiksäkerhet och väghållningsansvar. Dessutom medför givetvis fler inblandade författningar en sämre över- skådlighet avseende direktivets genomförande.

Ett alternativ vore möjligen att för de allmänna vägarnas del genomföra direktivet i väglagen, och för övriga vägars del i en egen lag. Även detta alternativ skulle emellertid medföra bristande överskådlighet.

En ytterligare omständighet som talar mot att genomföra direktivet, även till endast mindre del, i väglagen, är det förhållandet att väglagens bestämmelser om vägbyggnadsprocessen för närvarande är under utredning, (Effektivisering av planeringsprocessen för transportinfrastruktur, dir. 2009:16). Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010.

Mot bakgrund av det nu redovisade finner regeringen, i likhet med rapportens förslag, att det mest lämpliga är att genomföra direktivet i svensk rätt genom en ny lag. Genom att i möjligaste mån samla bestämmelserna i en och samma författning uppnås dessutom en mer lättillgänglig tillämpning av bestämmelserna.

Vägverket har anfört att Sverige, med stöd av direktivets skäl, skulle kunna avstå från att genomföra direktivet i sin helhet. Regeringen ser emellertid ingen sådan möjlighet. Direktivets artiklar är tvingande och måste således genomföras i svensk rätt.

6.1.2 Lagens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagen ska gälla de vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Lagen ska dock inte gälla vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

Rapportens förslag: Överensstämmer inte med regeringens. I rapporten föreslås lagen gälla för *samtliga* vägar och gator med undantag för vägar som endast i liten utsträckning används för allmänheten vid trafik; för de vägar som inte ingår i TEN-T-vägnätet dock först från och med den 1 januari 2013.

Remissinstanserna: *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* anser inte att kravet på trafiksäkerhetsanalys i direktivet ska genomföras för gator och vägar där kommunen är väghållare. Däremot tillstyrker SKL ett senare ikraftträdande för lagen avseende andra vägar än TEN-vägar. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* ställer sig positiv till en utvidgad tillämpning. *Länsstyrelsen Gävleborg* tycker att även riksvägar och Europavägar bör omfattas av lagen. *Länsstyrelsen Uppsala län* anser att det saknas bärande skäl för att utöka tillämpningen och anför att de erfarenheter som införandet av direktivet kommer att ge bör beaktas och analyseras innan beslut fattas. Enligt *Länsstyrelsen Västmanlands län* finns det flera skäl som talar mot ett utvidgat tillämpningsområde. *Vägverket* tycker att en eventuell utökning av kraven till att även gälla riksvägar ska föregås av en utvärdering. Verket bedömer att kostnaderna för väghållarna är betydligt högre än de uppskattats till i rapporten. *Uppsala kommun* avstyrker att kravet på trafiksäkerhetsanalys ska omfatta andra vägar än TEN-T-vägarna. *Statens haverikommission* anser att den nya lagen ska omfatta även andra vägar än de som omfattas av direktivet. *Malmö stad* anser det självklart att kommunala vägar och gator ska hålla samma säkerhetsstandard som de statliga vägarna. *Fotgängarnas förening* vill även inkludera vägar som endast i liten

utsträckning används av allmänheten för trafik. *Motormännen, Trafikförsäkringsföreningen* och *Sveriges Motorcyklister* ställer sig bakom förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Bland de remissinstanser som uttalat sig om lagens tillämpningsområde stödjer en majoritet rapportens förslag att utvidga området utöver vad som föreskrivs i direktivet. Mot bakgrund av den vikt regeringen lägger vid trafiksäkerhet ser regeringen givetvis positivt på denna inställning och tar den till intäkt för att möjligheten att uppnå nollvisionens mål är god.

Emellertid måste även andra aspekter tas i beaktande vid ställningsstagandet av lagens tillämpningsområde. Regeringen tar därvid fasta på vad *Vägverket*, i sin egenskap av den största väghållaren, anført. Av delvis naturliga skäl innehåller Transportstyrelsens rapport ganska vaga uppskattningar av kostnaderna och de andra konsekvenserna av förslaget; detta eftersom det är ett nytt område som föreslås regleras och där inga nuvarande kostnader finns att utgå från. När det gäller kostnaderna för väghållarna har endast beloppen för tillsynskostnaderna uppskattats medan inga siffror alls nämns beträffande kostnaderna för att uppnå ett systematiskt arbetssätt eller kraven på åtgärder.

Det kan konstateras att en utökning av direktivets tillämpning utöver TEN-T-vägnätet skulle innebära att samtliga väghållare – statliga, kommunala och enskilda – drabbas av kostnader vars storlek det i nuläget inte finns någon uppfattning om. Regeringen finner detta bekymmersamt. Härutöver vill regeringen uppmärksamma regelförenklingsaspekten. En tillämpning av lagen i en sådan omfattning som föreslås i rapporten ligger inte i linje med regeringens ambition att minska regelbördan. Med beaktande av vad som nu anförs finner regeringen att det för närvarande vore mindre genomtänkt att genomföra direktivet i vidare omfattning än vad som krävs. Det skulle inte heller vara försvarbart att, såsom föreslås i rapporten, lämna ett förslag om senare ikraftträdande för ett utvidgat tillämpningsområde, eftersom de kostnadsmässiga osäkerheterna kvarstår även med ett sådant förslag.

Därmed inte sagt att trafiksäkerheten värderas lägre på vägar och gator som inte ingår i TEN-T-vägnätet. Regeringens trafiksäkerhetsambition är tvärtom långtgående och omfattande. Regeringen avser därför att noga följa och låta utvärdera resultatet av lagens tillämpning på föreslagen nivå, i vilket ingår att bilda sig en tydligare uppfattning om vilka kostnader en utvidgning skulle innebära för de som har att bära dem. Regeringen avser således att återkomma i frågan.

Som angetts i avsnitt 4.2.2 ska direktivet inte tillämpas på vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG. Det direktivet omfattar alla tunnlar som är längre än 500 meter oavsett om tunneln är i drift, under byggande eller på projekteringsstadiet. I lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar, genom vilken direktivet genomförs, ställs bl.a. säkerhetskrav och krav på kontroller som i mångt och mycket liknar de krav som direktivet om förvaltning av vägars säkerhet innehåller. För att undvika en dubbelreglering av tunnelarna föreslås därför att de undantas från den nu aktuella lagens tillämpning.

Lagrådet har önskat ett förtydligande när det gäller vägar som befinner sig på planeringsstadiet. Regeringen föreslår följaktligen att lagen ska gälla vägar *eller vägprojekt* som ingår i TEN-T-vägnätet. Likaså på

Aktuella väghållare

Med det tillämpningsområde som nu föreslagits är det huvudsakligen tre väghållare som aktualiseras: Trafikverket avseende de allmänna vägarna i TEN-T-vägnätet, Öresundsbro Konsortiet för den enskilda vägen Öresundsbron samt Stockholms kommun avseende den del av E20 som går genom Stockholms innerstad där kommunen är väghållare.

6.1.3 Trafiksäkerhetsanalys

Regeringens förslag: En trafiksäkerhetsanalys ska genomföras för alla vägprojekt. Analysen ska innehålla en beskrivning av de överväganden som gjorts i fråga om trafiksäkerheten.

Det sagda ska inte gälla om en motsvarande analys ingår i en översikt- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om upprättandet och innehållet i trafiksäkerhetsanalysen.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Skellefteå kommun* påtalar vikten av att kravet på trafiksäkerhetsanalyser inte bör gälla i de fall en motsvarande analys gjorts i samband med kommunens planarbete enligt plan- och bygglagen (1987:10). *Enligt Malmö kommuns* uppfattning är det av största vikt att trafiksäkerhetsarbete enligt plan- och bygglagen sker på samma nivå som enligt lagförslaget.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

I artikel 3 i direktivet föreskrivs sammanfattningsvis att medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt, att de ska utföras i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns och att medlemsstaterna därvid ska sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga I. Vidare föreskrivs att analysen ska innehålla de överväganden som bidragit till att det föreslagna alternativet valts liksom alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttokalkyl av de analyserade alternativen.

I bilaga I till direktivet finns specificerade de delar som ingår i analysen och de faktorer som ska beaktas. När det gäller det förstnämnda är det fråga om bl.a. problemformulering, trafiksäkerhetsmål och redogörelse för möjliga lösningar. När det gäller faktorer att beakta utgörs dessa av t.ex. plankorsningar, trafikmönster, trafikvolym och klimatförhållanden.

I direktivets skäl (5) finns dessutom följande formulering. ”Trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser bör på ett strategiskt plan

visa de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av olika alternativa sätt att planera ett vägprojekt och spela en viktig roll vid valet mellan olika vägsträckningar.”

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Benämning

Inledningsvis föreslår regeringen, i stället för den i direktivet valda benämningen ”trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser”, den mer lätthanterliga ”trafiksäkerhetsanalyser” vilket också föreslogs i rapporten.

Analysens innehåll och tidpunkt

Analys av vägprojekts trafiksäkerhetskonsekvenser sker redan i dag i vägbyggnadsprocessens olika delar, i allmänhet i samband med upprättade av plandokument. I 4 § väglagen ställs också krav på att hänsyn tas till bl.a. trafiksäkerhet i väghållningen. Det är därför inte fråga om några okända eller kontroversiella företeelser i sammanhanget som presenteras i direktivet. Däremot kan de faktorer som ska beaktas enligt direktivet komma att vara mer omfattande till antalet än de som normalt beaktas i vägbyggnadsprocessen. Fråga är dock *när* i processen trafiksäkerhetsanalysen ska ske.

I avsnitt 5.4 har redogjorts för vägbyggnadsprocessen enligt väglagen. Processen kan delas upp i först ett planerings- och sedan ett projekteringsstadium. I direktivets artikel 3 talas om att analysen ska utföras i ”den inledande projekteringsfasen”. För allmänna vägar enligt väglagen gäller angående utformning och dimensionering att de är beskrivna i sina huvuddrag i en arbetsplan. Även säkerhetsfrågorna är i allt väsentligt beaktade där. Arbetsplanen ligger till grund för byggandet av vägen i en viss sträckning. För allmänna vägar är det därför naturligt att anse att projekteringsstadiet inträder när upprättandet av arbetsplan påbörjas. En bokstavlig tolkning av den svenska översättningen av artikel 3 skulle således innebära att trafiksäkerhetsanalysen ska utföras vid den tid då arbetsplanen föreligger. Mot denna tolkning talar emellertid innehållet i bilaga I. De faktorer som anges där är sådana som i den svenska vägbyggnadsprocessen beaktas på ett tidigare stadium än ”projekteringsstadiet”. Dessutom kan konstateras att i den engelska översättningen av direktivet talas om ”the initial planning stage” och i den franska ”la phase de planification initiale”. En jämförelse översättningarna emellan liksom med innehållet i bilaga I ger därför vid handen att det är ett tidigare skede än den svenska ”projekteringsfasen” som avses.

Direktivets bestämmelser om trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs således i en lagbestämmelse om krav på genomförd trafiksäkerhetsanalys för vägprojekt, liksom i bestämmelser om vad analysen på ett övergripande plan ska innehålla. Med hänvisning till redovisade skillnader i begreppsterminologin och de olika översättningarna av direktivet avstår regeringen från att lämna förslag innehållande begreppet ”projekteringsfasen”. Närmare föreskrifter om analysen, däribland beträffande tidpunkten för utförandet, meddelas i

stället lämpligen på förordnings- och föreskriftsnivå. Mot bakgrund härav förefaller det också mindre lämpligt att i befintlig lagstiftning hänvisa till den föreslagna lagen i bestämmelserna om vägbyggnadsprocessen. Det får i stället bli upp till vägghållaren att avgöra när lämpligt tillfälle är att inom ramen för gällande bestämmelser göra analysen.

Undantag

Skellefteå kommun har instämt i rapportens förslag att inte låta kravet på trafiksäkerhetsanalys gälla i den mån motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen. Synpunkten gör sig i och för sig gällande främst för det fall *andra* vägar och gator än de som ingår i TEN-T-vägnätet ska omfattas av lagen, dvs. de vägar och gator som ingår i översikts- och detaljplaneringen, men som inte anläggs enligt väglagen. Det synes enbart vara sådana vägar och gator som förslaget om undantag i rapporten tar sikte på, och som följaktligen remissinstanserna svarat på. Mot bakgrund av regeringens ställningstagande i avsnitt 6.1.2 att låta lagen vara tillämplig endast på TEN-T-vägar skulle därför förslaget om undantag och synpunkterna på detta kunna uppfattas som mindre relevanta. Det finns emellertid vägar i TEN-T-vägnätet som ingår också i den kommunala planeringen, t.ex. en del av E 20 i Stockholm, och där således både väglagen och plan- och bygglagen är aktuella.

Regeringen delar rapportens och nämnda remissinstans inställning att det vore såväl opraktiskt som onödigt att i lagen föreskriva krav på en analys som till stora delar genomförs med stöd av annan lagstiftning. En förutsättning är givetvis att det, såsom när det gäller analyser med stöd av plan- och bygglagen, fråga är om analyser som utförs med i allt väsentligt motsvarande kriterier som trafiksäkerhetsanalysernas. Ett sådant undantag bör således införas. Undantaget bör också formuleras som föreslås i rapporten.

6.1.4 Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

Regeringens förslag: För varje vägprojekt ska vägghållaren utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter.

Regeringens bedömning: De närmare föreskrifterna när det gäller granskningens omfattning över tid och dess innehåll liksom när det gäller rapporterna bör komma till uttryck på lägre författningsnivå.

Rapportens förslag: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens. I rapporten används dock begreppet ”trafiksäkerhetsrevisor”.

Remissinstanserna: *Vägverket* har anfört att det mot bakgrund av att vägprojekt ofta drivs under lång tid, det vore mer rimligt och praktiskt om kravet avser att det för respektive skede vägutredning och arbetsplan, ska finnas en trafiksäkerhetsrevisor. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* framhåller att en bedömning av revisioner som tillämpas i andra länder kan bilda bas för hur revisionerna bör utformas i

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

Enligt artikel 4.1 och 4.2 i direktivet ska medlemsstaterna se till att trafiksäkerhetsrevisioner genomförs av alla vägprojekt och därvid sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga II. I syfte att göra revisionen ska en trafiksäkerhetsrevisor utses enligt närmare bestämmelser i artikel 9.4. Trafiksäkerhetsrevisioner ska, enligt artikel 4.3, utgöra en integrerad del av arbetet med att utforma vägprojektet, som omfattar inledande projektering, detaljutformning, fasen omedelbart innan vägen tas i drift samt den första driftsfasen.

Av artikel 4.4 följer att trafiksäkerhetsrevisorn ska redovisa utformningsmässiga riskmoment i en revisionsrapport för varje fas av vägprojektet. Medlemsstaterna ska sedan säkerställa att rapporten leder till från säkerhetssynpunkt relevanta rekommendationer, artikel 4.5.

I bilaga II återfinns ett omfattande antal kriterier som i möjligaste mån ska beaktas vid trafiksäkerhetsrevisionerna. Kriterierna skiljer sig åt beroende på vilken fas vägbyggnadsprocessen nått. Således ska vid den inledande projekteringen t.ex. geografiskt läge, typer av anslutningar till vägen, antal körfält, hastigheter samt kollektivtrafik och infrastruktur beaktas. För detaljutformningen är bl.a. konstruktion, belysning, vägomgivning och oskyddade trafikanter angivna som kriterier. När det gäller fasen omedelbart innan vägen tas i drift är bl.a. möjligheten att uppfatta vägmärken och vägmarkeringar liksom vägbansens skick parametrar att ta hänsyn till och, slutligen, för den första driftsfasen, ska en trafiksäkerhetsanalys grundad på trafikanternas faktiska beteende beaktas. Det anges också att man i varje fas kan behöva ompröva kriterierna från tidigare faser.

Standardiserade ledningssystem för kvalitet m.m.

I en rapport från SWECO Infrastructure⁴ finns beskrivet hur olika trafiksäkerhetsföreteelser är reglerade i olika länder. Beskrivningen ger vid handen att bl.a. trafiksäkerhetsgranskningar redan är i bruk i ett stort antal länder i Europa; Sverige hör till den lilla minoritet som ännu inte använder sig av uttryckliga sådana.

Däremot finns generella system för standardiserade kvalitetssäkringsförfaranden i bruk i Sverige, s.k. ISO-standarder. ISO 9001:2000⁵ är ett ledningssystem för kvalitet som innebär att det finns en uppbyggd struktur som knyter ihop ledningen med den operativa nivån i syfte att nå beslutat kvalitet. Det finns fasta rutiner för verksamheten och därmed ett

⁴ Utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisorer i några länder. Rapport från SWECO Infrastructure 2009-11-06.

⁵ International Standardization Organizations ledningssystem för kvalitet – Krav (SS-EN ISO 9001:2000)

system att agera i enlighet med för det fall brister upptäcks vid en granskning. De aktörer som väljer att följa en standard för sitt kvalitetsledningssystem kan anlita certifierade revisorer för återkommande granskningar av systemet. Trafikverkets ledningssystem är certifierat enligt kraven i ISO 9001:2000 sedan år 2007.

Under uppbyggnad och för planerad tillämpning inom en snar framtid finns även ISO 39001, en kvalitetssäkringsstandard som uttryckligen handlar om trafiksäkerhet. Även detta är fråga om ett system som behandlar strukturella mönster, såsom styrning, ledningens ansvar, prioriteringsfrågor och identifiering av olika relevanta aktörer. Systemet ska således utformas så att det säkerställer att väghållaren har ett systematiskt arbetssätt.

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Begreppen trafiksäkerhetsrevisor och trafiksäkerhetsrevision

I EU-direktivet talas om *trafiksäkerhetsrevisor* och *trafiksäkerhetsrevisioner*. Avseende de senare föreslår regeringen, i likhet med rapporten, att begreppet *trafiksäkerhetsgranskningar* används i stället. Begreppet har en i sammanhanget mer korrekt innebörd språkligt sett. Syftet med granskningarna är kort sagt att säkerställa att nya vägar och ombyggnader av befintlig väg inte ges en utformning som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

När det gäller personen som ska genomföra granskningarna används som sagt begreppet *trafiksäkerhetsrevisor* i direktivet. För svenskt vidkommande är emellertid benämningen olycklig, eftersom en ”revisor” för tankarna till någon som är verksam inom ekonomi, redovisning och dylikt. I lagen föreslås därför att vederbörande i stället kallas *trafiksäkerhetsgranskare*, vilket också är en logisk benämning på den som genomför en trafiksäkerhetsgranskning.

Granskningarnas syfte m.m.

Redan i Transportstyrelseutredningens betänkande påpekades att man genom trafiksäkerhetsgranskningar i detalj kan kartlägga riskbehäftade egenskaper på projekteringsstadiet. Granskningen är en naturlig följd av den trafiksäkerhetsanalys som ska göras redan på planeringsstadiet, se avsnitt 6.1.3. Genom det antal kriterier som bör ingå i granskningen fångas en stor mängd riskfaktorer och säkerhetsaspekter upp. Ett tillgodoseende av samtliga dessa kriterier bör i allra högsta grad bidra till ökad trafiksäkerhet. Uppräkningen är dock mycket ambitiös och det är inte säkert att alla kriterier blir aktuella vid samtliga vägprojekt.

Det standardiserade kvalitetssäkringssystemet ISO 9001 som beskrivits under närmast föregående rubrik är i och för sig inte särskilt anpassat för trafiksäkerhet. Inget torde dock hindra att det används som utgångspunkt i en trafiksäkerhetsgranskning. Regeringen ser tvärtom stora fördelar med att kunna använda ett redan etablerat förfarande.

Vidare anser regeringen, i likhet med *VTI*, att de trafiksäkerhetsgranskningar som redan är i bruk i andra länder kan vara värda att ha som förebilder.

Tidpunkten

Det resonemang regeringen fört i närmast föregående avsnitt om begreppsdifferensen mellan direktivet och väglagens bestämmelser om vägbyggnadsprocessens olika skeden gör sig gällande även när det gäller trafiksäkerhetsgranskningar. Det ter sig därför rimligt att på motsvarande sätt som för trafiksäkerhetsanalyserna inte uttryckligen koppla granskningsförfarandet till ett visst vägbyggnadsskede, utan i stället i stor utsträckning lämna till väghållaren att på lämpligt sätt förfara vid granskningarna. Vissa mer detaljerade bestämmelser bör dock att finnas på förordnings- och föreskriftsnivå.

Vägverket har ansett det mer ändamålsenligt med fler trafiksäkerhetsgranskningar per vägbyggnadsprojekt. Regeringen finner synpunkten i och för sig rimlig, och konstaterar att direktivet inte heller på denna punkt är helt entydigt. Lagtexten bör dock utformas som i rapporten. De mer detaljerade bestämmelserna kommer att framgå i förordning och av myndighetsföreskrifter.

Skyldigheten att utse trafiksäkerhetsgranskare

Skyldigheten att utse trafiksäkerhetsgranskaren har i rapporten föreslagits åligga väghållaren. *Sveriges Motorcyklister* har härvid tyckt att granskaren inte bör stå i beroendeställning till väghållaren. Regeringen anser emellertid att eftersom väghållaren är den aktör som ansvarar för byggandet och driften av vägen det är naturligt att det är denne som bör utse granskaren. Det är också väghållaren som kan dra nytta av granskarens arbete. Det förhållandet att det är väghållaren som utser granskaren innebär inte nödvändigtvis att ett beroendeförhållande föreligger. Ordningen är för övrigt densamma när det gäller vanliga bolags- och föreningsrevisorer som har liknande uppdrag.

Förslag

Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen en bestämmelse med det innehållet att väghållaren ska utse en trafiksäkerhetsgranskare. Dessutom bör regleras att granskaren ska följa den fysiska planeringen av vägen, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter. Förslaget följer det som lämnats i Transportstyrelsens rapporten förutom vad gäller granskningsrapporterna som bör anges i flertal för att överensstämma med direktivets krav. Närmare bestämmelser om granskningarnas tidpunkt, omfattning och rapporternas innehåll framgår lämpligen av förordningen samt föreskrifter på myndighetsnivå.

När det gäller trafiksäkerhetsgranskarens utbildning, behandlas denna och anknytande frågor i avsnitt 6.1.5.

Regeringens förslag: Trafiksäkerhetsgranskaren ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare får meddelas den som genomgått särskild grundutbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna. En godkänd trafiksäkerhetsgranskare är skyldig att genomgå en sådan fortbildning som föreskrivs med stöd av bemyndigande i 16 § för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Ett godkännande ska få återkallas om trafiksäkerhetsgranskaren inte genomgår sådan fortbildning som föreskrivits enligt ovanstående stycke. Godkännandet ska också få återkallas om han eller hon själv begär det eller om det annars finns någon särskild anledning att återkalla det.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om utbildning, godkännande och behörighetsbevis.

Rapportens förslag: I rapporten saknades förslag på bestämmelser om återkallelse på lagnivå.

Remissinstanserna: *Nationalföreningen för trafiksäkerhet (NTF)* betonar vikten av helhetsperspektiv och anför att bl.a. trafiksäkerhetsgranskarna måste ha en bred kompetens kring beteende, fordonsteknik, säkerhet och vägutformning.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

I artikel 4.2 tredje stycket i direktivet föreskrivs att trafiksäkerhetsrevisorerna ska ha nödvändig kompetens och utbildning enligt artikel 9. Enligt artikel 9.1 ska medlemsstaterna se till att det fastställs utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisorerna senast den 19 december 2011. I artikel 9.2 föreskrivs att medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorerna genomgår en grundutbildning som leder till behörighetsbevis, samt regelbunden fortbildning. Av artikel 9.3 framgår att trafiksäkerhetsrevisorerna ska inneha behörighetsbevis och att bevis som utfärdats innan direktivet träder i kraft ska erkännas. Enligt artikel 9.4 ska revisorerna utses enligt kriterierna relevant erfarenhet av eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys.

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Utbildningens innehåll

Liksom när det gäller trafiksäkerhetsgranskningar används redan trafiksäkerhetsgranskare (revisorerna) i ett flertal länder, såväl inom som utom Europa. I direktivets skäl 6) påpekas också att ett flertal medlemsstater redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet. I t.ex. Norge krävs för godkännande som trafiksäkerhetsrevisor att vederbörligen genomgått en viss kurs på Norges Teknisk-Vetenskapliga

Universitet, har minst fem års fackmannamässig erfarenhet samt har deltagit i minst en granskning eller inspektion inom viss tid.

I syfte att undvika att alltför olika krav på utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer ställs i olika medlemsstater har inom Europeiska Unionen utarbetats ett förslag till läroplan⁶. Förslaget är detaljerat och innehåller såväl teoretiska som praktiska moment. För att komma i fråga för utbildningen ställs även krav på relevant erfarenhet av eller utbildning i bl.a. trafiksäkerhet.

Det saknas således inte förebilder eller modeller att följa vid utarbetandet av den svenska utbildningsplanen. I direktivet ställs det inte några krav på viss nivå på utbildningen, utan talas endast om ”grundutbildning” och ”regelbunden fortbildning”. Detta underlättar onekligen i arbetet med utbildningsplanerna. Dessutom bör det tas i beaktande att eftersom lagen endast ska tillämpas på vägar som ingår TEN-T-vägnätet, måste behovet av utbildning av revisorer vara förhållandevis begränsat.

De närmare bestämmelserna om utbildningens upplägg och innehåll m.m. regleras lämpligen på lägre författningsnivå än lag och är därför inte föremål för förslag i denna remiss. Följaktligen lämnas förslag till bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter om utbildning.

Närmare om tidpunkten för fastställelse av utbildningsplaner

Såsom angetts ska medlemsstaterna, enligt artikel 9.1, fastställa utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisorerna senast den 19 december 2011. Samtidigt föreskrivs i artikel 14 att direktivet ska genomföras senast den 19 december 2010. Inget annat än att detta gäller samtliga direktivets bestämmelser framgår, vilket innebär att även bestämmelserna om trafiksäkerhetsgranskningar och trafiksäkerhetsgranskare ska vara genomförda i svensk rätt sistnämnda datum. Eftersom något utrymme för senare ikraftträdande eller övergångsbestämmelser beträffande granskningarna och granskarna inte lämnas, kan onekligen vissa problem uppstå under det år som kan komma att löpa mellan ikraftträdandet och senast möjliga tidpunkt för fastställelse av utbildningsplanerna för revisorer.

Regeringen ser dock för Sveriges del inga praktiska problem med inkonsekvensen i direktivets bestämmelser, eftersom några mera omfattande åtgärder avseende TEN-T-vägarna inte planeras under den aktuella tidsperioden.

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

Trafiksäkerhetsgranskaren ska enligt direktivet inneha ett behörighetsbevis. Ett sådant innehav föregås rimligtvis av ett godkännande som berättigar till utfärdande av behörighetsbevis. Godkännandet kan ges efter genomförd grundutbildning.

⁶ The European Road Safety Auditor Training Syllabus, Euro-Audits, oktober 2007.

Regeringen delar rapportens förslag till reglering på så sätt att det i vägsäkerhetslagen bör införas en bestämmelse om att revisorn ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Närmare specificeringar av godkännandet, t.ex. att det lämnas i form av ett behörighetsbevis, bör däremot lämnas på lägre författningsnivå efter bemyndigande därom.

Vidare bör framgå att ett godkännande får meddelas den som genomgått en särskild grundutbildning och i övrigt är lämplig för uppgiften. I lämplighetskravet ligger rimligtvis att vederbörande ska kunna fungera praktiskt i rollen som trafiksäkerhetsgranskare. *NTF* har påtalat vikten av trafiksäkerhetsgranskarens breda kompetens. Enligt regeringens uppfattning är detta tillförsäkrat genom förslaget på bestämmelse.

Enligt *Lagrådet* bör det av paragrafen även framgå att den godkände trafiksäkerhetsgranskaren är skyldig att genomgå en sådan fortbildning som föreskrivs med stöd av 16 §, dvs. bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om utbildning av trafiksäkerhetsgranskare. Regeringen föreslår följaktligen en sådan bestämmelse.

Återkallelse

Godkännandet bör även kunna återkallas i vissa situationer. Eftersom det enligt direktivet krävs att trafiksäkerhetsgranskarna, efter godkännandet, genomgår fortbildning, bör ett godkännande kunna återkallas för det fall revisorn inte genomgår denna fortbildning inom föreskriven tid. Syftet med fortbildningen torde företrädesvis vara att ta till sig nya kunskaper och rön inom de olika delarna i utbildningen. Om således granskaren underlåter att genomgå fortbildningen, kan han eller hon inte sägas ha vederbörlig kompetens för granskningsuppgiften, vilket således bör utgöra grund för återkallelse av godkännandet. Innehållet i utbildningens olika delar kommer att regleras på lägre författningsnivå.

Återkallelse av godkännandet bör även kunna ske om trafiksäkerhetsgranskaren själv begär det eller det annars finns någon särskild anledning. Det sistnämnda kan vara fallet om revisorn på något sätt misskött sitt uppdrag eller visat sig olämplig av annan anledning, t.ex. sjukdom eller om han eller hon visar sig inte fungera i rollen som revisor.

I Transportstyrelsens rapport har i huvudsak liknande förslag till bestämmelser lämnats, dock med den skillnaden att de föreslogs på förordningsnivå. Mot bakgrund av återkallelsens ingripande karaktär finner regeringen att bestämmelserna lämpligen bör ingå i lagen.

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Tillsynsmyndigheten ska ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Om det vid tillsynen konstateras att det i något väsentligt avseende finns brister i efterlevnaden av lagen eller de andra föreskrifterna, ska tillsynsmyndigheten få meddela de förelägganden och villkor som behövs för att avhjälpa bristen eller uppfylla kraven.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och avgifter för tillsyn.

Rapportens förslag: I rapporten föreslogs att tillsynsmyndigheten även skulle få meddela förbud för att lagen skulle efterlevas. Dessutom lämnades förslag på att föreläggande skulle kunna förenas med vite.

Remissinstanserna: *Motormännen* anser att tillsynsmyndighetens befogenheter även ska innefatta beslut om vilka åtgärder som ska vidtas. Vidare förordar Motormännen anslagsfinansiering via statsbudgeten. *Malmö kommun* ifrågasätter möjligheten att använda vite. När det gäller avgiftsförslaget påpekar *Ekonomistyrningsverket* att det på förordningsnivå tydligt bör framgå vilka kostnader som blir aktuella vid tillsynen. *Skellefteå kommun* anser att avgifter inte bör tas ut eftersom tillsynen riktas mot skattefinansierade statliga och kommunala väghållningsmyndigheter. Inte heller *Vänersborgs kommun* tycker att kommunerna ska finansiera tillsynen. *Vägverket* har i sitt remissvar till Transportstyrelseutredningens förslag undrat vad för slags förelägganden och förbud det kan bli fråga om, vitets storlek, i vilka situationer dessa medel skulle användas och hur en överprövning i så fall kan ske.

Skälen för regeringens förslag

Begreppet tillsyn och behovet därav

I direktivet finns ingen bestämmelse som uttryckligen ålägger medlemsstaterna att utse en myndighet eller annat organ som ska ha ansvar för att direktivet efterlevs, dvs. utöva tillsyn. Så är däremot fallet i t.ex. det näraliggande tunnelsekerhetsdirektivet. Med ”tillsyn” avses en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EU-förordning eller annan föreskrift samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektsansvarige (jfr Tillsynsutredningens förslag, SOU 2004:100). Tillsynen kan ske genom t.ex. fysiska inspektioner eller på ett administrativt plan.

Direktivet har emellertid en rad bestämmelser med förhållandevis omfattande krav när det gäller åtgärder för vägars säkerhet; krav som enligt förslagen i lagen åligger väghållarna. Det handlar bl.a. om krav på att utse trafiksäkerhetsgranskare, utföra säkerhetsinspektioner och vidta säkerhetsåtgärder. Väghållarna står i dag inte under någon tillsyn i sin verksamhet. Med anledning av de krav som ställs på väghållaren i nu

Tillsynsmyndighet

Inom transportområdet inrättades den 1 januari 2009 den nya myndigheten Transportstyrelsen med huvuduppgift att svara för normgivning, tillståndsprövning, registerhållning och tillsyn inom hela transportområdet, se propositionen *Transportstyrelsen och dess verksamhet* (prop. 2008/09:31). I linje härmed är det naturligt att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet även när det gäller efterlevnaden av regelverket avseende vägars säkerhet. Utpekande av tillsynsmyndigheten bör dock inte ske i lagen utan delegeras lämpligen till regeringen att bestämma, varför en sådan bestämmelse föreslås. Regeringen avser därefter att i förordning ange att det är Transportstyrelsen.

Tillsynens innehåll m.m.

Tillsynsmyndighetens verksamhet i form av tillsyn innefattar som nämnts efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen och tillämplig förordning. Därvid omfattas samtliga bestämmelser som berör väghållarens uppgifter eller ansvar.

Transportstyrelsen har i sin rapport angett att tillsynen bör inriktas på s.k. systemtillsyn och krav på egenkontroll, och att fördelen med sådan tillsyn är att det blir tydligare att ansvaret för säkerheten ligger hos väghållaren. Enligt regeringens uppfattning är det väghållaren som har det ansvaret oavsett i vilken form tillsynen utövas, men håller med om att systemtillsyn och liknande former är bäst lämpade i förevarande sammanhang. Väghållaren, som med nu aktuellt förslag till allra största delen utgörs av Trafikverket, torde i sin organisation ha sådana verktyg och resurser som krävs för att säkerställa en korrekt uppfyllelse av bestämmelserna. Genom stickprovvis tillsyn kan tillsynsmyndigheten kontrollera att systemet fungerar. Det går emellertid inte att komma ifrån att tillsynens utformning naturligtvis ändå till viss del beror på vilken enskild bestämmelse efterlevnad som kontrolleras.

Den närmare utformningen av tillsynen bör överlämnas till tillsynsmyndigheten att besluta om. Ett bemyndigande föreslås därför tas med i lagen.

Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar och handlingar

För att säkerställa att myndigheten kan fullgöra sina uppgifter bör den, i likhet med vad som gäller för tillsynsmyndigheten inom t.ex området för tunnelsäkerhet, ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Det kan handla om dokumentation över genomförda säkerhetsinspektioner eller vidtagna säkerhetsåtgärder.

I Transportstyrelsens rapport föreslås att tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Vägverket har i sitt remissvar till Transportstyrelseutredningens förslag undrat vad för slags förelägganden och förbud det kan bli frågan om, vitets storlek, i vilka situationer dessa medel skulle användas och hur en överprövning i så fall kan ske. *Malmö kommun* har ifrågasatt möjligheten att använda vite.

Regeringen konstaterar till en början att för att kunna bedriva en effektiv tillsyn måste en tillsynsmyndighet kunna förfoga över vissa medel till sin hjälp. Sådana medel står till buds inom de allra flesta områden där tillsyn bedrivs. Oftast är det fråga om möjligheten att genom beslut om föreläggande eller förbud – förenade med vite – förmå tillsynsobjektet att agera på visst önskvärt sätt. Frågan är om det i förevarande fall finns skäl att underlåta att införa sådana möjligheter för tillsynsmyndigheten.

Det faktum att regeringen föreslår ett smalt tillämpningsområde i form av enbart TEN-T-vägar, medför att det i huvudsak endast blir Trafikverket som, i sin egenskap av väghållare för allmänna vägar, blir föremål för tillsynen. Detta innebär att sannolikheten för att tillsynsmyndigheten skulle behöva ingripa med särskilda åtgärder för att få väghållaren att efterleva aktuella bestämmelser måste anses som tämligen liten. I stället torde eventuella brister i de allra flesta fall kunna åtgärdas utan sådana ingripanden. Mot detta förhållande ska dock ställas det faktum att lagstiftningen syftar till att uppnå högre trafiksäkerhet. Regeringen väljer därför att inte frångå gängse ordning i tillsynssammanhang, utan föreslår en bestämmelse enligt vilken tillsynsmyndigheten får meddela de *förelägganden* och *villkor* som myndigheten finner nödvändiga för lagens och övriga föreskrifters efterlevnad.

När det gäller möjligheten att kunna förena föreläggandet med *vite* har emellertid *Lagrådet* ansett att det inte förebringats övertygande skäl för en sådan möjlighet när det gäller den dominerande väghållaren, dvs. Trafikverket. *Lagrådet* anför också att för det fall en vitesmöjlighet ändå införs, det bör beaktas att rättsläget är osäkert när det gäller frågan om staten som väghållare kan vara adressat i ett föreläggande som staten som tillsynsmyndighet utfärdar. Regeringen är i och för sig medveten om problematiken och redovisade i lagrådsremissen också att stor försiktighet är påkallad i dylika fall. Mot bakgrund av *Lagrådets* yttrande väljer regeringen dock att nu inte fullfölja förslaget i denna del. Det får förutsättas att en möjlighet att förena ett föreläggande med vite inte är en nödvändighet i förevarande fall.

I motsats till rapporten föreslår regeringen inte heller att bestämmelsen ska innefatta möjligheten att meddela förbud. Bestämmelsen bör i övriga delar utformas i nära anslutning till 13 § lagen om säkerhet i vägtunnlar.

Avgifter

Liksom inom många andra områden finns det redan i dag avgifter för tillsyn även på transportområdet. Inom sjöfarten är t.ex. tillsynen av

sjöfarts- och hamnskydden avgiftsbelagd och inom luftfarten gäller detsamma för t.ex. tillsyn av luftvärdighet. På vägområdet finns det i dag avgiftsbemyndigande när det gäller tillsyn av yrkestrafiklagstiftningen. Regeringen har uttalat sin ambition att för hela Transportstyrelsens tillsynsverksamhet tillämpa ett enhetligt finansieringssystem oavsett transportslag, (prop. 2009/10:1, utgiftsområde 22, s. 79), och har som ett led i detta för avsikt att lägga fram en proposition med sådant innehåll inom en snar framtid.

Som förslaget ser ut i denna proposition omfattar lagen endast TEN-T-vägar vilket innebär att tillsynsobjekten till allra största delen består av statliga väghållare. Enligt vad som redovisats i det närmast föregående avsnittet förutsätter regeringen därmed en hög efterlevnad av gällande bestämmelser vilket i sin tur på sikt torde leda till ett förhållandevis begränsat tillsynsbehov. Ett avgiftsuttag borde därför inte innebära någon större belastning på väghållaren. Regeringen föreslår därför en bestämmelse med bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter.

När det gäller beloppen för avgifterna har *Ekonomistyrningsverket* påpekat att dessa bör framgå på förordningsnivå. Regeringen konstaterar att synpunkten inte rör något förslag på lagnivå.

Skellefteå kommun har haft synpunkter på förslaget att avgifter ska tas ut från skattefinansierade objekt. Regeringen instämmer i att förslaget om en avgiftsfinansierad tillsynsverksamhet med statliga tillsynsobjekt främst innebär en omfördelning av kostnader inom det offentliga kollektivet. I avsnitt 8 behandlas frågan om avgifter ytterligare.

Även *Vänersborgs kommun* har motsatt sig avgiftsfinansiering från kommunerna. Med nuvarande förslag på tillämpningsområde kommer dock inte det förslaget att aktualiseras annat än högst marginellt, se avsnitt 8.5.

6.1.7 Säkerhetsinspektion m.m.

Regeringens förslag: Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter med mer detaljerade bestämmelser.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen Västmanlands län* anser att det kan finnas behov av att införa kravet på rangordning/kartläggning även utifrån olyckstäthet och inte bara säkerhetsstandard. *Motormännen* anför att säkerhetsinspektioner är en viktig metod för att kunna förebygga säkerhetsrisker för trafikanterna.

Direktivets bestämmelser

I artikel 5.1 föreskrivs följande: Medlemsstaterna ska se till att rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och rangordningen av vägnätens säkerhet sker på grundval av undersökningar av driften av vägnätet, som ska utföras minst vart tredje år. I det sammanhanget ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.

Vidare i artikel 5.2: Medlemsstaterna ska se till att vägsträckor med högre prioritet enligt resultaten av rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och av rangordningen av vägnätets säkerhet bedöms av expertgrupper genom besök på plats och på grundval av de faktorer som anges i punkt 3 i bilaga III.

I artikel 6.1 föreskrivs att medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner görs av vägar som är i bruk för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor.

I artikel 6.2 anges slutligen att säkerhetsinspektionerna ska omfatta regelbundna inspektioner av vägnätet och undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten med avseende på trafikflödet.

I artikel 6.3 föreskrivs att medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet gör regelbundna inspektioner. Vidare att sådana inspektioner ska göras så ofta som behövs för att säkerställa att de berörda vägarna håller en tillfredsställande säkerhet.

Genomförande av direktivets bestämmelser*Benämning*

Enligt rapportens förslag benämns den undersökande aktiviteten genomgående ”säkerhetsinspektioner”. Det kan konstateras att i 12 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar används i stället ”kontroller” avseende samma företeelse. Det valet har emellertid sin grund i det bakomliggande direktivets terminologi. Regeringen ser därför inte skäl att i nu aktuella bestämmelser använda något annat begrepp än det föreslagna ”säkerhetsinspektioner”.

Vem som har ansvaret

Det finns i direktivet ett flertal bestämmelser när det gäller undersökningar och andra liknande aktiviteter. Vissa bestämmelser som synes syfta på samma företeelse är dessutom disponerade på ett sådant sätt att direktivet, enligt regeringens uppfattning, blir svårtolkat. Regeringen delar emellertid i huvudsak rapportens tolkning och förslag till genomförande av de bestämmelser som handlar om undersökningar och inspektioner m.m. De ”säkerhetsinspektioner” som artikel 6 handlar om anses således höra till väghållarens ansvar.

Mot bakgrund av vad som anförts under avsnittet om tillsyn, avsnitt 6.1.6, förefaller det dessutom olämpligt att med ”det behöriga organet” i artikel 6.3 förstå att det även är tillsynsmyndigheten som ska företa dessa inspektioner av mer fysiskt slag. Tillsynen har i nämnda avsnitt

beskrivits som av administrativ art, huvudsakligen inriktad på s.k. Prop. 2009/10:230 systemtillsyn.

Lagrådet har kommenterat frågan i sitt yttrande.

Säkerhetsinspektionerna

Regelbundna inspektioner av en väg torde vara en grundläggande förutsättning för att kunna konstatera eventuella risker och brister och därmed kunna förebygga olyckor. Inspektionerna bör göras i den utsträckning det behövs för att garantera att vägen håller en tillfredsställande säkerhetsstandard.

Kartläggning av säkerhetsstandard

Efter att inspektionerna utförts ska, enligt artikel 6.1, en rangordning av vägsträckor med hög olyckstäthet och vägnätets säkerhet ske. I bilaga III specificeras vad som ska ingå i denna verksamhet som för övrigt där benämns ”kartläggning”. I såväl rapporten som denna remiss bedöms detta begrepp som lämpligare att använda.

Länsstyrelsen Västmanlands län har påtalat att kartläggning utifrån även olyckstäthet och inte bara säkerhetsstandard bör införas i nationell rätt. Enligt regeringens uppfattning ingår emellertid båda de i artikel 5.1 angivna kraven på kartläggning utifrån dels olyckstäthet, dels vägnätets säkerhet i det valda begreppet ”säkerhetsstandard”.

Upprättande av en plan för åtgärder

Upprättande av en plan för åtgärder har ingen uttrycklig motsvarighet i direktivet, men har i rapporten föreslagits ingå i väghållarens skyldigheter. Syftet med att upprätta en plan är att efter vidtagna säkerhetsinspektioner och kartläggning av vägens säkerhetsstandard det måste ske en uppföljning eller summering av eventuellt behov av åtgärder. Väghållaren bör kunna visa att den har förslag på hur den ska komma till rätta med konstaterade brister och lämpligt är att befästa detta i en plan.

Bemyndigande

Eftersom lagen är av övergripande slag bör de mer detaljerade kraven komma till uttryck på lägre föreskriftsnivå. Bestämmelsen i lagen bör därför ha den lydelsen att väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga vägens säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder. I en särskild bestämmelse lämnas bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om förfarandet vid säkerhetsinspektioner och kartläggningen av vägens säkerhetsstandard.

Regeringens förslag: Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

Väghållarens skyldighet gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Nyttan av skyddsåtgärder jämförd med kostnaderna för sådana åtgärder liksom frågan om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder ska särskilt beaktas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om säkerhetskrav.

Rapportens förslag: Enligt rapporten ska åtgärderna vidtas i den utsträckning det inte kan anses orimligt. Härutöver skiljer sig förslagen åt rent språkligt.

Remissinstanserna: *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anför att begreppet ”(inte) orimligt” framstår som främmande i lagtext och föreslår i stället ”skäligt”. *Vägverket* anför sammanfattningsvis följande. Verket tillstyrker förslaget om att Transportstyrelsen ska få föreskriva om säkerhetskraven endast om det handlar om krav på ett systematiskt arbetssätt, och motsätter sig följaktligen om föreskrifterna ställer detaljkrav. Verket har anförat att vid en detaljreglering riskerar den föreskrivande myndigheten att betraktas som säkerhetsansvarig och att incitamentet hos väghållaren att ständigt förbättra vägars säkerhetsnivå inskränker sig till att uppnå detaljkraven. Dessutom skulle en detaljreglering stå i strid med ambitionerna om regelförenkling. Verket har även haft synpunkter på utformningen av bestämmelsen, bl.a. att ”inte orimligt” bör bytas ut mot ”skäligt” och att det framgår att hänsyn ska tas till samtliga transportpolitiska mål. *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* avstyrker förslaget till utformning av säkerhetskrav med motiveringen att kraven ger olika effekter i olika kommuner och att det strider mot den kommunala självstyrelsen. SKL har lämnat förslag på alternativ formulering av säkerhetskravet för att sätta fokus på det systematiska trafiksäkerhetsarbetet. För det fall den i rapporten föreslagna formuleringen ändå väljs bör begreppet ”inte orimligt” bytas ut mot ”skäligt”. *Skellefteå kommun* har framfört att den delar de synpunkter som SKL lämnat. *Uppsala kommun* föreslår en ändrad formulering av den föreslagna bestämmelsen om säkerhetskrav och hänvisat till risken för alltför kostnadsdrivande krav. *Malmö kommun* ser inte positivt på att tillsynsmyndigheten ska kunna detaljreglera valet av bästa åtgärd. *Motormännen* ser mycket positivt på förslaget att införa ett allmänt säkerhetskrav, men har betonat att det måste innefatta krav på såväl systematiskt arbete som att åtgärder vidtas för att kravet ska få reell effekt på trafiksäkerheten. Fokus bör ligga på de åtgärder som väghållaren själv råder över, i stället för t.ex. ökad trafikövervakning. *Motormännen* stöder också förslaget att utgå från vägens säkerhetsstandard i stället för olycksdrabbade vägsträckor. *Motorbranschens riksförbund* tycker att Trafikverket bör ansvara för den närmare detaljregleringen till följd av lagen. Enligt *Trafikförsäkringsföreningen* finns det skäl att bevaka att säkerhetskraven får en likformig tillämpning över landet. *Däckspecialisternas riksförbund* påpekar att en väg inte bara används för transporter och resor utan även

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelse

Artikel 5.3 lyder: Medlemsstaterna ska se till att åtgärderna koncentreras till de vägsträckor som avses i punkt 2. De åtgärder som avses i punkt 3 e i bilaga III ska prioriteras, varvid de som uppvisar det bästa kostnadsnyttoförhållandet ska uppmärksammas.

Genomförande av bestämmelsen

De åtgärder som avses i artikel 5.3 är de åtgärder som identifierats som behövliga vid de genomförda undersökningarna som i sin tur koncentrerats till de vägsträckor som identifierats vid kartläggningen av vägsträckor med bl.a. hög olyckstäthet, se närmast föregående avsnitt. För en sammanhållen förståelse bör således artikel 5.3 läsas tillsammans med artikel 5.1–2. Eftersom det sammantaget dock rör sig om flera olika skyldigheter för väghållaren, väljer regeringen en uppdelning i hanteringen av artikelns bestämmelser. Valet grundar sig även på det faktum att bestämmelsen om säkerhetskrav är av central betydelse och att flera remissinstanser haft synpunkter på den.

Dåvarande *Vägverket*, *SKL*, *Skellefteå kommun*, *Uppsala kommun*, *Malmö kommun* och *Motormännen* har i varierande ordalag påtalat vikten av att säkerhetskraven ställs på en företrädesvis systematisk nivå och att detaljerade krav därmed ska undvikas. Regeringen konstaterar här följande. Transportstyrelsen behandlar frågan om åtgärder på systematisk och övergripande nivå relativt utförligt i sin rapport. Styrelsen anför bl.a. att utgångspunkten är att väghållaren ska vidta alla de åtgärder som behövs för att förebygga skador till följd av användningen av vägen, men att det samtidigt är orimligt att med omedelbar verkan ställa detta krav på alla slags vägar. Avsikten är därför inte att i ett slag ställa praktiskt och ekonomiskt omöjliga krav på väghållarna utan i stället att skapa en bas utifrån vilken stegvisa förändringar kan byggas. Den nämnda utgångspunkten bör därför förenas med två villkor. För det första att arbetet med att vidta åtgärderna ska ske systematiskt och fortlöpande vilket ger väghållaren ett tidsmässigt utrymme för planering, men också ställer krav på en fortlöpande aktivitet. För det andra ska en skälighetsbedömning göras som ger möjlighet till en avvägning i förhållande till andra intressen än det rena säkerhetsintresset. Den valda formuleringen innebär, fortfarande enligt Transportstyrelsen, varken att det ställs krav på omedelbara åtgärder eller att det begränsar valet av åtgärder.

Regeringen ser ingen motsättning mellan det i rapporten lämnade förslaget och vad remissinstanserna framfört härvidlag. Tvärtom anser regeringen att genom den föreslagna lydelsen om att ”systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder” etc, är förutsättningarna för arbetet med åtgärder liksom för anslutande föreskrifter fastslagna. Enligt regeringens uppfattning innebär formuleringen att åtgärderna ska planeras och vidtas

med ett tidsperspektiv som medför såväl flexibilitet som långsiktigt sett högre trafiksäkerhet. Några krav på omedelbara eller specifikt utformade åtgärder framgår inte. Regeringen delar också denna uppfattning att ett systematiskt arbete är ett lämpligt tillvägagångssätt och ansluter sig därför till rapportens förslag. Några remissinstanser – *Hovrätten över Skåne och Blekinge*, dåvarande *Vägverket* och *SKL* – har dessutom velat byta ut ”inte orimligt” mot ”skäligt”. Regeringen är av samma åsikt. Visserligen återfinns det förra begreppet i t.ex. miljöbalken, men det senare bedöms mer lämpligt att använda i förevarande sammanhang bl.a. eftersom det torde vara en skillnad i möjligheten att visa att en vidtagen åtgärd är skälig jämfört med att den inte skulle vara rimlig.

Lagrådet har för sin del haft synpunkter på paragrafens lydelse och anfört att den fått en utformning som de facto gör det möjligt för vägghållaren att bedöma att han inte har någon skyldighet att vidta åtgärder. Lagrådet har också ansett att paragrafen bör utformas så att den bättre ansluter till den direktivtext den avser att genomföra och har därvid lämnat förslag på alternativ lydelse av paragrafen. Regeringen delar Lagrådets uppfattning såvitt avser synpunkten att texten bör omformuleras för att bättre överensstämma med direktivets. När det däremot gäller Lagrådets synpunkt avseende innebörden av vägghållarens skyldighet har regeringen en annan uppfattning. Med hänsyn till Lagrådets yttrande härvidlag anser regeringen emellertid att ett förtydligande av paragrafen är nödvändigt och föreslår därför en lydelse som är såväl tydligare som mer direktivenlig än den som remitterades till Lagrådet.

Däckspecialisternas riksförbund har påpekat att vägarna används även av t.ex. däckverkstäderna vid deras insatser och att dessa inte får förbises vid lagens användning. Regeringen vill härvid framhålla att varken begreppet ”användningen av vägarna” i den nu behandlade bestämmelsen eller begreppet ”vägtrafikanter” i 1 § utesluter de nämnda aktörerna från lagens tillämpningsområde.

6.1.9 Olycksrapporter

Regeringens förslag: Vägghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som ingår i TEN-T-vägnätet.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens i sak.

Remissinstanserna: *Datainspektionen* påtalar att känsliga personuppgifter kommer att behandlas och att det därför bör finnas behörighetskontrollsystem på individnivå för att förhindra obehörig användning och åtkomst. Inspektionen har också önskat att få frågor kring offentlighet och sekretess belysta. *Fotgängarnas förening* och *Motormännen* tycker att rapporteringskravet ska omfatta även trafikolyckor som medfört allvarligt skadade.

Direktivets bestämmelser

Av artikel 7 följer att medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet upprättar en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2 och att medlemsstaterna ska sträva efter att inkludera alla punkter i bilaga IV. Vidare att den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och svår olycka ska beräknas. Kostnadsuppgifterna ska uppdateras minst vart femte år. Enligt bilaga IV handlar uppgifterna om bl.a. olycksplats, datum och klockslag för olyckan, vägen och om inblandade personer.

Genomförande av direktivets bestämmelser

Det finns i dag ingen skyldighet för väghållare att upprätta rapporter eller att rapportera inträffade trafikolyckor till någon. Däremot har polisen en författningsreglerad skyldighet att inom viss tid rapportera inträffade vägtrafikolyckor till Transportstyrelsen, 1–2 §§ kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. I och med bestämmelsen i artikel 7 måste dock även väghållaren åläggas en skyldighet. Artikeln handlar emellertid endast om en skyldighet att *upprätta* en olycksrapport, inte nödvändigtvis skicka rapporten vidare. Att väghållaren verkligen utfört denna uppgift blir en del av tillsynsmyndighetens verksamhet att kontrollera. Regeringen ser skyldigheten att upprätta olycksrapporter som ett insamlande av statistiska uppgifter som sedan sammanställs. Det kan tilläggas att i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar finns det ett liknande krav på tunnelhållare, dock med den skillnaden att de rapporterna senare ska ligga till grund för en rapport som ska lämnas till Europeiska kommissionen.

Datainspektionen har påtalat behovet av behörighetskontrollsystem hos väghållaren liksom att få offentlighets- och sekretessfrågor belysta. Regeringen konstaterar härvid följande. De uppgifter som enligt bilaga IV till direktivet ska ingå i olycksrapporterna är sådana som i dag samlas in av Trafikverket i dess uppgift att utföra s.k. djupstudier eller haveriundersökningar inom vägtrafikområdet med stöd av 2 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Dessa undersökningar avser vägtrafikolyckor som medfört att någon har avlidit. Uppgifterna är sekretesskyddade som statistiska uppgifter enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) jfr med 7 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641). När det gäller frågan om behörighetskontrollsystem kan konstateras att Trafikverket utfört denna verksamhet under lång tid. Regeringen förutsätter därför att den praktiska hanteringen innefattande bl.a. behörighetskontrollsystem är väl utvecklad inom myndigheten.

Med nuvarande förslag är det dock inte bara den statliga väghållaren Trafikverket som omfattas av lagens tillämpningsområde, utan även Stockholms kommun och den enskilde väghållaren Öresundsbro Konsortiet. Frågan är om även dessa väghållare kommer i kontakt med uppgifter som behöver sekretesskydd. Bilagorna till direktivet är inte tvingande att genomföra i svensk rätt. Samtliga de uppgifter som anges i

bilaga IV behöver således inte ingå i olycksrapporterna. Regeringen ser det därför inte som nödvändigt att samtliga väghållare ska samla in och hantera alla angivna uppgifter, utan kan inskränka sig till uppgifter som gör att rapporten kan hållas på en sådan oidentifierad nivå att behov av sekretesskydd inte uppkommer.

Fotgängarnas förening och *Motormännen* har velat utöka kravet till att omfatta även trafikolyckor med allvarligt skadade. Mot bakgrund av vad som anförts om sekretesskyddet för Trafikverkets haveriundersökningar finner regeringen att den föreslagna bestämmelsen bör ha likadan omfattning, dvs. gälla olyckor med dödlig utgång.

Eftersom de närmare bestämmelserna om olycksrapporternas innehåll bör framgå av föreskrifter på lägre författningsnivå föreslås även en bestämmelse med bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela sådana föreskrifter.

Vad som slutligen föreskrivs i direktivet om beräkning av genomsnittlig samhällskostnad ingår i myndigheten Trafikanalys verksamhet och föreslås därför inte regleras i vägsäkerhetslagen.

6.1.10 Överklagande och verkställighet

Regeringens förslag: Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut ska gälla omedelbart om inte annat anges i beslutet.

Om en myndighet eller en kommun överklagar tillsynsmyndighetens beslut, ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till domstolen.

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Vägverket* har undrat hur en överprövning av beslut ska ske. *Sveriges Kommuner och Landsting* avstyrker förslaget att ett beslut ska gälla omedelbart och anför att tillsynsmyndigheten i stället kan förordna att beslutet ska gälla omedelbart även om det överklagas och att en sådan ordning gäller enligt miljöbalken.

Skälen för regeringens förslag

Överklagande

Tillsynsmyndigheten kan enligt förslagen i denna proposition fatta beslut enligt 6 § om att godkänna trafiksäkerhetsgranskare, enligt 7 § om att återkalla godkännanden och enligt 12 § om att meddela förelägganden och villkor i tillsynsverksamheten. Prövningen av frågan om godkännande av granskare kan naturligtvis även komma att resultera i att beslut fattas om att *inte* godkänna vederbörande.

I 22 § förvaltningslagen (1986:223) anges att beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och det kan överklagas. För det fall Transportstyrelsen skulle besluta att inte godkänna en trafiksäkerhetsgranskare enligt föreslagna bestämmelser därom är detta beslut således överklagbart av den som beslutet riktas mot. Än mer

angeläget kan sägas vara att ha möjlighet att överklaga ett beslut om att återkalla ett erhållit godkännande. I fallet med beslut om föreläggande eller villkor inom tillsynsverksamheten torde besluten rikta sig mot väghållaren som således har klagorätt. Huruvida kretsen av klagoberättigade i sistnämnda fall skulle kunna komma att utvidgas får överlämnas till rättstillämpningen att avgöra. Regeringen finner därför inte skäl att särskilt reglera vem som har rätt att överklaga beslut enligt lagen.

Enligt 22 a § förvaltningslagen gäller, om inte något annat har föreskrivits, att beslut av en förvaltningsmyndighet överklagas till allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten. Det saknas skäl att ha en annan ordning för överklagande av tillsynsmyndighetens beslut än den som anges i förvaltningslagen.

Motpartsställning

Enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska, om en *enskild* överklagar en förvaltningsmyndighets beslut, den myndighet som först beslutade i saken vara den enskildes motpart. Detta innebär att myndigheten enligt 33 § förvaltningsprocesslagen kan ha möjlighet att överklaga domstolens beslut. Införandet av 7 a § motiverades bl.a. med att för det fall länsrätten ändrar ett överklagat beslut till den enskildes fördel, det inte fanns någon som enligt då gällande ordning kunde överklaga beslutet. Detta innebär att all rättsbildning stannade i länsrätt, se prop. 19965/96:22 s. 72 ff.

I förevarande fall kan det bli aktuellt att Trafikverket eller en kommun överklagar beslut som tillsynsmyndigheten fattat. Bestämmelsen i 7 a § är därför inte tillämplig. För det fall förvaltningsrätten (tidigare länsrätten) skulle bifalla ett överklagande från staten eller kommunen vore det otillfredsställande om inte tillsynsmyndigheten hade möjlighet att få beslutet överprövat. Särskilt när det som i detta fall är fråga om lagstiftning inom ett helt nytt område torde möjligheten att gynna prejudikatsbildningen vara befogad. En särskild bestämmelse om att tillsynsmyndigheten ska vara motpart om en kommun eller en myndighet överklagar myndighetens beslut bör därför införas i lagen.

I lagrådsremissen ingick inte ”eller en kommun” i bestämmelsen. *Lagrådet* föreslog en ändrad lydelse för att inkludera kommunerna i bestämmelsen. Regeringen har ändrat lydelsen för att uppnå detta syfte och därvid valt en något modifierad form av den remitterade lydelsen.

Verkställighet

När det gäller frågan om beslutens verkställighet har *Sveriges Kommuner och Landsting* ansett att samma ordning som i miljöbalken bör gälla, dvs. att beslut får verkställas först sedan de vunnit laga kraft, dock med möjlighet för tillsynsmyndigheten att förordna att de i stället ska gälla omedelbart. Regeringen anser emellertid att de beslut som tillsynsmyndigheten fattar som huvudregel bör gälla omedelbart. Ordningen bör vara densamma som i t.ex. den näraliggande lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Efter överklagande har emellertid allmän förvaltningsdomstol enligt 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) möjlighet att

förordna att beslutet tills vidare inte ska gälla. Härutöver kan det i vissa fall vara mindre ändamålsenligt att beslutet gäller omedelbart. För dessa fall bör det därför finnas en möjlighet att redan i myndighetens beslut bestämma något annat.

6.1.11 Sekretessfrågor

Regeringens bedömning: Det finns inget behov av ändrade regler om sekretess.

Rapportens bedömning: I rapportens gjordes ingen bedömning avseende sekretessfrågan.

Skälen för regeringens bedömning: Så som redan redovisats i avsnitt 6.1.9 om olycksrapporter finns det för uppgifterna i sådana rapporter som upprättas av Trafikverket redan ett sekretesskydd. Uppgifterna omfattas av den s.k. statistiksekretessen i 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Detta innebär en i det närmaste absolut sekretess för uppgifter som avser enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden och som kan hänföras till den enskilde. Det har i nämnda avsnitt även redovisats att det när det gäller andra väghållare än Trafikverket inget sekretessbehov bedöms uppstå.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagen ska träda i kraft den 19 december 2010.

Bestämmelserna i 4 och 5 §§ ska endast gälla vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Rapportens förslag: I rapporten föreslogs lagen träda i kraft den 1 december 2010 avseende TEN-T-vägarna.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft någon synpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Lagen föreslås träda i kraft den 19 december 2010. Det föreskrivs i artikel 14.1 i direktivet att medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast nämnda datum. Ett senare ikraftträdande för den föreslagna lagen är således inte möjligt.

Eftersom såväl trafiksäkerhetsanalysen i 4 § som trafiksäkerhetsgranskningen i 5 § till vissa delar ska ske i ett tidigt skede av vägbyggnadsprocessen, se avsnitt 6.1.3 och 6.1.4, uppstår ett praktiskt problem att infria lagens krav på redan påbörjade vägprojekt. Dessutom skulle en sådan ordning innebära att lagen tillämpades retroaktivt. Det framstår inte heller som lämpligt eller ens alltid görligt att i stället tillämpa bestämmelserna endast i viss utsträckning. Regeringen finner därför att kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning inte ska tillämpas på redan påbörjade vägprojekt. En övergångsbestämmelse med sådant innehåll bör därför införas i lagen.

8.1 Övergripande beskrivning

Förslaget till vägsäkerhetslag har sin bakgrund i ett EU-direktiv som Sverige som medlemsstat har att genomföra i nationell rätt. Någon möjlighet att underlåta detta finns inte. Genom lagens bestämmelser föreslås genomförande ske med samma tillämpningsområde som föreskrivs i direktivet.

Konsekvenserna av förslaget är emellertid svåra att på förhand helt överblicka, framför allt beroende på att det är ett nytt område som regleras. Dessutom kommer mer detaljerade bestämmelser att framgå på lägre författningsnivå. Dessa bestämmelser liksom tillsynen av hur de efterlevs kommer att ha inverkan på lagförslagets kostnader för de berörda.

Förslaget omfattar såväl befintliga vägar som planerade nya vägar inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Förslaget begränsas alltså till att gälla de statliga väghållningsmyndigheterna (Trafikverkets regioner), den enskilda väghållaren för den del av E20 som Öresundsbron utgör (Öresundsbro Konsortiet) samt Stockholms kommun för den del av E20 som går på vissa gator i Stockholms innerstad (se dock särskilt avsnitt 8.5). Den förstnämnda aktören kommer att bli den huvudsakliga bäraren av konsekvenserna, se avsnitt 8.2. För samtliga väghållare innebär förslaget att bestämmelserna om trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning endast gäller vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande en begränsning av konsekvenserna, se förelaggen övergångsbestämmelse.

Vidare innebär förslaget att en tillsynsmyndighet ska utses vilken på förordningsnivå kommer att pekas ut som Transportstyrelsen. Myndighetens främsta uppgifter kommer att bli att meddela föreskrifter och utöva tillsyn efter bestämmelsernas efterlevnad, se närmare avsnitt 8.3. Rollfördelningen mellan regelgivande myndighet och utförare, där den förstnämnda har hand om statliga åtaganden i form av myndighetsutövning såsom regelgivning och tillsyn, tydliggörs.

Till mycket liten del kan även domstolar komma att beröras av förslaget. Den grupp, vars konsekvenser endast kan uppfattas som positiva, är allmänheten eftersom lagen syftar till att öka trafiksäkerheten.

8.2 Konsekvenser för företag

Den enskilda väghållaren Öresundsbro Konsortiet, som till hälften ägs av svenska Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och till hälften av danska A/S Øresund, kommer att beröras av lagförslaget. Väghållaren ska på ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen genomföra en trafiksäkerhetsanalys. Därefter ska en trafiksäkerhetsgranskare utses att göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter. Väghållaren ska även genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga vägens säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder. Därefter ska åtgärderna vidtas, s.k. säkerhetskrav. Väghållaren ska även upprätta olycksrapporter över trafikolyckor som medfört att

någon omkommit. Vaghållaren ska slutligen stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet.

Vaghållarens skyldigheter kan för Öresundsbro Konsortiets del uppfattas om relativt omfattande. Med tanke på den aktuella vägens längd och ålder måste det dock antas att skyldigheterna i praktiken kommer att aktualiseras mycket marginellt. Olyckor kan givetvis ändå inträffa, men t.ex. nya vägprojekt med tillhörande skyldigheter torde inte bli aktuella under överskådlig tid.

I sammanhanget bör även påminnas om föreslagna övergångsbestämmelser som innebär att kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning endast gäller vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Följaktligen bör även kostnaderna för efterlevnad av de föreslagna bestämmelserna innefattande bl.a. vidtagande av säkerhetsåtgärder innebära en mycket liten merkostnad i relation till vaghållarens nuvarande kostnader för ledningssystem och vägunderhåll.

När det gäller företag som erbjuder trafiksäkerhetsrevisioner, t.ex. konsultföretagen Trivector Traffic, Vectura (dåvarande Vägverket Konsult), Tyréns, WSP och Ramböll, kan sådana komma att bli engagerade i utbildning av trafiksäkerhetsgranskare. Vissa företag har redan genomfört trafiksäkerhetsrevisioner åt ett antal av Sveriges kommuner. Mot bakgrund av lagens tillämpningsområde kan visserligen antas att endast ett ringa antal trafiksäkerhetsgranskare kommer att behövas. Likväl ska dessa ha föreskriven utbildning och att få möjlighet att erbjuda sådana tjänster torde vara positivt för företagen.

Andra företag såsom åkeri- och speditorsföretag bedöms inte påverkas annat än positivt av förslaget; positivt i form av höjd trafiksäkerhet.

8.3 Konsekvenser för statliga myndigheter

8.3.1 Trafikverket

Den statliga vaghållaren Trafikverket kommer att omfattas av förslaget till väganvarsbestämmelser. Av Trafikverkets vägnät, det statliga vägnätet på cirka 9 800 mil, ingår sex procent i TEN-T-vägnätet.

Liksom för den enskilde vaghållaren ska även Trafikverket på ett tidigt stadium av en vägbyggnadsprocess genomföra en trafiksäkerhetsanalys. Därefter ska myndigheten utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter. Trafikverket ska vidare genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga vägens säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas. Därefter ska åtgärderna, de s.k. säkerhetskraven, vidtas. Verket ska även upprätta olycksrapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit samt stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet.

Kostnaden för efterlevnad av de föreslagna bestämmelserna innefattande vidtagande av säkerhetsåtgärder bör innebära en mycket liten merkostnad för Trafikverket. Dåvarande Vägverket har anfört att kostnaden för att utveckla eller anpassa arbetssätten bedöms som marginell (500 000 kronor) eftersom verket redan i dag har ett uppbyggt

ledningssystem som uppfyller grunderna i standarder för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Vidare att verket har utsedda ansvariga för de olika delarna i ledningssystemet vilka har i uppgift att komplettera systemet med det som behövs för att uppfylla lagens krav. När det gäller kraven på trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar har merkostnaden av Trafikverket uppskattats till 1–2 miljoner kronor för hela myndigheten, vilken är en engångskostnad för att säkerställa att kraven på trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar uppfylls i ledningssystemet. Till detta kommer kostnader för genomförandet av trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsgranskningar och inspektioner.

Transportstyrelsen har i sin rapport beräknat att tillsynsavgiften för nu berörda statliga väghållare kan uppgå till 350 000–400 000 kronor. För närvarande har Trafikverket sex regioner som fungerar som väghållare. Förslaget att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet ska finansieras med avgifter innebär givetvis, när det gäller väghållaren Trafikverket, en omfördelning av kostnader inom det offentliga kollektivet. Trafikverkets eventuellt ökade kostnader ska finansieras inom befintlig anslagstilldelning.

8.3.2 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen kommer att i förordning utpekas som tillsynsmyndighet och föreskrivande myndighet. Transportstyrelsen kommer också att godkänna och meddela behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare. De föreskrifter som kommer på fråga avser enligt förslaget upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys, genomförandet av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av rapporter, utbildning och godkännande av samt behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare, trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter, förfarandet vid säkerhetsinspektioner, rapportering av trafikolyckor, säkerhetskrav, tillsyn samt avgifter för tillsyn och ärendehandläggning.

I Transportstyrelsens uppgifter ligger även att aktivt följa utveckling, effekter och konsekvenser i syfte att ha beredskap att föreslå lämpliga åtgärder i de fall det behövs. I detta ingår även frågorna om t.ex. lagens tillämpningsområde och möjligheten att förelägga vite. Transportstyrelsen bör i sin egenskap av tillsynsmyndighet även övergripande följa regellefterlevnaden på området. Det är av vikt att Transportstyrelsen följer upp effekter för tillsynsobjekten i fråga om kostnader förknippade med de nya kraven.

Kostnaden för den aktuella tillsynsverksamheten beräknas uppgå till 2–3 miljoner kronor per år. Transportstyrelsens verksamhet, såväl godkännande- som tillsynsverksamheten, föreslås avgiftsfinansieras i enlighet med regeringens ställningstagande i den lagrådsremiss om Transportstyrelsens finansiering som beslutades den 28 maj 2009 (dnr N2009/4873/RS). I lagrådsremissen föreslås bl.a. att Transportstyrelsens verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter.

Därutöver beräknas det uppstå vissa kostnader för regelgivning i Transportstyrelsen. Dessa kostnader ska finansieras inom befintliga anslagstilldelning.

8.4 Konsekvenser för domstolar

Förslaget bedöms få marginella om ens några konsekvenser för Sveriges Domstolar och därmed inga kostnadsökningar. Visserligen finns en bestämmelse om överklagande av tillsynsmyndighetens beslut, men dessa beslut är i sig mycket fåtaliga (godkännande av trafiksäkerhetsgranskare och beslut inom tillsynsverksamheten). Under denna förutsättning kan kostnaderna rymmas inom befintliga anslag.

8.5 Konsekvenser för kommuner

Förslaget bedöms inte påverka Sveriges kommuner annat än marginellt. Med förslaget tillämpningsområde berörs Stockholms kommun avseende den del av E20 som går genom planlagt område i Stockholms innerstad där kommunen är väghållare. Konsekvenserna för Stockholms kommun måste dock uppfattas som ytterst små, bl.a. mot bakgrund av undantaget från kravet på trafiksäkerhetsanalys i 4 §. Härtill kommer det faktum att nuvarande sträckning av E20 där kommunen är väghållare utgår från TEN-T-vägnätet i och med att Norra länken färdigställs och öppnas för trafik vilket beräknas ske år 2015. Väg E20:s TEN-T-sträckning flyttas alltså från nuvarande gator i Stockholms innerstad till Norra länken vilken innebär att sträckningen övergår till statligt underhåll. Stockholms kommuns skyldigheter som väghållare för den aktuella sträckan är således begränsad även i tid.

Enligt Sveriges Kommuner och Landsting har 43 av Sveriges 290 kommuner på eget initiativ genomfört trafikrevisioner enligt en modell som tagits fram av förbundet.

8.6 Konsekvenser för enskilda

Förslaget bör öka trafiksäkerheten på väg. Trafiksäkerhet är en viktig aspekt i väghållningen. En tredjedel av alla dödsolyckor kan enligt en nyligen publicerad doktorsavhandling⁷ relateras till brister i vägmiljöns säkerhetsdesign. Vägens utformning i kombination med andra säkerhetsbrister hos trafikanter och fordon kan enligt samma studie stå för ytterligare en tredjedel av alla dödsolyckor. Vägverket har vid en analys av dödsolyckor i södra Sverige under åren 1997–2000 funnit att cirka 75 procent av dödsfallen kan kopplas till vägens utformning och hastighetsgräns. Myndigheten drog slutsatsen att i det i de flesta fall går det att åtgärda bristerna i vägmiljön. Väghållaren har ett betydande ansvar för att minska antalet dödade i trafiken.

⁷ Stigson Helena, A safe Road Transport System – Factors influencing Injury Outcome for Car Occupants, (2009), Thesis for doctoral degree, Karolinska Institutet.

TEN-T-vägnätet motsvarar en förhållandevis liten del av det totala statliga vägnätet, sex procent, samtidigt som 36 procent av trafiken sker på detta vägnät. Ungefär 15 procent av de dödade och allvarligt skadade i vägtrafikolyckor sker på TEN-T-vägnätet. Sverige hade år 2005 587 mil väg som ingick i TEN-T-vägnätet. EU:s medlemsstater hade tillsammans en väglängd inom TEN-T-vägnätet på 98 550 mil.

8.7 Övriga konsekvenser

Förslaget bedöms inte påverka miljön. Inte heller kan några konsekvenser för jämställdheten antas uppkomma.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till vägsäkerhetslag

Författningsrubriken har utformats enligt *Lagrådets* förslag.

1 §

I paragrafen finns en inledande bestämmelse om lagens innehåll och syfte. Begreppet ”väghållare” definieras i 2 §. Begreppet ”vägtrafikanter” ges ingen egen definition, men ansluter till begreppet ”trafikanter” i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.1 och 6.1.8.

2 §

I paragrafen finns definitioner av vissa centrala begrepp. Det trans-europeiska vägnätet (TEN-T) definieras med en direkt hänvisning till Europaparlamentets och rådets beslut om TEN-T-vägnätet. Eftersom lagen inte föreslås gälla andra vägar eller gator än de inom TEN-T-vägnätet behövs ingen definition av ”väg”.

”Väghållare” definieras i fyra olika punkter beroende på vilken slags väg det är fråga om: Enligt punkt 1 är väghållare i fråga om allmän väg den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen. I 5 § väglagen föreskrivs att staten är väghållare för allmänna vägar. Enligt punkt 2 är väghållare i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen. Av 6 kap. 23–30 §§ plan- och bygglagen framgår att det är kommunen som svarar för underhållet av bl.a. gator. Begreppet ”gatuhållning” förekommer visserligen inte i plan- och bygglagen, men är ett allmänt vedertaget begrepp, se t.ex. trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). I den näraliggande lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar har begreppet ”tunnelhållare” definierats på motsvarande sätt som ”väghållare” i dessa två punkter.

I punkterna 3 och 4 behandlas de enskilda vägarna. När det är fråga om enskild väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149) föreskrivs i punkt 3 att det är samfälligheten som är väghållare. I 1 och 14 §§ anläggningslagen finns bestämmelser om gemensamhetsanläggningar respektive samfälligheter. När det är fråga om ”annan väg” föreskrivs i punkt 4 att det är vägens ägare som är väghållare. Härmed avses övriga enskilda vägar, dvs. de som inte är gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen. Dessa kan ägas av t.ex. en förening eller en enskild markägare.

Med föreliggande förslag på tillämpningsområde omfattas tre olika väghållare: Staten i form av Trafikverket enligt punkt 1, Stockholms kommun enligt punkt 2 och Öresundsbro Konsortiet enligt punkt 4.

”Vägprojekt” definieras som ett projekt som omfattar nyanläggning av väg eller sådan betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet. Begreppet ”nyanläggning” avser att visa att vägbyggnadsprocessens alla skeden omfattas. Med ”betydande förändring” menas att projektet är omfattande fysiskt och byggnadstekniskt sett. När det gäller påverkan på trafikflödet bör detta ske i tydlig omfattning för att beaktas. Vid nyanläggning av en TEN-T-väg torde det alltid vara fråga om en sådan åtgärd som tydligt påverkar trafikflödet. Enligt direktivet, artikel 2.9, utgör även nyanläggning av vägar ”vägprojekt” under förutsättning att trafikflödet påverkas. En jämförelse mellan olika språkversioner av direktivet ger dock vid handen att den förutsättningen endast avser den andra formen av vägprojekt, dvs. betydande förändring av befintlig väg. Därav den valda utformningen av definitionen av ”vägprojekt” i 2 §.

På *Lagrådets* inrådan ingår även definitionerna av ”trafiksäkerhetsanalys” och ”trafiksäkerhetsgranskning” i paragraferna. Definitionerna följer i huvudsak vad som anges i artikel 2.3 respektive 2.4 i direktivet. Lagrådet har även haft ytterligare kommentarer till paragrafen.

3 §

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Paragrafen genomför artikel 1.2 och 1.4 i direktivet. En definition av ”TEN-T-vägnätet” finns i 2 §. TEN-T-vägnätet utgörs för Sveriges del av E4, E6, E10, E14, E18, E20 delen Örebro-Stockholm och delen Göteborg-riksgränsen på Öresundsbron, E22, E65, E45 delen Göteborg-Gällivare/Malmberget samt väg 40.

De tunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar är tunnlar som är längre än 500 meter.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 4.2 och 6.1.2.

4 §

I paragrafens *första stycke* ställs krav på en trafiksäkerhetsanalys för alla vägprojekt. Skyldigheten åvilar väghållaren. Tidpunkten för analysen får avgöras mot bakgrund av det innehåll analysen ska ha, vilket kommer att framgå av föreskrifter på lägre författningsnivå. Det är väghållaren som ansvarar och beslutar om *när* under vägbyggnadsprocessen analysen

lämpligast utförs. Bestämmelsen påverkar således inte de olika faser som framgår av väglagens (1971:948) bestämmelser om byggande av väg, utan ska tillämpas parallellt i lämpligt skede.

I *andra stycket* föreskrivs ett undantag från första stycket för det fall en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10). I kommunernas planarbeten enligt PBL görs liknande analyser. Eftersom delar av TEN-T-vägarna ingår i planerna skulle således en dubbelreglering uppstå om inte undantag görs. Med ”motsvarande” avses inte att de analyser som sker enligt andra författningar måste vara i allt identiska med de krav som följer av den nu föreslagna bestämmelsen. Däremot måste analyserna i allt väsentligt nå upp till den nivå som nu föreslås. Först om så inte är fallet träder den föreslagna lagens krav in.

Paragrafen genomför delar av artikel 3 och har behandlats i avsnitt 6.1.3.

5 §

I paragrafen föreskrivs att väghållaren ska utse en trafiksäkerhetsgranskare för varje vägprojekt och att denne ska göra en trafiksäkerhetsgranskning av vägprojektet och upprätta granskningsrapporter. När det gäller tidpunkten för granskningen hänvisas till resonemanget avseende trafiksäkerhetsanalys i närmast föregående paragraf.

I direktivet används benämningarna ”trafiksäkerhetsrevisor” respektive ”trafiksäkerhetsrevisorer”, men i lagen bör i stället ”trafiksäkerhetsgranskare” respektive ”trafiksäkerhetsgranskningar” användas eftersom det ger en mer korrekt innebörd språkligt sett.

Paragrafen genomför delar av artikel 4 och har behandlats i avsnitt 6.1.4.

6 §

Paragrafen, som genomför artikel 4.2 och 9, innehåller bestämmelser om att trafiksäkerhetsgranskaren ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten och att ett godkännande får meddelas den som genomgått särskild grundutbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna. Vidare att en godkänd trafiksäkerhetsgranskare är skyldig att genomgå en sådan fortbildning som föreskrivs med stöd av 16 §. Innehållet i utbildningens olika delar i form av grundutbildning och fortbildning kommer att framgå på lägre författningsnivå. Med ”i övrigt är lämplig” avses mer allmänna förutsättningar som t.ex. att rent praktiskt kunna fungera i rollen som granskare. Med stöd av 12 § kan tillsynsmyndigheten förena ett godkännande med villkor.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.5.

I paragrafen föreskrivs att tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare under vissa förutsättningar. Enligt *punkt 1* kan återkallelse ske om granskaren inte genomgått en sådan fortbildning som avses i 6 §. Formuleringen följer *Lagrådets* förslag som är en följd av formuleringen av 6 §.

Enligt *punkt 2* kan återkallelse ske om trafiksäkerhetsgranskaren själv begär det och enligt *punkt 3* om det annars finns någon särskild anledning att återkalla godkännandet. Exempel på sistnämnda återkallelsegrund är att granskaren på grund av sjukdom eller andra orsaker brister i omdöme på sådant sätt att han eller hon inte har förmåga att fullgöra sina uppgifter.

Paragrafen har ingen motsvarighet i direktivet utan är en nationell kompletterande bestämmelse. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.5.

8 §

I paragrafen regleras väghållarens ansvar att genomföra säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna. Närmare föreskrifter kommer att lämnas med stöd av bemyndigande i 16 §. Begreppet ”säkerhetsstandard” innebär att både t.ex. olyckstätthet och vägens säkerhet ska ligga till grund för kartläggningen.

Paragrafen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag på förtydligande.

Paragrafen genomför artikel 5.1–5.2 och 6 i direktivet och har behandlats i avsnitt 6.1.7.

9 §

I paragrafens *första stycke* regleras väghållarens ansvar att systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

Med begreppet ”systematiskt och fortlöpande” avses för det första att åtgärderna ska vidtas som ett led i ett planerat och större sammanhang och med ett visst längre tidsperspektiv i åtanke. För det andra avses att de också ska ingå i ett dynamiskt pågående arbetssätt. De vägar det är fråga om är de som ingått i kartläggningen med stöd av 8 §. I andra meningen anges *vilka* åtgärder som ska vidtas först. Härvid avses åtgärder på de vägar som vid kartläggningen befunnits ha högst prioritet.

I *andra stycket* anges först att skyldigheten i första stycket gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Därvid ska, för det första, nyttan av skyddsåtgärder jämförd med kostnaderna för sådana särskilt beaktas. Kostnaderna för den mest optimala åtgärden kan vara sådana att det inte kan anses skäligt att välja den åtgärden. Dessutom ska, för det andra, även särskilt beaktas om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder, varmed avses inte bara rent byggnadstekniska åtgärder utan

även t.ex. trafikreglerande åtgärder. Trafikreglerande åtgärder är i sin tur huvudsakligen föreskrifter om högsta tillåtna hastighet.

Närmare föreskrifter om vilka krav som ska kunna ställas på väghållaren får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer enligt bemyndigande i 16 §.

Lagrådet har haft synpunkter på paragrafens utformning och föreslagit en ändrad lydelse. Regeringen har följt förslaget endast till viss del. Härvid hänvisas till redovisningen i avsnitt 6.1.8.

Genom paragrafen genomförs artikel 5.3 i direktivet.

10 §

Enligt paragrafen ska väghållaren upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som ingår i TEN-T-vägnätet. Härmed avses samma tillämpningsområde som anges i 3 §. Föreskrifter om utformningen av och innehållet i olycksrapporterna kommer att meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av bemyndigandet i 16 §.

I förtydligande syfte har bestämmelsen utformats i närmare anslutning till direktivets lydelse, vilket *Lagrådet* påtalat i sitt yttrande.

Paragrafen, som har behandlats i avsnitt 6.1.9, genomför artikel 7.1 i direktivet.

11 §

I paragrafen klargörs att det ska finnas en myndighet med uppgift att utöva tillsyn över att lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen efterlevs. Med den valda formuleringen avses föreskrifter på såväl förordningsnivå – både med stöd av bemyndigande och restkompetens liksom i form av verkställighetsföreskrifter – som myndighetsnivå. Vidare överlämnas till regeringen att bestämma vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.6.

12 §

I paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de föreskrifter som omfattas av tillsynen efterlevs.

I lagrådsremissen ingick ett förslag om att kunna förena ett föreläggande med vite. Efter *Lagrådets* yttrande härvidlag fullföljer regeringen dock inte förslaget vilket redovisas i avsnitt 6.1.6.

Paragrafen, som liksom 11 § är en nationell kompletterande bestämmelse till direktivet, har utformats med 13 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar som förebild i relevanta delar.

De beslut som tillsynsmyndigheten fattar enligt lagen är beslut om att godkänna eller inte godkänna en trafiksäkerhetsgranskare enligt 6 §, beslut att återkalla ett godkännande enligt 7 § samt beslut om föreläggande eller villkor enligt 12 § andra stycket. För besluten gäller den allmänna bestämmelsen om överklagande i 22 § förvaltningslagen (1986:223), dvs. att beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom eller henne emot.

Paragrafens bestämmelser kompletterar direktivets innehåll och har behandlats i avsnitt 6.1.10.

14 §

I paragrafen föreskrivs att om en myndighet eller en kommun överklagar tillsynsmyndighetens beslut ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i ärendet överlämnats till domstolen.

I 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) föreskrivs att om en enskild överklagar en förvaltningsmyndighets beslut, ska den myndighet som först beslutade i saken vara den enskildes motpart sedan handlingarna i ärendet överlämnats till domstolen. Detta innebär att myndigheten enligt 33 § förvaltningsprocesslagen kan ha rätt att överklaga domstolens beslut. Genom den nu föreslagna bestämmelsen i 14 § gäller samma ordning för det fall en myndighet (i detta fall Trafikverket) eller en kommun överklagar tillsynsmyndighetens beslut. Tillsynsmyndigheten blir motpart och kan därmed överklaga en dom som gått den emot i förvaltningsrätten.

Lagrådet har föreslagit en annan lydelse än den remitterade för att inkludera kommuner i bestämmelsen. Enligt regeringens uppfattning kan Lagrådets förslag emellertid läsas motsatsvis så att bestämmelsen missförstås. Regeringen föreslår därför en annorlunda lydelse för att uppnå syftet med att inkludera kommunerna i bestämmelsen.

Paragrafen är en nationell kompletterande bestämmelse som har behandlats i avsnitt 6.1.10.

15 §

I paragrafen klargörs att utgångspunkten är att beslut som har meddelats enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart. Om det i ett visst ärende finns behov av det, får dock något annat beslutas. Beslut som gäller omedelbart kan enligt 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) inhiberas av allmän förvaltningsdomstol.

Paragrafen är en nationell kompletterande bestämmelse som har behandlats i avsnitt 6.1.10.

I paragrafen ges bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter inom ett antal områden som reglerats i lagen. Regeringen får överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela föreskrifter i dessa avseenden. Uttrycket ”föreskrifter meddelade med stöd av lagen” omfattar dessa former av föreskrifter.

Paragrafen har behandlats löpande i de delavsnitt i avsnitt 6 som behandlar huvudfrågorna. Den ”ärendehandläggning” som anges i punkt 10 syftar på prövning av frågan om godkännande som trafiksäkerhetsgranskare enligt 6 §.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Enligt *punkt 1* träder lagen i kraft den 19 december 2010, vilket är senast möjliga ikraftträdandedag enligt direktivet.

Bestämmelsen i *punkt 2* innebär att 4 och 5 §§ om trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning inte ska tillämpas på vägprojekt som påbörjats före lagens ikraftträdande.

9.2 Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00)

2 och 4 §§

I 2 och 4 §§ föreslås en ändring med anledning av följande. I propositionen *En enklare plan- och bygglag* (prop. 2009/10:170) föreslås att plan- och bygglagen (1987:10) upphävs och ersätts med en ny plan- och bygglag som föreslagits träda i kraft den 2 maj 2011. Vid tiden för denna proposition har den propositionen ännu inte antagits av riksdagen varför det ännu inte heller finns något SFS-nummer för den nya författningen.

Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

2 § I denna lag betyder

TEN-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹ och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väg:

1. en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon, dock inte särskilda vintervägar över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is,

2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och

3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2.

vägprojekt: byggande av ny väg eller betydande förändring av befintlig väg.

3 § Väghållare är i fråga om

1. allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

3. väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och

4. annan väg, vägens ägare.

4 § Om regeringen inte föreskriver annat, gäller bestämmelserna i 8–10 §§ om trafiksäkerhetsgranskning, säkerhetsinspektioner och olycksrapporter endast vägar som ingår i TEN-vägnätet.

Tillsynsmyndighet

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

¹ EUT L 228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys

7 § För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av effekterna på trafiksäkerheten och de överväganden som gjorts.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Trafiksäkerhetsgranskning

8 § För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsrevisor, som är godkänd av tillsynsmyndigheten. Trafiksäkerhetsrevisorn ska följa den fysiska planeringen av vägen, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta en revisionsrapport.

Säkerhetsinspektioner

9 § Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga olycksdrabbade vägsträckor och upprätta en plan för åtgärder.

Olycksrapporter

10 § Väghållaren ska upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon har omkommit.

Säkerhetskrav

11 § Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga skador till följd av användningen av vägen. Kravet gäller i den utsträckning som det inte kan anses orimligt att uppfylla det. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas den omedelbara risken för skador, nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder samt möjligheten att minska risken för skador genom trafikreglerande åtgärder.

Överklagande

12 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän

Verkställighet

13 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

14 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från bestämmelserna i 7 och 11 §§ när det gäller andra vägar än de som ingår i TEN-vägnätet,
2. skyldighet för väghållare att genomföra olycksutredningar,
3. skyldighet för väghållare att lämna uppgifter om väginfrastrukturen och om registrering av sådana uppgifter.

15 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. upprättandet av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförandet av en trafiksäkerhetsgranskning,
3. trafiksäkerhetsrevisorns verksamhet och uppgifter,
4. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
5. rapportering och utredning av trafikolyckor och
6. säkerhetskraven på vägar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning gäller endast vägprojekt som påbörjas efter lagens ikraftträdande.

Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet (SOU 2008:44)

Remissyttranden såvitt avser förslaget till lag om åtgärder för säkra vägar har inkommit från Hovrätten över Skåne och Blekinge, Rikspolisstyrelsen, Statens räddningsverk, Statens haverikommission, Länsstyrelsen Blekinge län, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Östergötland, Boverket, Vägverket, Vägtrafikinspektionen vid Vägverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Motormännens Riksförbund, Riksförbundet Enskilda Vägar (REV), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) och Däckspecialisternas Riksförbund (DRF). Merparten av remissinstanserna har dock yttrat sig om anslutande förordningsförslag.

Remissyttranden såvitt avser betänkandet i övrigt har inkommit från Riksdagens ombudsmän (JO), Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Verket för förvaltningsutveckling (Verva), Försvarsmakten, Krisberedskapsmyndigheten (KBM), Kustbevakningen, Handikappombudsmannen (HO), Tullverket, Ekonomistyrningsverket (ESV), Statskontoret, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Örebro län, Naturvårdsverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Konsumentverket, Rikstrafiken, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen vid Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Luftfartsstyrelsen, Statens kärnkraftsinspektion (SKI), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Verket för innovationssystem (VINNOVA), AB Svensk Bilprovning, Bil Sweden, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Motorbranschens Riksförbund (MRF), SEKO, ST (inom Länsstyrelserna), Svensk Pilotförening (SPF), Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Taxiförbundet, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Kommunalarbetareförbundet (Kommunal), Sveriges Redareförening, Svenska Sjöbefälsförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Svenska Petroleum Institute (SPI), Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM), bilinspektören Thomas Svensson och ST inom polisväsendet.

Justitiekanslern (JK), Åklagarmyndigheten, Brottsförebyggande rådet, Skatteverket, Länsstyrelsen Gotlands län och Länsstyrelsen Hallands län har inget att erinra eller inga synpunkter på förslagen i betänkandet.

Länsstyrelsen i Kronobergs län, Almega Tjänsteförbunden, Kommunala Företagens Samorganisation (KFS Företagsservice), Landsorganisationen (LO), SACO, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO) och Plast- och

Kemiföretagen har inkommit med svar men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Prop. 2009/10:230
Bilaga 2

Glesbygdsverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Cykelfrämjandet, Flygarbetsgivarna, Fotgängarnas Förening (FOT), Försäkringsförbundet, Järnvägsforum, Motorbranschens Arbetsgivareförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Nämnden för båtutbildning (NFB), Resenärsforum, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Svenska Båtunionen, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges Hamnar, Skärgårdsredarna (SWEREF) och Sveriges Transportindustriförbund har avstått från att komma in med yttranden.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet

Prop. 2009/10:230
Bilaga 3

29.11.2008



Europeiska unionens officiella tidning

L 319/59

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/96/EG

av den 19 november 2008

om förvaltning av vägars säkerhet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Det transeuropeiska vägnätet, vars omfattning bestämdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽³⁾, bidrar på ett avgörande sätt till integration, sammanhållning och välstånd i Europa. I synnerhet bör en hög säkerhet garanteras.

(2) I sin vitbok av den 12 september 2001, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 – Vägval inför framtiden*, pekade kommissionen på behovet av att genomföra trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner, för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet inom gemenskapen. Man satte också upp målet att halvera antalet dödsoffer på vägarna inom Europeiska unionen under perioden 2001–2010.

(3) I sitt meddelande av den 2 juni 2003, *Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt*

ansvar, fastslog kommissionen att vägarna utgör den tredje pelaren i trafiksäkerhetspolitiken, som i hög grad bör bidra till att uppnå gemenskapens mål att minska trafikolyckorna.

(4) På senare år har fordonens utformning förbättrats avsevärt (säkerhetsåtgärder har vidtagits och ny teknik har utvecklats och tillämpats), vilket har bidragit till att minska antalet personer som omkommer eller skadas i olyckor på vägarna. Om målet för 2010 ska kunna uppnås måste insatser också göras på andra områden. I arbetet med att åstadkomma säkrare vägar finns en stor förbättringspotential, som måste utnyttjas på bästa sätt.

(5) Att utforma lämpliga metoder är ett avgörande hjälpmedel för att åstadkomma säkrare vägar i det transeuropeiska transportnätet. Trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser bör på ett strategiskt plan visa de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av olika alternativa sätt att planera ett vägprojekt och bör spela en viktig roll vid valet mellan olika vägsträckningar. Resultat från trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser kan redovisas i en rad olika dokument. Genom trafiksäkerhetsrevisioner bör man dessutom i detalj kartlägga riskmoment i vägprojekt. Det är därför lämpligt att utforma metoder som ska följas inom dessa två områden för att göra det transeuropeiska vägnätet säkrare, samtidigt som de vägtunnlar undantas som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet ⁽⁴⁾.

(6) Ett flertal medlemsstater har redan väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet. Dessa medlemsstater bör få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i detta direktiv.

(7) Forskning är av avgörande betydelse när det gäller att förbättra säkerheten på vägarna inom Europeiska unionen. Det är viktigt att utveckla och presentera komponenter, åtgärder och metoder (inklusive telematik) och sprida forskningsresultat för att öka trafiksäkerheten.

⁽¹⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 71.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 19 juni 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 20 oktober 2008.

⁽³⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

- (8) Säkerheten på befintliga vägar bör höjas genom att investeringarna koncentreras till vägsträckor med den högsta olyckstätheten och/eller vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst. Förare bör uppmärksammas på vägsträckor med hög olyckstäthet så att de kan anpassa sitt beteende och bättre följa trafikreglerna, framför allt hastighetsgränser.
- (9) En rangordning av vägnätets säkerhet har stor potential så snart den genomförs. När vägsträckor med hög olyckstäthet har åtgärdats och korregerande åtgärder vidtagits, bör säkerhetsinspektioner i förebyggande syfte få en mer framträdande roll. Regelbundna inspektioner är ett avgörande hjälpmedel för att förebygga risker för alla vägtrafikanter, inbegripet oskyddade grupper, även när det gäller vägarbeten.
- (10) Genom utbildning och certifiering baserad på utbildningsplaner och hjälpmedel för kompetensbedömning vilka godkänts av medlemsstaterna bör man se till att personal med ansvar för säkerhetsfrågor har aktuella kunskaper.
- (11) För att öka säkerheten på vägarna i Europeiska unionen bör åtgärder vidtas för att ett mer regelbundet och konsekvent utbyte av bästa metoder ska kunna ske mellan medlemsstaterna.
- (12) För att säkerställa en hög grad av trafiksäkerhet inom Europeiska unionen bör medlemsstaterna fastställa riktlinjer för förvaltning av vägars säkerhet. Genom anmälan av dessa riktlinjer till kommissionen och regelbunden rapportering om deras tillämpning bör systematiska förbättringar av vägars säkerhet möjliggöras på gemenskapsnivå och en grund skapas för att bygga upp ett system som blir allt effektivare med tiden. Rapporteringen om hur riktlinjerna tillämpas bör dessutom ge övriga medlemsstater möjlighet att identifiera de mest effektiva lösningarna, medan systematisk insamling av data från forefterstudier bör göra det möjligt att välja de mest effektiva åtgärderna för framtida insatser.
- (13) De bestämmelser i detta direktiv som gäller investeringar i trafiksäkerheten bör inte påverka medlemsstaternas befogenheter när det gäller investeringar i underhåll av vägnätet.
- (14) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa metoder för att se till att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet håller en konsekvent hög nivå, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (15) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (16) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta de kriterier som är nödvändiga för att förbättra metoderna för förvaltningen av vägars säkerhet och att anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (17) Det är mycket viktigt att det finns tillräckligt med parkeringsplatser längs vägarna, inte bara i brottsförebyggande syfte, utan även för trafiksäkerheten. Parkeringsplatser gör att förare kan stanna och vila i god tid och sedan vara helt koncentrerade under den fortsatta resan. En integrerad del av förvaltningen av vägars säkerhet bör därför vara att tillhandahålla tillräckligt många säkra parkeringsplatser.
- (18) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

- I detta direktiv krävs att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner.
- Detta direktiv ska tillämpas på de vägar som bildar det transeuropeiska vägnätet, oberoende av om de håller på att utformas, byggas eller är i bruk.
- Medlemsstaterna får även tillämpa bestämmelserna i detta direktiv, som en uppsättning bästa metoder, för de nationella vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnät som helt eller delvis byggdes med hjälp av gemenskapsmedel.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

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

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *det transeuropeiska vägnätet*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till beslut nr 1692/96/EG,
2. *behörigt organ*: varje offentlig eller privat organisation som inrättats på nationell, regional eller lokal nivå och som deltar i genomförandet av detta direktiv på grundval av sina befogenheter, inbegripet sådana organ som utsetts till behöriga organ redan innan detta direktiv trädde i kraft, om de uppfyller dess krav,
3. *trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys*: en strategisk jämförande analys av de effekter en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga vägnätet, har på vägnätets säkerhet,
4. *trafiksäkerhetsrevision*: en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt som omfattar alla faser från projektering till första driftsfas,
5. *rangordning av vägsträckor med hög olyckstäthet*: en metod för att kartlägga, analysera och rangordna vägsträckor som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal olyckor med dödlig utgång i förhållande till trafikflödet har inträffat,
6. *rangordning av vägnätets säkerhet*: en metod för att identifiera, analysera och rangordna det befintliga vägnätets delar utifrån deras potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader,
7. *säkerhetsinspektion*: en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll,
8. *riktlinjer*: åtgärder som fastställs av medlemsstaterna och som innehåller de steg som följas och de faktorer som ska beaktas vid tillämpningen av de säkerhetsmetoder som fastställs i detta direktiv,
9. *vägprojekt*: ett projekt omfattande sådan nyanläggning av vägar eller väsentlig ändring av det befintliga vägnätet som påverkar trafikflödet.

Artikel 3

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

1. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt.
2. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska utföras i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns. Därvid ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga I.

3. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till att det föreslagna alternativet valts. Den ska också innehålla alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttoanalys av de analyserade alternativen.

Artikel 4

Trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt

1. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisioner genomförs av alla vägprojekt.
2. När trafiksäkerhetsrevisionerna genomförs ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga II.

Medlemsstaterna ska se till att en trafiksäkerhetsrevisor utses för att göra en trafiksäkerhetsrevision av ett vägprojekt.

Trafiksäkerhetsrevisorn ska utses i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.4 och ska ha nödvändig kompetens och utbildning enligt artikel 9. När trafiksäkerhetsrevisioner utförs av grupper ska minst en medlem i respektive grupp inneha ett sådant behörighetsbevis som anges i artikel 9.3.

3. Trafiksäkerhetsrevisioner ska utgöra en integrerad del av arbetet med att utforma vägprojektet, som omfattar inledande projektering, detaljutformning, fasen omedelbart före idrifttagandet samt första driftfas.
4. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorn redovisar utformningsmässiga riskmoment i en revisionsrapport för varje fas av vägprojektet. Om riskmoment konstateras under trafiksäkerhetsrevisionen, men utformningen inte åtgärdas före utgången av respektive fas enligt bilaga II, ska skälen till detta anges av det behöriga organet i en bilaga till revisionsrapporten.
5. Medlemsstaterna ska säkerställa att den rapport som anges i punkt 4 leder till från säkerhetssynpunkt relevanta rekommendationer.

Artikel 5

Säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet

1. Medlemsstaterna ska se till att rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och rangordningen av vägnätets säkerhet sker på grundval av undersökningar av driften av vägnätet, som ska utföras minst vart tredje år. I det sammanhanget ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.

2. Medlemsstaterna ska se till att vägsträckor med högre prioritet enligt resultaten av rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och av rangordningen av vägnätets säkerhet bedöms av expertgrupper genom besök på plats och på grundval av de faktorer som anges i punkt 3 i bilaga III. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven enligt artikel 9.4 a.

3. Medlemsstaterna ska se till att åtgärderna koncentreras till de vägsträckor som avses i punkt 2. De åtgärder som avses i punkt 3 e i bilaga III ska prioriteras, varvid de som uppvisar det bästa kostnads-nyttoförhållandet ska uppmärksammas.

4. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga vägmärken sätts upp för att varna trafikanter för vägsträckor där vägarbete som kan utgöra en fara för trafikanternas säkerhet pågår. Dessa vägmärken ska vara synliga både dagtid och nattetid och placeras på säkert avstånd samt uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.

5. Medlemsstaterna ska se till att trafikanterna genom lämpliga åtgärder informeras om att en vägsträcka har hög olyckstäthet. Om en medlemsstat beslutar att använda vägmärken ska dessa uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.

Artikel 6

Säkerhetsinspektioner

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner görs av vägar som är i bruk för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor.

2. Säkerhetsinspektionerna ska omfatta regelbundna inspektioner av vägnätet och undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten med avseende på trafikflödet.

3. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet gör regelbundna inspektioner. Sådana inspektioner ska göras så ofta som behövs för att säkerställa att de berörda vägarna håller en tillfredsställande säkerhet.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av de riktlinjer som fastställs enligt artikel 8, ska medlemsstaterna fastställa riktlinjer för tillfälliga säkerhetsåtgärder för vägarbeten. Medlemsstaterna ska också inrätta ett lämpligt kontrollsystem för att säkerställa att dessa riktlinjer tillämpas på ett korrekt sätt.

Artikel 7

Bearbetning av olycksdata

1. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet upprättar en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2. Medlemsstaterna ska sträva efter att inkludera alla punkter i bilaga IV i denna rapport.

2. Medlemsstaterna ska – för olyckor som inträffar på deras respektive territorium – beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och den genomsnittliga samhällskostnaden per svår olycka. Medlemsstaterna får välja att göra en ytterligare uppdelning av kostnadsuppgifterna, som ska uppdateras minst vart femte år.

Artikel 8

Antagande och offentliggörande av riktlinjer

1. Medlemsstaterna ska se till att riktlinjer, om de inte redan finns, antas senast den 19 december 2011, i syfte att bistå de behöriga organen vid tillämpningen av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna ska meddela dessa riktlinjer till kommissionen inom tre månader från det att de antagits eller ändrats.

3. Kommissionen ska offentliggöra dem på en offentlig webbplats.

Artikel 9

Utnämning och utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer

1. Medlemsstaterna ska se till att det fastställs utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisorer senast den 19 december 2011, om det inte redan finns sådana planer.

2. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorer, som fullgör uppgifter enligt detta direktiv, genomgår en grundutbildning som leder till behörighetsbevis, samt genomgår regelbunden fortbildning.

3. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorer innehar behörighetsbevis. Bevis som utfärdats innan detta direktiv träder i kraft ska erkännas.

4. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorerna utses enligt följande kriterier:

- a) De ska ha relevant erfarenhet av eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys.
- b) Från och med två år efter det att medlemsstaterna fastställt riktlinjerna enligt artikel 8 får trafiksäkerhetsrevisioner bara göras av trafiksäkerhetsrevisor eller av grupper i vilka revisorer ingår, som uppfyller kraven i punkterna 2 och 3.
- c) En trafiksäkerhetsrevisor får inte vid tidpunkten för revisionen vara delaktig i utformningen eller driften av det vägprojekt som han ska bedöma.

Artikel 10

Utbyte av bästa metoder

För att förbättra säkerheten på de vägar inom Europeiska unionen som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet ska kommissionen inrätta ett enhetligt system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta befintliga projekt för säkrare vägar och beprövade säkerhetstekniska lösningar.

Artikel 11

Fortlöpande förbättring av metoder för säkerhetsförvaltning

1. Kommissionen ska underlätta och strukturera utbytet av kunskaper och bästa metoder mellan medlemsstaterna och använda sig av de erfarenheter som gjorts i befintliga relevanta internationella forum, för att åstadkomma en fortlöpande förbättring av metoderna för säkerhetsförvaltning avseende vägarna inom Europeiska unionen.
2. Kommissionen ska bistås av den kommitté som avses i artikel 13. Om det krävs särskilda åtgärder ska dessa vidtas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.
3. När så är lämpligt får berörda icke-statliga organisationer som är verksamma på området vägars säkerhet och förvaltning konsulteras i frågor som rör tekniska säkerhetsaspekter.

Artikel 12

Anpassning till den tekniska utvecklingen

Bilagorna till detta direktiv ska anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 14

Införlivande i nationell lagstiftning

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 19 december 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.
2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 15

Ikraftträdande

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

Artikel 16

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 19 november 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J.-P. JOUYET

Ordförande

BILAGA I

TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIG KONSEKVENSPANALYS FÖR VÄGPROJEKT

1. Följande delar ingår:

- a) Problemformulering.
- b) Aktuell situation och nollscenari (inga åtgärder).
- c) Trafiksäkerhetsmål.
- d) Analys av trafiksäkerhetskonsekvenserna av de föreslagna alternativen.
- e) Jämförelse av alternativen, inklusive nyttokostnadsanalys.
- f) Redogörelse för möjliga lösningar.

2. Faktorer att beakta:

- a) Dödsoffer och olyckor, minskningsmål jämfört med nollscenariot.
 - b) Vägval och trafikmönster.
 - c) Eventuell påverkan på befintliga vägnät (t.ex. utfarter, korsningar, plankorsningar).
 - d) Vägtrafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter (t.ex. fotgängare, cyklister, motorcyklister).
 - e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag).
 - f) Säsongsmissiga variationer och klimatförhållanden.
 - g) Förekomsten av ett tillräckligt antal säkra parkeringsplatser.
 - h) Seismisk aktivitet.
-

BILAGA II

TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER AV VÄGPROJEKT

1. Kriterier vid den inledande projekteringen:
 - a) Geografiskt läge (t.ex. risk för jordras, översvämningar, snöskred), säsongsmässiga variationer, klimatförhållanden och seismisk aktivitet.
 - b) Typer av anslutningar (påfarter, infarter, utfarter, korsningar etc.) och avstånd mellan dem.
 - c) Antal och typ av körfält.
 - d) Trafikslag som får köra på den nya vägen.
 - e) Vägens funktion inom vägnätet.
 - f) Meteorologiska förhållanden.
 - g) Hastigheter.
 - h) Tvärsnitt (t.ex. bredd på körbana, cykelbana, gångbana).
 - i) Linjeföring (i horisontal- och vertikalplanet).
 - j) Siktförhållanden.
 - k) Utformning av anslutningar (påfarter, infarter, utfarter, korsningar etc.).
 - l) Kollektivtrafik och infrastruktur.
 - m) Plankorsningar väg/järnväg.
2. Kriterier för detaljutformningen:
 - a) Konstruktion.
 - b) Enhetliga vägmärken och vägmarkeringar.
 - c) Belysning av upplysta vägar och anslutningar.
 - d) Anordningar vid vägkanten.
 - e) Vägomgivning, inklusive vegetation.
 - f) Fasta hinder vid vägkanten.
 - g) Säkra parkeringsplatser.
 - h) Oskyddade trafikanter (t.ex. fotgängare, cyklist, motorcyklist).
 - i) Användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittresor och barriärer).
3. Kriterier för fasen omedelbart före idrifttagandet:
 - a) Trafikanternas säkerhet, sikt och synbarhet under olika förhållanden, t.ex. mörker och onormala väderleksförhållanden.
 - b) Möjlighet att uppfatta vägmärken och vägmarkeringar.
 - c) Vägbanans skick.
4. Kriterier för den första driftfasen: Trafiksäkerhetsanalys grundad på trafikanternas faktiska beteende.

I varje fas kan man behöva ompröva kriterierna från tidigare faser.

BILAGA III

RANGORDNING AV VÄGSTRÄCKOR MED HÖG OLYCKSTÄTHET OCH RANGORDNING AV VÄGNÄTETS SÄKERHET**1. Kartläggning av vägsträckor med hög olyckstäthet**

Kartläggningen av vägsträckor med hög olyckstäthet ska som minimum baseras på antalet dödsolyckor som inträffat under tidigare år per längdhet vägsträcka i förhållande till trafikmängden och, för anslutningar (påfarer, infarter, utfarer, korsningar etc.), antalet sådana olyckor per anslutningsplats.

2. Kartläggning av vägsträckor som ska undersökas inom ramen för rangordningen av vägnätets säkerhet

Vid kartläggningen av vägsträckor som ska undersökas inom ramen för rangordningen av vägnätets säkerhet ska besparingspotentialen för vägsträckorna vad avser olyckskostnader beaktas. Vägsträckor ska klassificeras i kategorier. För varje vägkategori ska vägsträckorna undersökas och rangordnas med avseende på säkerhetsfaktorer såsom olyckstäthet, trafikvolym och trafiktyp.

För varje vägkategori ska rangordningen av vägnätets säkerhet utmynna i en prioriteringslista över vägsträckor där en förbättring av vägen förväntas bli mycket effektiv.

3. Följande ska ingå i expertgruppens utvärdering vid besök på plats:

- a) Beskrivning av vägsträckan.
- b) Hänvisning till eventuella tidigare rapporter om samma sträcka.
- c) Analys av eventuella olycksrapporter.
- d) Antalet olyckor, dödsoffer och svåra personsador under de närmast föregående tre åren.
- e) Ett paket av möjliga åtgärder för genomförande med olika tidsramar med beaktande av exempelvis följande åtgärder:
 - Avlägsnande av hinder vid vägkanten eller uppförande av skyddsanordningar.
 - Införande av sänkta hastighetsgränser och skärpt övervakning på lokal nivå av att de hålls.
 - Förbättring av sikten vid olika väder- och ljusförhållanden.
 - Förbättring av säkerheten hos skyddsanordningar vid vägkanten, t.ex. väggräcken.
 - Förbättrad enhetlighet, synbarhet, läsbarhet och placering avseende vägmarkeringar (inbegripet anläggning av bullerräfflor), vägmärken och trafiksignaler.
 - Skydd mot nedfallande stenar, jord- och snöskred.
 - Förbättring av vägbanans friktion och ytstruktur.
 - Ombyggnad av skyddsräcken.
 - Anläggning och förbättring av mittseparering.
 - Förändring av omkörningsfält.
 - Förbättring av anslutningar, inklusive plankorsningar väg/järnväg.
 - Ändrad linjeföring.
 - Ändrad vägbredd och anläggning av vägren.
 - Installation av system för trafikledning och trafikövervakning.
 - Minskning av potentiella konflikter med oskyddade trafikantgrupper.
 - Uppgradering till gällande normer för utformning.
 - Reparation eller byte av vägbeläggning.
 - Användning av intelligenta vägmärken.
 - Förbättring av intelligenta transportsystem och telematikjänster med avseende på kompatibilitet, nödsituationer och skyltning.

BILAGA IV

INFORMATION OM OLYCKOR I OLYCKSRAPPORTER

Följande måste inkluderas i olycksrapporter:

1. En så exakt angivelse av olycksplatsen som möjligt.
2. Bilder och/eller ritningar över olycksplatsen.
3. Datum och klockslag för olyckan.
4. Uppgifter om vägen, exempelvis typ av omgivning, vägkategori, typ av anslutning (påfart, infart, utfart, korsning etc.) inklusive trafiksignaler, antal körfält, vägmarkeringar, vägyta, ljus- och väderförhållanden, hastighetsgräns, hinder vid vägkanten.
5. Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal dödsoffer och skadade, om möjligt enligt de gemensamma kriterier som ska definieras i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 13.3.
6. Uppgifter om inblandade personer, exempelvis ålder, kön, medborgarskap, promillehalt samt uppgift om huruvida säkerhetsutrustning använts eller ej.
7. Uppgifter om inblandade fordon, exempelvis typ, ålder, registreringsland och i tillämpliga fall säkerhetsutrustning, datum för senaste kontrollbesiktning enligt gällande lagstiftning.
8. Uppgifter om själva olyckan, exempelvis olyckstyp, kollisionstyp, fordonsrörelse, förarmanöver.
9. Uppgifter, om möjligt, om den tid som förflutit mellan tidpunkten för olyckan och den tidpunkt då olyckan upptäcktes eller då ambulans kom till platsen.

Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

2 § I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96 av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet² och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väg:

1. En sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon, dock inte särskilda vintervägar över mark som är täckt av snö eller is eller över vatten som är täckt av is,

2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och

3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2,

vägprojekt: byggande av ny väg eller betydande förändring av befintlig väg.

3 § Väghållare är i fråga om

1. allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

3. väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samhälligheten, och

4. annan väg, vägens ägare.

4 § Om regeringen inte föreskriver annat, gäller bestämmelserna i 8, 12 och 13 §§ om trafiksäkerhetsgranskning, säkerhetsinspektioner och olycksrapporter endast vägar som ingår i TEN-T-vägnätet.

¹ Jfr 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, Celex 32008L0096).

² EUT L 228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

Tillsynsmyndighet

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden, förbud och villkor som behövs för att denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys

7 § För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av effekterna på trafiksäkerheten och de överväganden som gjorts.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en över- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Trafiksäkerhetsgranskning

8 § För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsrevisor. Trafiksäkerhetsrevisorn ska följa den fysiska planeringen av vägen, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta en granskningsrapport.

Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsrevisor

9 § Trafiksäkerhetsrevisorn ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsrevisor får meddelas den som genomgått särskild utbildning och i övrigt har relevant kompetens för uppgifterna.

10 § Utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer enligt denna lag och enligt föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag får endast bedrivas av den som tillsynsmyndigheten har gett tillstånd.

Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Tillståndet får förenas med villkor.

11 § Tillsynsmyndigheten får återkalla tillstånd att bedriva utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer om

1. den som bedriver utbildning inte uppfyller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller i övrigt bedriver utbildningen på ett otillfredsställande sätt,
2. utbildning inte bedrivits under en längre tid, eller
3. den som bedriver utbildning begär det.

Tillsynsmyndigheten får i stället för att återkalla ett tillstånd att meddela varning om det kan antas att felet eller bristen kan rättas till.

Prop. 2009/10:230
Bilaga 4

Säkerhetsinspektioner

12 § Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga vägars säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder.

Olycksrapporter

13 § Väghållaren ska upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit.

Säkerhetskrav

14 § Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägen. Kravet gäller i den utsträckning som det inte kan anses orimligt att uppfylla det. Vid denna bedömning ska särskilt beaktas den omedelbara risken för skador, nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder samt möjligheten att minska risken för skador genom trafikreglerande åtgärder.

Överklagande

15 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Verkställighet

16 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

17 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från bestämmelserna i 7 och 14 §§ när det gäller andra vägar än de som ingår i TEN-T-vägnätet,
2. skyldighet för väghållare att genomföra olycksutredningar,
3. skyldighet för väghållare att lämna uppgifter om väginfrastrukturen och om registrering av sådana uppgifter.

18 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. upprättandet av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförandet av en trafiksäkerhetsgranskning,
3. utbildning av trafiksäkerhetsrevisorn och tillstånd till bedrivande av sådan utbildning,
4. godkännande av trafiksäkerhetsrevisorer och behörighetsbevis för trafiksäkerhetsrevisorer,
5. trafiksäkerhetsrevisorns verksamhet och uppgifter,
6. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
7. rapportering och utredning av trafikolyckor och
8. säkerhetskraven på vägar, samt
9. avgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 december 2010 för vägar som ingår i TEN-T-vägnätet och för övriga vägar den 1 januari 2013.

Kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsrevision gäller endast vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Förteckning över remissinstanserna avseende rapporten (N2009/364/TR)

Remissyttranden har inkommit från Riksdagens ombudsmän (JO), Hovrätten över Skåne och Blekinge, Kammarrätten i Göteborg, Uppsala tingsrätt, Länsrätten i Östergötlands län, Åklagarmyndigheten, Datainspektionen, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Statens haverikommission, Handikappombudsmannen (HO), Skatteverket, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Länsstyrelsen Blekinge län, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Gotlands län, Länsstyrelsen Gävleborg, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västerbotten, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Örebro län, Länsstyrelsen Östergötland, Boverket, Arbetsmiljöverket, Konkurrensverket, Konsumentverket, Rikstrafiken, Banverket, Vägverket, Statens institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Verket för innovationssystem (VINNOVA), Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM), Lerums kommun, Malmö stad, Skellefteå kommun, Uppsala kommun, Vänersborgs kommun, Sveriges Kommuner och Landsting, AB Svensk Bilprovning, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Fotgängarnas Förening (FOT), Motorbranschens Riksförbund (MRF), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Riksförbundet Enskilda Vagnar (REV), Skogsindustrierna, Sveriges Försäkringsförbund, Sveriges Hamnar, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Svenska Transportarbetareförbundet (Transport), Sveriges Transportindustriförbund samt Sveriges Åkeriföretag .

Dessutom har Naturvårdsverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Regelrådet, Lunds Universitet och Sveriges Trafikskolors riksförbund inkommit med svar men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Tillväxtverket, Arvika kommun, Gotlands kommun, Gällivare kommun, Härjedalens kommun, Leksands kommun, Luleå kommun, Lycksele kommun, Sandvikens kommun, Vetlanda kommun, Ånge kommun, Östersunds kommun, Västra Götalands läns landsting (Region Västra Götland), Kommunalt samverkansorgan (Regionförbundet) i Kalmar län, Bil Sweden, Cykelfrämjandet, Resenärsforum, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svensk Kollektivtrafik, Svenska Taxiförbundet har avstått från att komma in med yttranden.

Utöver remitterade instanser har Sveriges Motorcyklister och Däckspecialisternas förbund inkommit med yttranden.

2.14



Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om åtgärder för vägars säkerhet

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om väghållares skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter.

Tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller vägar som ingår i TEN-T-vägnätet. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

3 § I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet² och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väghållare:

1. i fråga om allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

3. i fråga om väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

vägprojekt: ett projekt som omfattar nyanläggning av väg eller sådan betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet.

Trafiksäkerhetsanalys

4 § För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av de överväganden som gjorts i fråga om trafiksäkerheten.

¹ Jfr 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, Celex 32008L0096).

² EGT L 228, 9.9.1996, s. 1 (Celex 31996D1692).

Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

5 § För varje vägprojekt ska väghållaren utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter.

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

6 § En trafiksäkerhetsgranskare ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare får meddelas den som har genomgått särskild utbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna.

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare om

1. han eller hon inte uppfyller de skyldigheter som följer av 6 § och av föreskrifter som meddelats med stöd av 16 §,
2. han eller hon själv begär det, eller
3. det annars finns någon särskild anledning.

Säkerhetsinspektioner

8 § Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder.

Säkerhetskrav

9 § Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägen. Skyldigheten gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt.

Vid en bedömning av skyldigheten enligt första stycket ska särskilt den omedelbara risken för skador beaktas. Detsamma gäller nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder samt om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder.

Olycksrapporter

10 § Väghållaren ska upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit.

Tillsyn

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

12 § Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och villkor som behövs för att denna lag och de föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen ska efterlevas.

Ett föreläggande får förenas med vite.

Överklagande m.m.

13 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

14 § Om en myndighet överklagar tillsynsmyndighetens beslut, ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till domstolen.

Verkställighet

15 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Bemyndiganden

16 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförande av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av granskningsrapporter,
3. utbildning av trafiksäkerhetsgranskare,
4. godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare,
5. trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter,
6. förfarandet vid säkerhetsinspektioner,
7. rapportering av trafikolyckor,
8. säkerhetskrav,
9. tillsyn, samt
10. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

1. Denna lag träder i kraft den 19 december 2010.

2. Bestämmelserna i 4 och 5 §§ gäller endast vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Prop. 2009/10:230
Bilaga 7

Härigenom föreskrivs att 3 och 4 §§ lagen (2010:00) om åtgärder för vägars säkerhet ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

3 §

I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 2 till beslutet,

väghållare:

1. i fråga om allmän väg, den som enligt väglagen (1971:948) ansvarar för väghållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (1987:10) ansvarar för gatuhållningen,

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (2010:00) ansvarar för gatuhållningen,

3. i fråga om väg som är gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149), samfälligheten, och

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

vägprojekt: ett projekt som omfattar byggande av ny nyanläggning av väg eller betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet.

4 §

För varje vägprojekt ska väghållaren göra en trafiksäkerhetsanalys. Analysen ska innehålla en beskrivning av de överväganden som gjorts i fråga om trafiksäkerheten.

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10).

Första stycket gäller inte om en motsvarande analys ingår i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:00).

Denna lag träder i kraft den 2 maj 2011.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-05-10

Närvarande: F.d. justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Eskil Nord och justitierådet Ann-Christine Lindeblad.

Åtgärder för vägars säkerhet

Enligt en lagrådsremiss den 29 april 2010 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om åtgärder för vägars säkerhet,
2. lag om ändring i lagen (2010:00) om åtgärder för vägars säkerhet.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Ellika Eriksson.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I lagrådsremissen föreslås en lag om åtgärder för vägars säkerhet. Lagen ska gälla de vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet.

Förslaget till lag om åtgärder för vägars säkerhet

Lagens rubrik

Enligt Lagrådets mening kan författningsnamnet ”Lag om åtgärder för vägars säkerhet” läsas som om det gäller att skydda vägarna mot angrepp. Lagrådet föreslår i stället en mera upplysande och slagkraftig rubrik, nämligen ”Vägsäkerhetslag”.

2 och 3 §§

Lagrådet noterar att begreppen väghållare och TEN-T-vägnätet förekommer i 1 § respektive 2 § men definieras först i 3 §. I vart fall begreppet TEN-T-vägnätet är så speciellt att definitionen bör föregå bruket. Lagrådet föreslår därför att 3 § placeras under den ändrade rubriken Inledande bestämmelser omedelbart efter 1 § och numreras 2 §. Paragrafen 2 § i det remitterade förslaget måste då numreras om till 3 §.

2 § (3 § i remissen)

I förevarande paragraf definieras bl.a. ”väghållare”. Det har vid föredragningen upplysts att avsikten är att detta begrepp ska motsvara direktivets ”behörigt organ” (artikel 2.2). Direktivets definition av ”behörigt organ” synes omfatta mera än vad den föreslagna definitionen av ”väghållare” gör. Å andra sidan är tillämpningsområdet för lagen

smalt eftersom det avser endast TEN-T-vägar i Sverige. Det innebär att endast tre organ för närvarande kan bli aktuella som väghållare (avsnitt 6.1.2). Lagrådet anser därför att den föreslagna definitionen av väghållare kan godtas.

Vad gäller definitionen av begreppet vägprojekt noterar Lagrådet att den definition som anges i lagtexten innebär att varje nyanläggning av väg är att se som ett vägprojekt, medan en betydande förändring av befintlig väg utgör ett vägprojekt endast om ändringen påverkar trafikflödet. Lagtexten avviker i detta hänseende från den svenska översättningen av direktivet. En jämförelse mellan olika språkversioner ger dock vid handen att den föreslagna definitionen är den som är direktivtrogen. Lagrådet har därför ingen erinran mot lagtexten.

I lagen finns två begrepp som framstår som centrala, nämligen trafiksäkerhetsanalys (4 §), som i direktivet benämns trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys (artikel 3) och trafiksäkerhetsgranskning (5 §), som i direktivet benämns trafiksäkerhetsrevision (artikel 4). Begreppen har i direktivet getts särskilda definitioner i artikel 2. Lagrådet anser att det skulle vara en fördel om även den föreslagna lagen innehåller motsvarande definitioner. Lagrådet föreslår därför att förevarande paragraf kompletteras enligt följande:

trafiksäkerhetsanalys: en strategisk, jämförande analys av de effekter en ny väg eller en betydande förändring av det befintliga vägnätet har på vägnätets säkerhet,
trafiksäkerhetsgranskning: en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av utformningen av ett vägprojekt.

3 § (2 § i remissen)

I förevarande paragraf anges att lagen gäller vägar som ingår i TEN-T-vägnätet. Definitionen av detta begrepp består av en hänvisning till en definition som finns i ett angivet beslut från år 1996. Denna hänvisningsteknik leder till att lagen kommer att gälla för detta vägnät även i de delar som ligger utanför svenskt territorium. Det kan emellertid inte vara avsett. Lagen bör dessutom gälla vägar som befinner sig i planeringsstadiet men som avses ingå i TEN-T-vägnätet. Lagrådet föreslår därför att paragrafen får följande lydelse:

Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. Lagen gäller dock inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

Ett alternativ till en sådan ändrad lydelse av förevarande paragraf är att definitionen av TEN-T-vägnätet inskränks till att avse vägar inom landet. Detta kan göras exempelvis genom att definitionen avslutas med orden ”och som ligger på svenskt territorium”.

4 §

Den föreslagna paragrafen avser att genomföra artikel 3 i direktivet om trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys, som föreslås benämnas

trafiksäkerhetsanalys. Enligt artikel 3.3 ska analysen innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till att det föreslagna alternativet valts och alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttanalys av de analyserade alternativen. Av paragrafen framgår emellertid inte att det ska vara fråga om en jämförande analys. Om Lagrådets förslag att begreppet definieras i lagen godtas ligger dock detta i själva definitionen. Annars bör förevarande paragraf kompletteras såvitt gäller analysens innehåll.

6 och 7 §§

I 7 § 1 föreslås att godkännandet får återkallas, om en trafiksäkerhetsgranskare inte uppfyller de skyldigheter som följer av 6 § och av föreskrifter som meddelats med stöd av 16 §. I 6 § talas det emellertid inte om några skyldigheter. Av författningskommentaren till 6 § framgår att trafiksäkerhetsgranskare ska vara skyldiga att fortbilda sig och att det är denna skyldighet som avses i 7 § 1. Detta bör framgå av lagtexten. Lagrådet förelår därför att paragraferna ges följande lydelse:

6 § En trafiksäkerhetsgranskare ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare får meddelas den som har genomgått särskild grundutbildning samt i övrigt är lämplig för uppgifterna. En godkänd trafiksäkerhetsgranskare är skyldig att genomgå en sådan fortbildning som föreskrivs med stöd av 16 §.

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare om

1. denne inte genomgår en sådan fortbildning som avses i 6 §,
2. denne själv begär det, eller
3. det annars finns någon särskild anledning att återkalla godkännandet.

8 §

Lagrrådet föreslår att lagtexten förtydligas genom att orden ”som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna” förs in sist i meningen efter ”åtgärder”.

9 §

I paragrafens första stycke anges att väghållaren har en skyldighet att systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägen. Skyldigheten begränsas dock av att åtgärderna ska vidtas endast i skälig utsträckning.

I andra stycket skalas skyldigheten ner ytterligare genom att det där anges att det är den omedelbara risken för skador som ska beaktas när skyldigheten prövas. Vid denna bedömning ska dessutom nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för åtgärderna beaktas.

Väghållaren har dessutom möjlighet att fullgöra sin skyldighet genom andra åtgärder, oklart vilka.

Lagtexten har alltså fått en utformning som de facto gör det möjligt för väghållaren att bedöma att han inte har någon skyldighet att vidta åtgärder, antingen därför att han finner att åtgärderna överskrider skäligen utsträckning (första stycket) eller därför att nyttan av åtgärderna inte motsvarar kostnaden (andra stycket).

Det anges i författningskommentaren att paragrafen ska genomföra artikel 5.3 i direktivet. Enligt Lagrådets mening innebär den artikeln jämförd med artiklarna 5.1 och 5.2 att väghållaren har en längre gående skyldighet än vad förevarande paragraf ger uttryck för.

Såvitt Lagrådet finner innebär nämligen nyss berörda artiklar att Sverige ska rangordna bl.a. vägsträckor med hög olyckstäthet (art. 5.1) och sedan se till att rangordnade sträckor bedöms av experter (art. 5.2) och slutligen att åtgärderna koncentreras till de vägsträckor som således rangordnats. Motsvarande ska gälla för rangordning av vägnätets säkerhet.

Artiklarna 5.1 och 5.2 avser åtgärder på riksnivå, men det sagda leder till slutsatsen att varje väghållares skyldighet avser alla sålunda rangordnade vägsträckor och vägnät som denne har ansvar för, men att de som ligger främst i rangordningen ska åtgärdas först.

Förevarande paragraf bör utformas så att den bättre ansluter till den direktivtext den avser att genomföra. Lagrådet föreslår därför att paragrafen erhåller följande lydelse:

Väghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder beträffande vägen som behövs för att förebygga allvarliga personskador i vägtrafiken. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador bör vidtas först. Därefter bör väghållaren vidta sådana skyddsåtgärder vilkas nytta överstiger kostnaderna för åtgärderna. Väghållaren bör dessutom alltid pröva om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder än sådana som avser själva vägen.

10 §

Förevarande paragraf sägs genomföra artikel 7.1. Enligt Lagrådets mening bör lagtexten tydligare ansluta till artikeln och föreslår att paragrafen får följande lydelse:

Väghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg inom TEN-T-vägnätet.

12 §

Det anges i den allmänna motiveringen att sannolikheten för att efterlevnaden av lagen skulle brista hos den dominerande väghållaren är mycket liten. Likväl föreslås att tillsynsmyndigheten ska ha möjlighet att förelägga vite. Det har inte förebringats övertygande skäl för att i den situationen införa en vitesmöjlighet. Men om en sådan möjlighet ändå införs bör beaktas att rättsläget är osäkert när det gäller frågan om staten

som väghållare kan vara adressat i ett föreläggande som staten som tillsynsmyndighet utfärdar (jfr Rune Lavin i Karnov 2009/10 s. 331).

Om möjligheten till vitessanktion införs bör frågan om effektiviteten av ett sådant föreläggande som staten riktar till sig själv beröras. Lagrådet har i ett annat sammanhang haft anledning att uppehålla sig vid motsvarande fråga när det gäller den nya sanktionen upphandlingsskadeavgift, där tillsynsmyndigheten kan ansöka om att en annan statlig myndighet ska åläggas att betala en sådan avgift. Lagrådet hänvisar till det resonemang som förs i proposition 2009/10:180 del 1, s. 200 och del 2, s. 516 och anser att denna fråga bör uppmärksammas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

14 §

Av författningskommentaren framgår att avsikten bakom förevarande paragraf är att säkerställa att det uppkommer en tvåpartsprocess vid ett överklagande till domstol. I de fall en enskild överklagar säkerställs detta genom 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291). Någon motsvarande bestämmelse finns dock inte för fallet att någon annan än enskild överklagar. I förevarande sammanhang är det väghållaren som skulle kunna överklaga tillsynsmyndighetens beslut. En väghållare enligt definitionen i 2 § kan vara en kommun, varför den avsedda effekten inte uppnås genom den föreslagna lydelsen. Lagrådet anser att paragrafen bör omformuleras för att bättre tillgodose det avsedda syftet och föreslår att den ges följande lydelse:

Om en väghållare som inte är en enskild överklagar tillsynsmyndighetens beslut, ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i ärendet överlämnats till domstolen.

Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:00) om åtgärder för vägars säkerhet

3 §

Godtas Lagrådets förslag ovan om paragrafnumreringen måste 3 § numreras om.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 3 juni 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Littorin, Borg, Sabuni, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling, Krantz, Ohlsson.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2009/10:230 Vägsäkerhetslag.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EU-regler
Vägsäkerhetslag	16 §	32008L0096
