

# Regeringens proposition

## 2009/10:59



Ny myndighetsstruktur på transportområdet

Prop.  
2009/10:59

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 26 november 2009.

*Fredrik Reinfeldt*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås de lagändringar som föranleds av regeringens beslut om inrättande av den nya myndigheten Trafikverket (se dir. 2009:75). I propositionen berörs även inrättandet av den nya myndigheten Trafikanalys (se dir. 2009:76). Regeringens lagförslag innebär att ett antal lagar ändras genom att den nuvarande myndighetens namn byts ut mot ”Trafikverket”. I fråga om fastighetstaxeringslagen (1979:1152) får namnändringen även viss materiell betydelse. Beträffande väglagen (1971:948) och lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning föreslås förutom namnändringen även redaktionella ändringar.

De föreslagna lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2010.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	6
2.3	Förslag till lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152).....	10
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.....	12
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.....	15
2.6	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	16
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	18
2.8	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	19
3	Ärendet och dess beredning.....	20
4	Bakgrund och allmänna utgångspunkter.....	21
4.1	Aktuella utgångspunkter och mål för transportpolitiken.....	21
4.1.1	Infrastrukturpropositionen.....	21
4.1.2	En ny målstruktur inom transportpolitiken.....	22
4.2	Omstruktureringar av myndighetsorganisationen på transportområdet under senare tid.....	22
4.2.1	Bolagisering av statliga verksamheter.....	22
4.2.2	En ny myndighet för samordnad reglering, tillsyn och tillståndsgivning.....	23
4.3	Andra aktuella utredningar på transportområdet.....	24
4.3.1	Utredning om reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken.....	24
4.3.2	Utredning om den fysiska planeringsprocessen.....	24
4.4	Nya myndigheter för utveckling av det samlade transportsystemet.....	24
4.4.1	Trafikverksutredningen.....	24
4.4.2	Regeringens kommittédirektiv.....	25
4.4.3	Budgetpropositionen.....	27
5	Regeringens förslag.....	28
5.1	Principiella överväganden - Trafikverkets och Trafikanalys inrättande och verksamhetsområden.....	28
5.2	Allmänt om samtliga lagförslag.....	31
5.3	Lagförslag där endast myndighetens namn ändras.....	32
5.4	Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	34
5.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning.....	35

6	Konsekvenser .....	35	Prop. 2009/10:59
7	Författningskommentar .....	37	
7.1	Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948).....	37	
7.2	Förslaget till lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152).....	37	
7.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning .....	37	
Bilaga 1	Sammanfattning av slutbetänkande SOU 2009:31.....	38	
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	47	
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser avseende betänkandet.....	56	
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian.....	58	
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag.....	59	
Bilaga 6	Lagrådets yttrande.....	74	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 26 november 2009. ....	76	
	Rättsdatablad.....	77	

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.,

2. lag om ändring i väglagen (1971:948),

3. lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152),

4. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,

5. lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning,

6. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),

7. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

8. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

## 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Häri genom föreskrivs att 7 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 7 §<sup>1</sup>

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Banverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *skall* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Banverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *skall* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *skall* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Trafikverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *ska* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Trafikverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *ska* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *ska* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:520.

Häri genom föreskrivs i fråga om väglagen (1971:948)<sup>1</sup>  
*dels* att i 6, 8, 70, 75, 75 a och 76 §§ ordet ”Vägverket” i olika  
 böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form,  
*dels* att 11, 14 c, 18, 22, 26 och 77 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att punkt 4 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha  
 följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 11 §

Fråga om byggande av väg  
 prövas av *Vägverket* efter samråd  
 med länsstyrelsen. Om *Vägverket*  
 och länsstyrelsen har olika upp-  
 fattning, hänskjuts frågan till  
 regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att  
 fråga om byggande av väg i vissa  
 fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om byggande av väg  
 prövas av *Trafikverket* efter  
 samråd med länsstyrelsen. Om  
*Trafikverket* och länsstyrelsen har  
 olika uppfattning, hänskjuts frågan  
 till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att  
 fråga om byggande av väg i vissa  
 fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

14 c §<sup>2</sup>

*Vägverket skall* med eget  
 yttrande överlämna frågan om  
 byggande av väg till regeringen  
 för prövning enligt 17 kap. 1 §  
 miljöbalken. Detsamma gäller om  
 regeringen enligt 17 kap. 3 §  
 miljöbalken har förbehållit sig  
 prövningen av vägens tillåtlighet.  
 Regeringens prövning *skall* ske på  
 grundval av en upprättad väg-  
 utredning enligt 14 b §.

*Trafikverket ska* med eget  
 yttrande överlämna frågan om  
 byggande av väg till regeringen  
 för prövning enligt 17 kap. 1 §  
 miljöbalken. Detsamma gäller om  
 regeringen enligt 17 kap. 3 §  
 miljöbalken har förbehållit sig  
 prövningen av vägens tillåtlighet.  
 Regeringens prövning *ska* ske på  
 grundval av en upprättad väg-  
 utredning enligt 14 b §.

18 §<sup>3</sup>

Arbetsplan fastställs av *Väg-  
 verket* efter samråd med läns-  
 styrelsen. Om *Vägverket* och läns-  
 styrelsen har olika uppfattning,  
 hänskjuts frågan om fastställelse  
 av planen till regeringens pröv-  
 ning. Innehållet i miljö-

Arbetsplan fastställs av *Trafik-  
 verket* efter samråd med läns-  
 styrelsen. Om *Trafikverket* och  
 länsstyrelsen har olika uppfattning,  
 hänskjuts frågan om fastställelse  
 av planen till regeringens pröv-  
 ning. Innehållet i miljö-

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:459.

Senaste lydelse av

70 § 2005:940

75 a § 2005:184

76 § 1990:1486.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:832.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2006:419.

konsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *skall* beaktas då arbetsplanen fastställs.

I sådana fall då utställelse har underlåtit med stöd av 17 § tredje eller fjärde stycket behöver fastställelse inte ske.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Vägverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

konsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *ska* beaktas då arbetsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Trafikverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

## 22 §

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Vägverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Trafikverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Trafikverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

## 26 §<sup>4</sup>

Väg *skall* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *skall* vägområdet hållas i ett sådant skick att

Väg *ska* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *ska* vägområdet hållas i ett sådant skick att

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1998:832.

olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att skäliga trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, kan Vägverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Vägverket meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att skäliga trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, får Trafikverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Trafikverket får i ett sådant beslut ange de villkor som behövs.

#### 77 §

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43 eller 45–48 § och Vägverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika skall vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Andra beslut enligt denna lag än som avses i första stycket gäller omedelbart, om inte något annat förordnas i beslutet.

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43, 45, 46, 47 eller 48 § och Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika ska vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet ska gälla omedelbart.

4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, skall kommunen fortfarande vara väghållare intill dess annat förordnas av regeringen eller, efter rege-

4. Är vid den nya lagens ikraftträdande kommun väghållare inom sitt område eller del därav, ska kommunen fortfarande vara väghållare intill dess något annat beslutas. Regeringen eller den



*ringens bemyndigande, statens myndighet som regeringen Prop. 2009/10:59  
vägverk. bestämmer får meddela före-  
skrifter om vem som ska vara  
väghållare i stället för kommunen.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

2.3 Förslag till lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152) Prop. 2009/10:59

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska ha följande lydelse.

**2 kap.**  
**2 §<sup>1</sup>**  
*Nuvarande lydelse*

Byggnader ska indelas i de byggnadstyper som anges i det följande.

---

Specialbyggnad	Med specialbyggnad avses
Försvarsbyggnad	Byggnad som används för försvarsändamål eller ekonomisk försvarsberedskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbyggnad.
Kommunikationsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål.  Byggnad som används i Statens järnvägars, Luftfartsverkets, <i>Banverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildningsradio Aktiebolags verksamhet.
Distributionsbyggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elektricitet eller vatten.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:105.

*Föreslagen lydelse*

Byggnader ska indelas i de byggnadstyper som anges i det följande.

---

Special- byggnad	Med specialbyggnad avses
Försvars- byggnad	Byggnad som används för försvars- ändamål eller ekonomisk försvars- beredskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbygg- nad.
Kommunika- tionsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparations- verkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunika- tionsändamål.  Byggnad som används i Statens järn- vägars, Luftfartsverkets, <i>Trafikverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildnings- radio Aktiebolags verksamhet.
Distributions- byggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elek- tricitet eller vatten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010 och tillämpas första gången vid 2011 års fastighetstaxering.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Prop. 2009/10:59

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1995:1649) om byggande av järnväg<sup>1</sup>

dels att i 5 kap. 1, 1 a och 3 §§ ordet ”Banverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form,

dels att 2 kap. 1 b, 7, 8 och 13 §§ och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **2 kap.**

#### **1 b §<sup>2</sup>**

*Banverket skall* med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning *skall* ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

*Trafikverket ska* med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning *ska* ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

#### **7 §<sup>3</sup>**

*Banverket skall* ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning *skall* kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

*Trafikverket ska* ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning *ska* kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

En järnvägsplan som enbart avser ombyggnad av järnväg behöver dock ställas ut endast

1. om ombyggnaden bedöms komma att medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser, eller

2. om någon annans mark eller utrymme behöver tas i anspråk eller särskild rättighet behöver upphävas eller begränsas och ett sådant ianspråktagande eller upphävande eller en sådan begränsning inte skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.

Vad som sägs i andra stycket gäller också i fråga om en järnvägsplan som endast innefattar ändring av planen för ett järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 kap. 1 a § 2005:185  
5 kap. 3 § 1997:742.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:850.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2005:944.

8 §<sup>4</sup>

En järnvägsplan fastställs av *Banverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Banverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *skall Banverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Banverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *skall Banverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *skall* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *skall* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

En järnvägsplan fastställs av *Trafikverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Trafikverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *ska Trafikverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Trafikverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *ska Trafikverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *ska* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *ska* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

## 13 §

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *skall* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *skall* regeringen upphäva det. I annat fall *skall Banverket* upphäva beslutet. *Banverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *ska* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *ska* regeringen upphäva det. I annat fall *ska Trafikverket* upphäva beslutet. *Trafikverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2005:944.

3 kap.  
2 §<sup>5</sup>

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Banverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Förbudet är inte tillämpligt i fråga om åtgärder som lagligen har påbörjats innan förbudet började gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Banverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *skall* lämna det biträde som behövs för att rättelse *skall* kunna ske.

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Trafikverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Trafikverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *ska* lämna det biträde som behövs för att rättelse *ska* kunna ske.

Vad som sägs i denna paragraf om järnvägsmark gäller även annat utrymme avsett för järnväg.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2005:944.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

7 §<sup>1</sup>

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafik-säkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon, maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av *Vägverket*

a) vid *trafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen *skall* kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan tunnelhållare än *Vägverket* eller

4. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

2. vid övervakning som utförs av *Trafikverket*

a) vid *vägtrafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629) om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen *ska* kunna fattas och för att kontrollera att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan tunnelhållare än *Trafikverket* eller

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:420.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
8 §

Kravet på yrkeskunnande *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Provet *skall* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande *skall* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

Kravet på yrkeskunnande *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

Provet *ska* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

Kravet på yrkeskunnande *ska* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.



**3 kap.**

7 §

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om  
vägtrafikregister

Prop. 2009/10:59

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister<sup>1</sup> ordet "Vägverket" ska bytas ut mot "Trafikverket".

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 13 § 2009:227.

2.8 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) Prop. 2009/10:59

Härigenom föreskrivs att i 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574)<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 3 kap. 4 § 2008:1377.

Till grund för denna proposition ligger dels Trafikverksutredningens slutbetänkande Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31), dels en inom Näringsdepartementet utarbetad kompletterande promemoria. Promemorian innehåller förslag till de lagändringar som det nyssnämnda betänkandet bedömts föranleda.

### *Trafikverksutredningen*

Den 26 juni 2008 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). Utredningen antog namnet Trafikverksutredningen.

I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt.

I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet.

Trafikverksutredningen överlämnade den 19 december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128), den 2 mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och den 1 april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31). En sammanfattning av sistnämnda betänkande finns i *bilaga 1*.

I det första delbetänkandet föreslår utredningen att begreppet sektorsansvar ska utmönstras ur regelverket och ersättas av tydligare uppdrag. Det andra delbetänkandet innehåller förslag som ytterst syftar till effektiviseringar av anläggningsbranschen. I slutbetänkandet lämnas bl.a. förslag till en ändrad myndighetsstruktur på transportområdet. Utredningens förslag i slutbetänkandet behandlas utförligare i avsnitt 4.4.1.

Utredningens betänkanden har remissbehandlats. En majoritet av de remissinstanser som yttrat sig över slutbetänkandet stöder utredningens förslag om en ny myndighetsstruktur.

Efter att Trafikverksutredningen avlämnade sitt slutbetänkande har en kortare promemoria med kompletterande lagförslag utarbetats inom Näringsdepartementet. Även denna har remissbehandlats. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Förteckningar över remissinstanser avseende slutbetänkandet och promemorian finns i *bilagorna 3 och 4*. Sammanställningar av remissyttrandena finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2009/3740/IR).

Trafikverksutredningens betänkanden behandlar ett flertal olika områden och frågeställningar. Denna proposition behandlar emellertid endast de förslag som rör omorganisering av myndigheterna på transportområdet. Utredningens förslag om en ny planeringsansats och ett nytt planeringssystem för infrastrukturplaneringen avser regeringen att återkomma till riksdagen om.

### Lagrådet

Regeringen beslutade den 22 oktober 2009 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar. Regeringen har med ett undantag följt förslagen. Synpunkterna behandlas i avsnitten 5.2, 5.4 och 7.1.

## 4 Bakgrund och allmänna utgångspunkter

### 4.1 Aktuella utgångspunkter och mål för transportpolitiken

#### 4.1.1 Infrastrukturpropositionen

I propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) redovisade regeringen sina förslag till inriktning av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. I propositionen, som bifölls av riksdagen i december 2008, konstaterade regeringen att det finns behov av effektivisering inom transportområdet. Som utgångspunkter för sina överväganden angav regeringen bl.a. följande. En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet. En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination med varandra. Många resor och transporter omfattar flera färdmedel. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera än bättre ska därför prägla den fortsatta utvecklingen av transportsystemet.

Vidare poängterade regeringen att lokalt och regionalt inflytande och ansvarstagande över transportsystemet är eftersträvaransvärt och betydelsefullt. Utvecklingen av transportsystemet ska ta hänsyn till de prioriteringar som lyfts fram när lokala och regionala aktörer tar ett större ansvar för sin utveckling. Samarbetet mellan berörda aktörer ska öka.

Regeringen betonade i propositionen också betydelsen av en ökad effektivisering i anläggningsbranschen för att få ut mer resultat, måluppfyllelse och samhällsnytta för skattebetalarna. Staten är en stor beställare och bör genom sitt agerande bidra till att anläggningsmarknaden blir mer effektiv. Regeringen ansåg även att förutsättningarna för mer effektiva

plan- och produktionsprocesser behövde förbättras och att en väl anpassad myndighets- och bolagsstruktur skulle bidra till effektiviteten inom transportområdet.

Med utgångspunkt i propositionen uppdrog regeringen den 19 december 2008 åt Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen (Luftfartsstyrelsens del i uppdraget övertogs den 1 januari 2009 av Transportstyrelsen) att upprätta ett gemensamt förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Regeringen uppdrog samtidigt åt regionala självstyrelseorgan, kommunala samverkansorgan och berörda länsstyrelser att för respektive län upprätta ett förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för samma period.

#### 4.1.2 En ny målstruktur inom transportpolitiken

I maj 2009 beslutade riksdagen, i enlighet med propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93), en ny målstruktur för transportpolitiken. Syftet med den nya strukturen är att skapa en tydligare struktur som är enklare att tolka och tillämpa.

Enligt den nya strukturen är transportpolitikens *övergripande mål* att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns ett *funktionsmål* om tillgänglighet vars syfte är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Slutligen uppställs ett *hänsynsmål* för säkerhet, miljö och hälsa vars syfte är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Såväl funktions- som hänsynsmålet har ytterligare preciserats i propositionen.

### 4.2 Omstruktureringar av myndighetsorganisationen på transportområdet under senare tid

#### 4.2.1 Bolagisering av statliga verksamheter

Under det senaste året har regeringen lagt grunden för en mer effektiv statlig verksamhet inom transportområdet. Utgångspunkten för arbetet har varit att förstärka och samla de verksamheter som svarar för statens kärnuppgifter och samtidigt bolagisera konkurrensutsatt verksamhet som inte bör drivas i myndighetsform.

Regeringen föreslog således i propositionen Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket (prop. 2008/09:23) att verksamheterna vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult samt Banverket Projektering skulle överföras till av staten helägda bolag. Syftet med bolagiseringarna var att öka förutsättningarna för konkurrensneutralitet på marknaden och eliminera misstankar om korssubventionering. Med en

bättre fungerande marknad ökar även kraven på utveckling av effektivitet och produktivitet i verksamheten, menade regeringen. Prop. 2009/10:59

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:76) och bolagiseringarna genomfördes den 1 januari 2009. Verksamheten vid Vägverket Produktion överfördes till Svevia AB (publ) och verksamheterna vid Vägverket Konsult och Banverket Projektering överfördes till Vectura Consulting AB. Båda bolagen ägs helt av staten.

I propositionen bedömde regeringen vidare att verksamheten vid Banverkets enhet Banverket Produktion borde överföras till ett av staten helägt aktieföretag. Bolagiseringen borde genomföras så snart det fanns förutsättningar för en fungerande konkurrens på marknaden för drift och underhåll samt investeringar inom järnvägsområdet. Regeringen beslutade den 10 september 2009 en proposition med förslag om bolagisering av Banverket Produktion tidigast den 1 januari 2010 (se prop. 2009/10:10).

I detta sammanhang bör nämnas att även Luftfartsverkets verksamhetsform har varit föremål för översyn inom ramen för Flygplatsutredningen, se betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatsystemet (SOU 2007:70). Regeringen beslutade den 17 september 2009 en proposition med förslag om bolagisering av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket tidigast den 1 april 2010 (se prop. 2009/10:16).

#### **4.2.2 En ny myndighet för samordnad reglering, tillsyn och tillståndsgivning**

Ett viktigt steg i regeringens arbete med att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för effektiva insatser inom transportområdet är inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009.

Till Transportstyrelsen fördes verksamheterna vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet samt delar av verksamheterna vid Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, Boverket och Tullverket. Den 1 januari 2010 föreslås även ansvaret för körkorts- och yrkestrafikområdet överföras från länsstyrelserna till Transportstyrelsen (se prop. 2009/10:20).

Genom den verksamhetsöverföring som hittills har kommit till stånd har de statliga insatserna inom normgivning, tillsyn och tillståndsgivning samordnats och det trafikslagsövergripande perspektivet förstärkts. Vad särskilt beträffar tillsynsverksamheten innebär reformen också att dess oberoende gentemot den verksamhet som tillsynen avser tryggats. Vidare innebär förändringen att det har skapats bättre förutsättningar för att bedriva ett effektivt säkerhets- och klimatarbete inom transportområdet.

#### **4.3.1 Utredning om reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken**

Regeringen beslutade i juni 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att lämna förslag till ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet (dir. 2008:55). Utredningen om en ny kollektivtrafiklag lämnade ett delbetänkande (SOU 2009:39) om offentligrättslig lagstiftning i maj 2009. I oktober 2009 avlämnade utredningen sitt slutbetänkande (SOU 2009:81). Utredningens förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### **4.3.2 Utredning om den fysiska planeringsprocessen**

Den 19 mars 2009 beslutade regeringen att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppdrag att lämna förslag till effektivisering av den fysiska planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur (dir. 2009:16). Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010.

#### **4.4 Nya myndigheter för utveckling av det samlade transportsystemet**

##### **4.4.1 Trafikverksutredningen**

Såsom beskrivits i avsnitt 3 har Trafikverksutredningen under tiden december 2008–april 2009 till regeringen överlämnat två delbetänkanden och ett slutbetänkande. I betänkandena lämnar utredningen en lång rad förslag för att möta framtida utmaningar och nå de mål som regeringen formulerat för transportområdet. Sammanfattningsvis föreslår utredningen huvudsakligen

- en ny planeringsansats och ett nytt system för den långsiktiga planeringen,
- en ny organisering av uppgifter och verksamheter inom det statliga området,
- utmönstring av begreppet sektorsansvar i instruktion och regleringsbrev för myndigheterna. Sektorsansvaret ersätts med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån gällande lagstiftning,
- ett samlat program för de statliga beställarfunktionerna som syftar till ökad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen, och
- en tydligare och kraftfullare styrning med starkt ökat inslag av uppföljning och utvärdering från regeringens sida.

Utredningen lämnar vidare förslag till fortsatta utredningar som syftar till att minska det statliga åtagandet och öka inslaget av marknadslösningar för uppgifter som inte tillhör myndigheternas kärnverksamheter. Utredningen lämnar också förslag på hur ett stärkt regionalt inflytande över infrastrukturen kan åstadkommas.



Vad beträffar den omorganisering av uppgifter och verksamheter inom det statliga området som nämnts ovan föreslår utredningen en ändrad myndighetsstruktur på området för sjö, luft, väg och järnväg. Förslaget innebär huvudsakligen att en ny myndighet, Trafikverket, inrättas. Trafikverkets uppgifter föreslås vara att svara för den trafikslagsövergripande långsiktiga infrastrukturplaneringen, funktionaliteten i det samlade transportsystemet, de statliga funktionernas styrning, beställning och upphandling av infrastrukturåtgärder vad gäller väg och järnväg samt genomförande av åtgärder som rör landtransportsystem. Vidare föreslås Trafikverket svara för allt administrativt stöd och IT-stöd inom det statliga transportområdet.

Utredningen föreslår även bildandet av en fristående utvärderings- och analysfunktion till stöd för regeringens arbete. Enligt utredningen är det grundläggande för en successiv förbättring av transportsystemets funktionalitet att det som beslutas och genomförs också följs upp och utvärderas och att erfarenheter sedan återkopplas. En effektiv utvärderingsfunktion är därför ett viktigt inslag i planeringssystemet vid sidan av en förbättrad uppföljning.

Utöver bildandet av Trafikverket och ett nytt utvärderingsorgan åt regeringen föreslår utredningen bl.a. även en förstärkning av Regeringskansliet för att säkerställa en tydligare styrning och uppföljning av verksamheten i Trafikverket.

Enligt utredningsförslaget avvecklas Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) som en följd av att Trafikverket bildas. Vägverkets och Banverkets (utom Banverket Produktions) verksamhet samt de delar av SIKA:s verksamhet som rör modellutveckling/analysverktyg och samordning av infrastrukturplanering, tillsammans med viss utredningskapacitet, föreslås föras över till Trafikverket. Till Trafikverket förs vidare de verksamheter som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen hos Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen. Detsamma gäller ansvaret för att peka ut riksintressen för sjö- respektive luftfarten hos Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Även Transportstyrelsens uppgifter avseende drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser, liksom Rikstrafikens samordningsuppgifter på kollektivtrafikområdet, överförs till Trafikverket. SIKA:s verksamhet avseende den officiella statistiken på transportområdet föreslås däremot flyttas till Transportstyrelsen. Även vissa andra smärre omfördelningar av myndighetsuppgifter föreslås.

#### **4.4.2 Regeringens kommittédirektiv**

Den 3 september 2009 beslutade regeringen två kommittédirektiv (dir. 2009:75 och 2009:76) om inrättande av två nya myndigheter: Trafikverket och Trafikanalys. Enligt direktiven ska de båda myndigheterna inleda sin verksamhet den 1 april 2010.

Direktivet om inrättande av Trafikverket följer i allt väsentligt utredningens förslag om vilka verksamheter och uppgifter som ska

sammanföras i Trafikverket. De delar av utredningens förslag som inte genomförs rör Luftfartsverkets planeringsverksamhet, överföring av SIKAs samordningsuppgifter och viss utredningsverksamhet samt Rikstrafikens samordningsuppgifter på kollektivtrafikområdet. Regeringen följer inte heller utredningens förslag om att låta Trafikverket svara för det administrativa stödet och IT-stödet inom transportområdet.

Myndigheten Trafikanalys ska enligt direktiven vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom hela transportområdet. Verksamhet rörande statistik vid SIKAs ska föras till Trafikanalys. Inrättandet av en fristående myndighet för utvärderingar och analyser och överföring av statistikansvaret till denna avviker från Trafikverksutredningens förslag att föra verksamhet till Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Transportstyrelsen. Övrig verksamhet vid SIKAs avvecklas.

Trafikverket ska ha sitt huvudkontor i Borlänge och ska ha en regional organisation som bl.a. är anpassad till de regionala planeringsprocesserna och tillgodose regionala aktörers behov av dialog i frågor som rör regional tillväxt och utveckling. Trafikanalys ska ha sitt huvudkontor i Stockholm men även ha verksamhet förlagd till Östersund. Verksamhet av strategisk betydelse ska finnas vid båda arbetsställena.

Både Trafikverket och Trafikanalys ska bemannas med beaktande av 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd.

### *Trafikverkets verksamhet*

Enligt kommittédirektivet är *Trafikverkets* grundläggande uppdrag att ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för att uppnå funktionalitet, effektivitet och hållbarhet i det samlade transportsystemet.

Myndigheten ska ansvara för en samlad trafikslagsövergripande långsiktig infrastrukturplanering inom sjöfartsområdet och luftfartsområdet, samt för vägar och järnvägar. Myndigheten ska samordna sin planering med den kommunala och regionala planeringen.

Myndigheten ska ansvara för planering, byggande och drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna. Myndigheten ska vidare ansvara för beställning och upphandling av teknikkonsulttjänster och entreprenader. Hur beställarrollen, avseende såväl upphandling som projektstyrning, utövas har stor betydelse för utvecklingen av marknaden, produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen och därmed hur mycket infrastruktur som kan åstadkommas med de resurser som ställs till förfogande. En systematisk uppföljning och analys av beställarrollen ska ske kontinuerligt.

Vidare ska myndigheten, i samverkan med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket, ansvara för att anläggningarna utnyttjas effektivt, att de som nyttjar anläggningarna får tillräckligt stöd för säkra, framkomliga och miljöanpassade transporter samt att fordon och fartyg interagerar med anläggningarna på ett säkert, framkomligt och miljöanpassat sätt. Myndigheten ska även verka för att samordningen mellan olika transporter och trafikslag fungerar på ett tillfredsställande sätt i hela landet.

Myndigheten ska följa utvecklingen inom transportsystemet och göra uppföljningar av egna insatser samt ansvara för prognoser över utvecklingen av transporter.

Myndigheten ska slutligen sprida nödvändig kunskap och information avseende tillgänglighet, framkomlighet, miljö och säkerhet.

#### *Trafikanalys verksamhet*

Myndigheten Trafikanalys ska vara regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet och ska, enligt direktiven för dess inrättande,

- svara för utvärdering av genomförandet av olika åtgärder och av olika åtgärders effekter inom transportområdet,
- svara för resvane- och transportundersökningar, samt
- svara för omvärldsbevakning och följa den internationella utvecklingen inom transportområdet.

Myndigheten ska ansvara för utvecklingen av trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder. Myndigheten ska kunna genomföra såväl fördjupade analyser som översiktliga bedömningar av effekter av olika insatser eller förslag till åtgärder inom hela transportsystemet. Utvärderingarna och analyserna kan t.ex. gälla infrastrukturplaner, enskilda infrastrukturobjekt, regelgivning, ekonomiska styrmedel och utvärdering av hur väl de transportpolitiska målen uppfylls. Analyserna och bedömningarna kan handla om effekter såväl inom själva transportsystemet som utanför det, t.ex. effekter på nationell och regional tillväxt.

De kunskapsunderlag och förslag som myndigheten lämnar ska vara policyrelevanta och tillämpbara i politikutvecklingen.

Myndigheten ska samverka med andra myndigheter med ansvar för utvärderingar och analyser inom bl.a. näringspolitik och regional tillväxtpolitik. Myndigheten ska sprida kunskap, erfarenheter och resultat till bl.a. regionala aktörer, samt samverka med dessa.

Den nya myndigheten ska ansvara för den officiella statistiken inom området transporter och kommunikation som SIKÄ ansvarar för i dag.

#### **4.4.3 Budgetpropositionen**

I budgetpropositionen för 2010 behandlas de budgetära konsekvenserna av de nya myndigheternas inrättande. I budgetpropositionen behandlas även vissa frågor som rör avvecklingen av Vägverket, Banverket och SIKÄ.

## 5.1 Principiella överväganden - Trafikverkets och Trafikanalys inrättande och verksamhetsområden

**Sammanfattning:** Enligt regeringens kommittédirektiv (dir. 2009:75 och 2009:76) inrättas de nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys den 1 april 2010. I avsnittet redogörs översiktligt för de synpunkter som lämnats vid remissbehandlingen av slutbetänkandet SOU 2009:31 och för skälen för regeringens ställningstaganden avseende de nya myndigheternas inrättande och verksamhet.

Enligt de i avsnitt 4.4.2 redovisade kommittédirektiven inrättas Trafikverket den 1 april 2010 och övertar samtidigt verksamheter från Vägverket, Banverket, SIKA, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. De tre förstnämnda myndigheterna upphör dessutom från samma tidpunkt. Samtidigt inrättas även myndigheten Trafikanalys.

Frågorna om bl.a. myndigheters inrättande och deras namn faller inom regeringens s.k. restkompetens, varför de inte är föremål för något förslag för riksdagens godkännande i denna proposition. De författningsförslag som lämnas i propositionen ger emellertid (såvitt gäller Trafikverket) uttryck för de principiella ställningstaganden som ligger bakom besluten rörande verksamheternas omfattning och de enskilda sakområdenas överflyttning (se avsnitt 4.4.2). Regeringen vill för helhetens och tydlighetens skull här dels, i relevanta delar och i huvuddrag, redogöra för de synpunkter som lämnats vid remissbehandlingen av slutbetänkandet, dels redovisa skälen för sina ställningstaganden avseende de nya myndigheternas inrättande och verksamhet.

**Remissinstanserna:** En stor majoritet av remissinstanserna, däribland *Arbetsgivarverket, Banverket, Boverket, Ekonomistyrningsverket, Luftfartsverket, Motormännens Riksförbund, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Rikstrafiken, SACO – Trafik och järnväg, SIKA, Sjöfartsverket, Stockholms läns landsting, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportgruppen, Transportstyrelsen och Vägverket* stöder eller har inget att erinra mot utredningens förslag om att inrätta Trafikverket. Bland dessa är några mer försiktigt positiva eller anför vissa reservationer. Sjöfartsverket anser sålunda att Trafikverket är ett sätt, men inte nödvändigtvis det enda, att säkerställa det intermodala perspektivet på. Om ett nytt trafikverk skapas blir det mycket avgörande med ett utvecklat samarbete mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, menar verket. Några remissinstanser pekar på antingen behovet av balans mellan trafikslagen eller mellan Trafikverket och andra aktörer, såsom Regeringskansliet och regionala parter. Sålunda anser *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* att bildandet av ett gemensamt trafikverk måste kompletteras med stärkta balanserande krafter. *Göteborgs stad* förordar att även Luftfartsverkets och Sjöfartsverkets beställarfunktioner ingår i Trafikverket. Banverket frågar sig, i likhet med flera fackliga organisationer, varför inte utredaren övervägt att även inkludera Jernhusen AB:s verksamhet i Trafikverket. *Rikstrafiken* anför att

myndigheten inte delar utredningens uppfattning att Rikstrafikens samordningsuppgifter för kollektivtrafiken bör samlas på Trafikverket. Ett relativt fåtal remissinstanser, däribland *Branschföreningen Tågoperatörerna (BTO)*, *Länsstyrelsen i Västernorrlands län*, *Naturvårdsverket*, *Riksantikvarieämbetet*, *SEKO*, *Statskontoret*, *Svenska Handelskammarförbundet* och *Svenska Naturskyddsföreningen* är negativa eller tveksamma till förslaget. Bl.a. SEKO och Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att det först bör prövas om de samordningsvinster som eftersträvas i stället kan uppnås genom utvecklad samverkan mellan trafikmyndigheterna. Såväl Naturskyddsföreningen som Naturvårdsverket och Statskontoret ser risker med att samla planerings- och förvaltningsfunktionerna hos en myndighet. Naturskyddsföreningen framhåller att det krävs en annan myndighetsstruktur än den föreslagna för att säkra ett genomslag för fyrstegsprincipen. Statskontoret är även oroligt för att ett stort trafikverk kan riskera att rubba balansen mellan den politiska styrningen och myndighetens kunskap i planering och genomförande. Riksantikvarieämbetet är inne på liknande tankegångar. Några remissinstanser, bl.a. *Luftfartsverket*, *Svenska Handelskammarförbundet* och *Transportstyrelsen*, ställer sig avvisande till förslaget om att Trafikverket ska svara för allt administrativt stöd och IT-stöd inom det statliga transportområdet. Några remissinstanser varnar för faran att kärnverksamheten hos trafikverken drabbas under omställningen till en ny gemensam myndighet. Ett antal instanser anför att utredningen borde ha gjort en ordentligare analys av de risker som den föreslagna omorganiseringen medför.

Ett stort antal remissinstanser, såväl *Sveriges Kommuner och Landsting* som länsstyrelser, regioner, regionförbund, kommuner, statliga myndigheter och fackförbund, har framhållit vikten av att Trafikverket upprätthåller hög regional/lokal närvaro och kompetens bl.a. för att kunna verka samlande och stödjande på regional och lokal nivå och för att bevaka nationella intressen och målsättningar.

Ett flertal remissinstanser stöder utredningens förslag om ett förstärkt regeringskansli. Som skäl anges vanligen behovet av tydlig och effektiv styrning av Trafikverket. Förslaget om en parlamentarisk beredning tillstyrks av bl.a. *Vägverket* medan andra remissinstanser, däribland *Svenska Handelskammarförbundet*, ifrågasätter behovet av en sådan och menar att den riskerar att fördröja planeringsarbetet.

Ett betydande antal remissinstanser uttrycker att utredningens förslag att bilda en utvärderingsfunktion är bra, men avstyrker samtidigt att denna knyts till VTI. Det skäl som genomgående framförs är att VTI inte står i ett oberoende förhållande till de myndigheter som det är tänkt att granska. *VTI* föreslår för sin del en uppdelning av utvärderingen i dels granskning av beslutsunderlag som hanteras av ett förstärkt regeringskansli dels utvärdering av utförda åtgärder som läggs på ett separat organ. Några remissinstanser, däribland *SIKA*, förordar en fristående utvärderingsmyndighet som också har ansvar för officiell och annan statistik. *SIKA*, liksom *Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser*, avstyrker förslaget att *Transportstyrelsen* ska bli statistikansvarig myndighet medan *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget.

**Skälen för regeringens ställningstaganden:** Remissutfallet visar ett starkt stöd för utredningens förslag om att inrätta ett nytt trafikslags-

övergripande trafikverk och en ny utvärderingsfunktion. Som vissa remissinstanser framhållit finns det flera tänkbara vägar att gå när det gäller att tillse att ett trafikslagsövergripande perspektiv får genomslag i trafikmyndigheternas arbete. Regeringen anser emellertid att utredningens förslag om ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den nya planeringsansats som utredningen föreslagit och som skapar de bästa förutsättningarna för tillämpningen av fyrstegsprincipen, funktionaliteten i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna och en lämplig och enhetlig regional representation. Utredningens förslag om vilka verksamheter/verksamhetsdelar som bör sammanföras hos Trafikverket finner regeringen i huvudsak väl avvägt. Regeringen har därför med några undantag följt förslaget i denna del (se härom avsnitt 4.4.2). Däremot anser regeringen, i likhet med flera remissinstanser, att utredningens förslag om att ge Trafikverket i uppdrag att tillhandahålla administrativt stöd och IT-stöd till samtliga myndigheter inom transportområdet inte bör genomföras.

Regeringen är medveten om att Trafikverkets storlek kan komma att medföra inte bara fördelar (bl.a. i beställarrollen) utan även vissa nackdelar. Riskerna för en mer svårstyrd myndighet är emellertid till stor del en fråga om intern organisation och överväger enligt regeringens mening inte de vinster som nyss beskrivits.

Regeringen instämmer i de synpunkter som har framförts om betydelsen av att Trafikverket upprätthåller en hög regional närvaro och kompetens. Därför har regeringen i sina direktiv (dir. 2009:75) om inrättande av Trafikverket lämnat särskilda instruktioner om bl.a. regional organisation, samordning och tillgänglighet för att tillgodose dessa hänsyn.

Flera remissinstanser har påpekat behovet av att Trafikverket balanseras av ökad styrning. Regeringen bedömer att den nya myndigheten Trafikanalys, som ska vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom transportområdet, kommer att kunna tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Utredningens förslag om en utvärderingsfunktion har mött allmänt bifall medan förslaget att knyta den till VTI har väckt lika utbredd kritik. Regeringen anser att den särskilda utvärderings- och analysmyndighet under regeringen som ska bildas är en ändamålsenlig lösning som samtidigt tillgodoser regeringens behov av en stödfunktion och kraven på självständighet från de verksamheter som avses bli föremål för granskning och utvärdering. Denna lösning är dessutom i linje med vad flera remissinstanser föreslagit.

Utredningen angav i sitt slutbetänkande att den inte inom uppdragets tidsram hunnit med att företa en analys av risker med och kostnader för att bilda ett Trafikverk samt rekommenderade regeringen att genomföra en sådan analys. Regeringen uppdrog i maj 2009 åt en konsultfirma att genomföra analysen. Konsultfirman inkom den 1 juli 2009 med en rapport som identifierar risker och möjligheter med att sammanföra Vägverket och Banverket till ett verk samt lämnar rekommendationer för

## 5.2 Allmänt om samtliga lagförslag

Från den 1 april 2010 övertar Trafikverket verksamhetsområden från ett antal myndigheter. För att verksamheterna rent formellt ska kunna bedrivas måste en ändring av myndighetsnamnet ske i de författningar där verksamheterna regleras och nuvarande myndigheter omnämns. Emellertid är det endast i ett fåtal fall som berörda myndigheters namn förekommer i lagtext. Dessutom är det bara två av de berörda myndigheterna, Banverket och Vägverket, som omnämns. Regeringens förslag härvidlag innebär att ett antal lagar ändras endast på så sätt att den nuvarande myndighetens namn byts ut mot Trafikverket. Såsom angetts i föregående avsnitt har dock dessa ändringar givetvis sin grund i beslutet att faktiskt flytta över verksamheterna till den nya myndigheten. De förslag som innehåller enbart namnändringar redovisas i avsnitt 5.3. Det ska anmärkas att i fråga om fastighetstaxeringslagen (1979:1152) namnändringen även har materiell betydelse, varför den kommenteras särskilt.

Beträffande väglagen (1971:948) och lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning föreslås förutom namnändring en redaktionell ändring. Lagförslagen behandlas för sig i avsnitt 5.4 resp. 5.5.

I det förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg som remitterades till Lagrådet ingick en övergångsbestämmelse som angav att Trafikverket vid tillämpningen av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) övertar Banverkets funktion som den enskildes motpart i överklagade ärenden.

*Lagrådet* har anmärkt att det i övergångsbestämmelsen inte tas uttrycklig ställning till om Trafikverket också kan överta Banverkets klagorätt när länsrättens dom gått Banverket emot. Lagrådet anför att situationen kan uppkomma när domen meddelats före den 1 april 2010 och Banverket vid denna tidpunkt har upphört att existera men klagotiden alltså löper. Enligt Lagrådet är det inte självklart att Trafikverket skulle ha klagorätt utan uttryckligt lagstöd, om Trafikverket inte varit den enskildes motpart i processen hos länsrätten.

Enligt regeringens mening gäller utan särskild reglering att en myndighet som övertar en annan myndighets verksamhet i motsvarande mån övertar denna andra myndighets partsställning i pågående och framtida processer. Den övergångsbestämmelse som föreslogs syftade endast till att förtydliga vad som ändå gäller. Som Lagrådets påpekande visar kan emellertid övergångsbestämmelsen ge upphov till tvekan om vad som gäller i de fall som bestämmelsen inte uttryckligen omfattar. Regeringen har därför övervägt att komplettera bestämmelsen men funnit att en sådan komplettering riskerar att bli ofullständig eller på annat sätt missvisande. Eftersom ett förtydligande av övergångsbestämmelsen således riskerar att motverka sitt syfte finner regeringen att den i stället helt bör utgå.

**Regeringens förslag:** Myndighetsnamnen ”Banverket” och ”Vägverket” ändras till ”Trafikverket” i de lagar där dessa namn förekommer.

De lagar som berörs och där endast myndighetens namn ändras är lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m., fastighetstaxeringslagen (1979:1152), lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, yrkestrafiklagen (1998:490), lagen (2001:558) om vägtrafikregister och fordonslagen (2002:574).

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslogs att fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ändras på så sätt att myndighetsnamnet ”Banverket” utgår ur definitionen av kommunikationsbyggnader i 2 kap. 2 §. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Banverket* har motsatt sig promemorians förslag om ändring i fastighetstaxeringslagen och i stället föreslagit att myndighetsnamnet ”Banverket” byts ut mot ”Trafikverket”. *Skatteverket* har förklarat sig inte ha något att erinra mot promemorians förslag. I övrigt har inga remissinstanser haft några synpunkter på förslagen.

**Skälen för regeringens förslag:** I avsnitt 5.1 har redovisats de principiella överväganden som ligger bakom beslutet att inrätta Trafikverket och vilken verksamhet myndigheten ska bedriva. Såsom där anförts kommer beslutet till uttryck genom de nu föreslagna lagändringarna. Ytterligare motivering till förslagen är därför inte nödvändig. Beträffande förslaget till ändring i fastighetstaxeringslagen vill regeringen dock anföra följande.

Enligt 3 kap. 2 § fastighetstaxeringslagen är kommunikationsbyggnader och andra specialbyggnader samt mark som hör till dessa byggnader och markanläggningar som hör till sådana fastigheter undantagna från skatte- och avgiftsplikt. Begreppet kommunikationsbyggnad definieras i 2 kap. 2 § samma lag. Av första stycket av definitionen framgår att garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande utgör kommunikationsbyggnad, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål. Till denna grupp av byggnader torde, förutom de särskilt omnämnda byggnaderna, i princip hänföras övriga byggnader som används för allmänna kommunikationsändamål, såsom trafikledningscentraler och flygledartorn.

Härutöver anges i andra stycket av definitionen att byggnader som används i ett antal bolags och statliga myndigheters, däribland Banverket, verksamheter utgör kommunikationsbyggnader. Även om det inte kommit till uttryck i lagtexten får det anses att det också för den sistnämnda gruppen kommunikationsbyggnader har förutsatts en användning som motsvarar allmänna kommunikationsändamål. Så har bestämmelsen också tillämpats i praxis (se rättsfallet RÅ 1987 ref. 142). I den remitterade promemorian har dragits den slutsatsen att för bl.a. Banverkets del kommunikationsbyggnader enligt andra stycket därmed



redan omfattas av definitionens första stycke. Vid sådant förhållande skulle andra stycket inte fylla någon praktisk funktion för Banverkets del.

Banverket har invänt mot denna slutsats och anfört att verket är ägare till ett stort antal byggnader som inte kan hänföras till dem som räknas upp i första stycket, t.ex. teknikhus och driftledningscentraler, vilka om förslaget genomförs kommer att bli skattepliktiga. Banverket har uppgett sig ha 3 000 fastigheter som har Skatteverkets typkod 829 (specialenhet, kommunikationsbyggnad), för vilka skatteplikt inte råder. Vidare har Banverket anfört att ett byte av "Banverket" till "Trafikverket" inte kommer att leda till någon utvidgning av det skatte- och avgiftsfria området eftersom det för tillämpningen av andra stycket krävs att byggnaden används för ett allmänt kommunikationsändamål.

I motsats till Banverket bedömer regeringen att både driftledningscentraler och teknikhus är byggnader som kan jämföras med de byggnadstyper som räknas upp i första stycket av definitionen. Enligt regeringens bedömning torde de byggnader som används av Banverket för allmänna kommunikationsändamål utan att kunna hänföras till uppräknningen i första stycket vara utomordentligt få, om ens några.

Regeringens utgångspunkt är att den nu aktuella lagändringen ska vara skattemässigt neutral. Med ett fastighetsbestånd om 3 000 skatte- och avgiftsfria enheter finns det trots vad som nyss anförts en risk att gränsdragningsproblem uppstår i en omfattning som inte är försämbart. Det skulle i sin tur kunna komma att medföra en ökad skattebelastning för Banverket.

Nackdelen med Banverkets alternativa förslag, å andra sidan, är en motsvarande risk för en utvidgning av det skatte- och avgiftsfria området, eftersom, vid en namnändring till "Trafikverket", såväl byggnader som används i Vägverkets, Sjöfartverkets, Transportstyrelsens och SIKAs verksamheter som i Banverkets verksamhet kommer att kunna omfattas av andra stycket av definitionen. Enligt regeringens uppgifter kommer endast ett mindre antal bebyggda fastigheter i Vägverkets ägo att föras över till Trafikverket. Det rör sig bl.a. om två vägstationer, ett vägmuseum och ett antal färjevaktstugor. Vägstationerna och färjevaktstugorna är redan i dag undantagna från skatt och avgift och vägmuseet är taxerat till ett värde under 1 000 kronor. Vägverket hyr därutöver ett antal byggnader för sin verksamhet, huvudsakligen kontorslokaler. Det är regeringens bedömning att de nu nämnda ägda eller hyrda byggnaderna inte kommer att undantas från skatte- och avgiftsplikt i vidare mån än i dag om Banverkets förslag genomförs. Den verksamhetsöverföring som kommer att ske från Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och SIKAs verksamhet kommer inte att medföra någon överflyttning av fastigheter. Det som kvarstår är risken att byggnader som i dag är skatte- och avgiftspliktiga i en framtid tas i anspråk av Trafikverket på sådant sätt att de ska klassificeras som kommunikationsbyggnader. Denna dynamik föreligger emellertid redan i dag och utgör på så sätt en inneboende risk i skattesystemet.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att skälen för att utvidga tillämpningsområdet för andra stycket i definitionen av kommunikationsbyggnader till hela Trafikverkets verksamhet väger tyngre än de finansiella konsekvenser som kan väntas.

En alternativ lösning skulle kunna vara att begränsa tillämpningsområdet till den del av det framtida Trafikverkets verksamhet som motsvarar det nuvarande Banverkets verksamhet. En sådan avgränsning är dock lagtekniskt svår att åstadkomma, särskilt som det inte kan uteslutas att Trafikverket kommer att utnyttja möjligheter till gemensamt resursutnyttjande för att uppnå de effektiviseringsvinster som är ett av syftena med omorganiseringen av trafikmyndigheterna. Bestämmelsen riskerar i så fall att bli svår att tillämpa eller ge icke avsedda resultat.

Mot bakgrund av det ovan anförda ansluter sig regeringen till Banverkets uppfattning att namnet "Banverket" bör bytas ut mot "Trafikverket" i uppräknningen av verksamheter i andra stycket av definitionen av kommunikationsbyggnader i 2 kap. 2 § fastighets-taxeringslagen.

#### 5.4 Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948)

**Regeringens förslag:** I väglagen (1971:948) ändras myndighetsnamnet "Vägverket" till "Trafikverket". Dessutom förtydligas befogenheten enligt 26 § tredje stycket att besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg.

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslogs inget förtydligande av Trafikverkets befogenhet enligt 26 § tredje stycket väglagen. I övrigt överensstämmer promemorians förslag med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 26 § tredje stycket väglagen kan Vägverket, om särskilda skäl föreligger, besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Därvid meddelar Vägverket de föreskrifter som behövs. Innebörden härav är, enligt regeringens bedömning, att Vägverket i enskilda fall får besluta om inskränkning i skyldigheten och därvid uppställa de villkor som behövs. Utformningen av bestämmelsen är i detta avseende föråldrad. I samband med att befogenheten nu förs över till Trafikverket bör bestämmelsen förtydligas. Bestämmelsen har formulerats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Lagrådet har vid sin behandling av remissen vidare uppmärksammat att Vägverkets namn förekommer också i punkten 4 i övergångsbestämmelserna till väglagen. Bestämmelsen innehåller en regel om att regeringen får delegera rätten att meddela föreskrifter i ett visst ämne till [statens vägverk], numera Vägverket. Lagrådet har föreslagit att bestämmelsen ska ändras så att regeringen har frihet att själv avgöra till vilken myndighet denna rätt ska delegeras, eftersom detta överensstämmer bäst med regeringsformens principer. Bestämmelsen har ändrats i enlighet med Lagrådets förslag.

**Regeringens förslag:** I 7 § 2 och 3 lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ändras myndighetsnamnet ”Vägverket” till ”Trafikverket”. I 7 § 2 ändras dessutom ordet ”trafikövervakning” till ”vägtrafikövervakning”.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag med den skillnaden att i promemorian inte föreslogs någon ändring av punkten 3.

**Remissinstanserna:** *Vägverket, Transportstyrelsen och SIKA* har påpekat att i konsekvens med ändringen i punkten 2 bör myndighetsnamnet ”Vägverket” ändras till ”Trafikverket” i punkten 3.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 7 § 2 lagen om allmän kameraövervakning krävs inte tillstånd för allmän kameraövervakning som utförs av Vägverket vid bl.a. trafikövervakning. Den trafikövervakning som utförs av Vägverket har beskrivits i förarbetena till lagen om allmän kameraövervakning (se prop. 1997/98:64 s. 33). Som framgått tidigare i denna proposition föreslås Vägverkets och Banverkets verksamheter helt övertas av det nya Trafikverket. Eftersom Trafikverkets ansvarsområde förutom vägtrafik kommer att omfatta järnväg, utöver vissa funktioner som avser luftfart och sjöfart, kommer emellertid, om så sker, undantaget från tillståndsplikten för trafikövervakning att bli mer vidsträckt än i dag. För att undvika detta behöver lagtexten anpassas. Det kan lämpligen göras genom att ordet ”trafikövervakning” byts ut mot ”vägtrafikövervakning”. Avsikten med denna ändring är att tillämpningsområdet för undantaget ska förbli detsamma som i dag. Undantaget ska således även fortsättningsvis omfatta sådan övervakning som i dag utförs av Vägverket utan krav på tillstånd och som primärt sker i vägtrafikens intresse. Utanför tillämpningsområdet faller därmed övervakning som huvudsakligen sker för andra syften, även om övervakningen i och för sig även skulle involvera trafik på väg. Ett hypotetiskt exempel är kameraövervakning vid järnvägsövergångar.

Som bl.a. Vägverket påpekat bör även i 7 § 3 samma lag myndighetsnamnet ”Vägverket” ändras till ”Trafikverket”.

## 6 Konsekvenser

Såsom betonats i tidigare avsnitt är regeringens förslag i denna proposition i huvudsak begränsade till utbyte av myndighetsnamn i ett antal författningar. Förslaget till ändring i fastighetstaxeringslagen innebär dock att förutsättningarna för Skatteverkets prövning av skatte- och avgiftsfrihet ändras eftersom begreppet kommunikationsbyggnad får en något vidare definition. Ändringen förutses inte få några nämnvärda konsekvenser för Skatteverkets arbete. Eftersom begreppet kommunikationsbyggnad och därmed utrymmet för skatte- och avgiftsfrihet utvidgas

kan förslaget åtminstone i teorin få konsekvenser för statens inkomster. Prop. 2009/10:59  
Dessa konsekvenser bedöms bli högst marginella.

Inrättandet av Trafikverket kommer att få vissa praktiska konsekvenser för företag och medborgare. Den samlade verksamheten förväntas bli mer enhetlig och mer effektiv. För allmänhetens del innebär det förhållandet att många verksamheter samlas i en och samma myndighet t.ex. att kontakter i olika ärenden i fortsättningen underlättas.

### 7.1 Förslaget till lag om ändring i väglagen (1971:948)

#### 26 §

Ändringen innebär, förutom att namnet ”Vägverket” ersätts med namnet ”Trafikverket”, ett förtydligande av att i ett beslut enligt 26 § tredje stycket de villkor som behövs får anges. Ändringen innebär således ingenting nytt i sak. Lydelsen av styckets sista mening har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.

#### **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna**

##### **p. 4**

Ändringen har kommenterats i avsnitt 5.4.

### 7.2 Förslaget till lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152)

#### **2 kap.**

##### **2 §**

Ändringen innebär att namnet ”Banverket” ersätts med namnet ”Trafikverket” i andra stycket av definitionen av kommunikationsbyggnader. Ändringen innebär en marginell utvidgning av tillämpningsområdet för definitionens andra stycke eftersom alla byggnader som används, eller kommer att användas, för allmänna kommunikationsändamål i de verksamheter som sammanförs i Trafikverket kommer att omfattas. I princip samtliga dessa byggnader bedöms dock redan i dag utgöra kommunikationsbyggnader enligt definitionens första stycke.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.

### 7.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning

#### **7 §**

I punkten 2 ändras förutom myndighetsnamnet ordet ”trafikövervakning”, till ”vägtrafikövervakning”. Genom sistnämnda ändring avgränsas bestämmelsens tillämpningsområde till sådan övervakning av trafiken på väg som i dag är undantagen från tillståndsplikt. Någon materiell ändring av bestämmelsen är således inte avsedd.

Ändringen av myndighetsnamnet i punkten 3 är en konsekvens av ändringen i punkten 2.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.

## Inledning

Trafikverksutredningens uppdrag är att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Affärsverkets Statens järnvägars (ASJ) och Rederinämndens ansvarsområde. Utifrån analysen är utredningens uppgift att föreslå lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken.

Översynen syftar till att finna de lösningar som bäst stödjer ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringslivet sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen, att det finns en god regional förankring och ett ökat ansvarstagande i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter inom transportsektorn bedrivs på ett effektivt sätt.

Utredningen har den 19 december 2008 lämnat delbetänkandet ”Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar” (SOU 2008:128) samt den 2 mars 2009 delbetänkandet ”De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden” (SOU 2009:24). I slutbetänkandet behandlas det statliga åtagandet, det regionala inflytandet, planeringssystemet och den framtida organiseringen av de statliga verksamheterna inom transportområdet.

## Utredningens överväganden och förslag

Utredaren ska enligt direktiven:

- analysera och klargöra vilka uppgifter som bör vara ett statligt åtagande och i vilken form dessa bör bedrivas,
- föreslå hur uppgifter som inte längre bör vara ett statligt åtagande ska organiseras och finansieras,
- se över och föreslå nya former och arbetssätt samt överväga olika organisationsformer för den strategiska planeringen av transportinfrastrukturen på lång och medellång sikt,
- analysera vilka möjligheter till effektiviseringar och synergier som kan finnas genom en omorientering av myndigheternas uppdrag, verksamhet och organisering,
- vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheterna,
- föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner inom transportsektorn,
- kartlägga och analysera vilka verksamheter som bör organiseras centralt och vilka som ur ett tillväxt- och kundperspektiv kräver regional närvaro.

Det statliga åtagandet inom transportområdet har varit omfattande. Under de senaste två årtiondena har statens åtagande reducerats genom att de infrastrukturproducerande och trafikerande uppgifterna successivt har avskiljts från staten. Affärsverk har bolagiserats, producerande verksamheter har konkurrensutsatts och slutligen bolagiserats och överväganden pågår om fortsatta marknadslösningar när det gäller produktion och trafikering. Statens roll har således förändrats. Statens roll och ansvar är i dag huvudsakligen att skapa och besluta om policy, att förvalta transportsystemen och att beställa och upphandla ny infrastruktur.

Trafikverksutredningen har lämnat två delbetänkanden. Det första ”Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar” tar sikte på statens policyskapande roll. Vi föreslår i betänkandet att det otydliga uppdraget ”sektorsansvar” ersätts med tydliga uppdrag som regeringen formulerar. Styrningen bör vara ett resultat av de mål och riktlinjer som riksdagen lagt fast för transportpolitiken och de utmaningar som måste hanteras. Den policyskapande rollen blir särskilt väsentlig som en följd av de förslag som vi lämnar avseende de två övriga rollerna som staten har; rollen som systemförvaltare och rollen som beställare. Dessa två uppgifter har statmakterna delegerat till myndigheterna inom transportsektorn. Det andra delbetänkandet ”De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden” tar sikte på statens roll som beställare av entreprenader och konsulttjänster inom infrastrukturområdet. Vägverket och Banverket genomför tillsammans upphandlingar till ett värde av cirka 30 mdr per år. Det utgör cirka 30 procent av den totala anläggningsmarknaden och verken har därmed stora möjligheter att påverka branschen. Den totala årliga marknaden för tekniska konsulter verksamma i Sverige är cirka 20 mdr kronor. Uppdrag inom området vägar och infrastruktur är cirka 5 mdr kronor. Trafikverken upphandlar alla de olika tjänster som krävs för att bygga och förvalta infrastruktur som exempelvis förstudier, utredningar, arbetsplaner, järnvägsplaner samt entreprenader för drift, underhåll och byggande. Framtagande av upphandlings- och förfrågningsunderlag, beställningar, upphandlingar och till projekten direkt kopplade projektledningsuppgifter såsom planering, genomförande och uppföljning är också exempel på funktioner som är gemensamma för trafikverken.

Inom anläggningsbranschen finns det enligt utredningens uppfattning stora möjligheter till förbättringar. Under många år har denna bransch inte uppvisat någon ökning av produktiviteten. Snarare har utvecklingen varit negativ. Även en måttlig produktivitetsökning på några procent skulle ge ett betydande tillskott för nyinvesteringar av transportinfrastruktur. För att uppnå detta krävs enligt Trafikverksutredningens uppfattning ett samordnat genomförande av det program för att utveckla beställarfunktionerna och upphandlingarna som utredningen har föreslagit. Ett sådant samordnat genomförande blir effektivare i en gemensam organisation. Staten kan som stor beställare av anläggningstjänster göra stora vinster på en effektivare organisation av upphandling och beställning av infrastruktur.

De åtgärder som vi föreslår ska ses som en helhet. Åtgärderna tar sikte på att skapa förutsättningar för en ökad produktivitet och innovation

genom möjligheter till upprepning, skalekonomier, specialisering, och stordrift. Åtgärderna syftar också till att föra in nya drivkrafter så att korta störningstider vid produktion och tidigare idrifttagning av anläggningar premieras. Genom ändrad riskfördelning kan omvandlingstrycket stärkas. Förslagen till åtgärder är beroende av varandra och bör införas samtidigt. Då skapas goda förutsättningar för att produktiviteten och innovationerna ska kunna öka.

I detta slutbetänkande behandlas det statliga åtagandet, regionala inflytandet, den långsiktiga planeringen och organiseringen av de statliga uppgifterna.

## **Det statliga åtagandet**

Det statliga åtagandet har minskat inom transportområdet. Den producerande och trafikerande rollen har reducerats kraftigt. Det är utredningens bedömning att det statliga åtagandet kommer att minskas ytterligare bland annat genom bolagisering av Banverket Produktion.

Vägverket och Banverket driver i dag en rad verksamheter i form av resultatenheter. Vissa av dessa enheter producerar och levererar tjänster inte bara för myndigheternas behov utan också till en marknad i konkurrens med privata företag. Inom andra områden finns det en marknad som skulle kunna erbjuda motsvarande tjänster till Vägverket och Banverket. Utredningen har uppmärksammat dessa förhållanden och föreslår att särskilda utredningar görs som tar sikte på att få ökad effektivitet genom en renodling av verkens verksamhet. Konkurrensutsatt affärsverksamhet ska i princip inte bedrivas av myndigheter.

Utredningen behandlar också frågan om den statliga bidragsgivningen till kollektivtrafikanläggningar och frågan om väghållningsansvaret. Den sistnämnda frågan har också ett vidare perspektiv då den inte enbart avser statliga och kommunala väghållare utan även enskilda. Utifrån olika vägars förändrade funktion för trafiken finns enligt utredningen starka motiv för att se över nuvarande fördelning av väghållningsansvaret.

Det är utredningens bedömning att bidrag till kollektivtrafikanläggningar m.m. i grunden inte är ett statligt åtagande. Under decennierna har dock staten lämnat bidrag vilket kan ses som ett uttryck för att staten ändå känner ett ansvar. Givet att regeringen avser fortsätta med ett stöd är det utredningens uppfattning att generella bidrag är att föredra framför nuvarande specialdestinerade bidrag. Regeringen har emellertid nyligen tillsatt en parlamentarisk kommitté som har i uppgift att utvärdera och utreda systemet för kommunalekonomisk utjämning. I uppdraget ligger det att bland annat överväga om det finns specialdestinerade statsbidrag som istället bör ingå i det generella statsbidraget. Mot denna bakgrund bedömer Trafikverksutredningen att eventuella förändringar bör anstå till dess att den parlamentariska kommittén lämnat sina förslag.



## **Det regionala inflytandet**

Trafikverksutredningen tar inte ställning till om det regionala inflytandet bör öka, utan pekar på hur inflytandet kan ökas.

De svenska länens geografiska avgränsning utformades på 1600-talet. Transportsystemen har sedan dess utvecklats på sådant sätt att de geografiska gränserna inte längre är relevanta sett ur ett transportperspektiv. Ur perspektivet är det enligt Trafikverksutredningens uppfattning en fördel om det regionala inflytandet och ansvaret tar sin utgångspunkt i större geografiska regioner. En given fördel är att transportmönstren bättre kan överblickas och att prioriteringen därför kan grundas på bättre kunskaper. I en större region kommer antalet likstora kommuner att öka vilket gör det nödvändigt med skarpare prioriteringar mellan orter och kommuner som spelar likartade roller inom den större regionen. Trafikverksutredningen anser att det är en fördel för transportpolitiken om man går vidare med den förändringsprocess som har påbörjats med Ansvarskommitténs arbete och genomförda regionbildningar. Av stor betydelse är också att antalet regionkommuner inte blir för stort. Av regeringens uttalande talar allt för att den framtida färdvägen är klar även om det är oklart när hela Sverige kommer att vara omorganiserat. Under ännu en tid kommer därför den regionala nivån, i ett infrastruktursammanhang, att vara organiserat på olika sätt – något som måste hanteras. Utifrån ett transportpolitiskt perspektiv är större regionkommuner med direktvald ledning, enligt den modell som Ansvarskommittén föreslår, att föredra. Det ökar den regionala nivåns möjligheten till reellt inflytande och underlättar samarbetet med staten.

Utredningens bedömning är att regionalt inflytande kan bidra genom ett mer territoriellt orienterat förhållningssätt och kan i ökad utsträckning vara en av utgångspunkterna för infrastrukturplaneringen. Ett ökat regionalt inflytande kan också innebära ett ökat regionalt ansvarstagande. Ett utökat regionalt inflytande innebär sannolikt att fokus vrids från traditionella transportpolitiska intressen mot bredare och mer allmänna samhällsbyggnadsintressen. Ökat regionalt inflytande förutsätter samtidigt tydligare statlig styrning så att spelplanen för regionala och lokala aktörer är klar, samt att staten är närvarande lokalt och regionalt för att kunna värdera det regionala arbetet och säkerställa att det bidrar till övergripande nationella mål. Staten behöver utveckla ett förutsägbart och konsekvent förhållningssätt i medfinansieringsfrågan och bl.a. tydliggöra på vilket sätt medfinansiering eventuellt ska tillåtas påverka åtgärdernas inbördes prioriteringar. Det regionala inflytandet innebär i dag, och än mer om regionalt inflytande ökar, att trafikverkens resultatansvar är begränsat. Ett ökat regionalt inflytande förutsätter att riksdag och regering accepterar större regionala skillnader.

## **Planeringsprocessen**

Utredningen har i uppdrag att föreslå nya former för den strategiska planeringen av infrastruktur. Utredningen ska också vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheten.

Det krävs enligt Trafikverksutredningen en ny ansats i den långsiktiga planeringen. Man måste kontinuerligt arbeta med frågor som rör den rådande funktionaliteten i transportsystemet ställt mot dels målen dels mot den verklighet man möter. Det planeringssystem vi har i dag lever inte upp till detta. En planeringsprocess som tar fyra år att genomföra och som upprepas vart fjärde år svarar inte alls mot de förväntningar och krav som rimligen bör ställas på ett modernt och effektivt planeringssystem. Processen såsom den bedrivits under årens lopp är diskontinuerligt utdragen i tid. Den är svåröverskådlig och mycket kostsam. Till bilden hör också att betydande delar av de planer som fastställs är låsta av pågående projekt och långt framskridna planer på start av objekt som beslutats i annan ordning. Den nuvarande planeringsprocessen är således en omfattande process vars uppoffringar inte synes stå i rimlig proportion till den nytta den ger. En mindre omfattande process, som är mer överskådlig och knuten till en effektiv kontroll av den rådande och framtida funktionaliteten i transportsystemet, torde enligt utredningens mening leda fram till ett bättre resultat.

Det är utredningens uppfattning att det politiska inflytandet av demokratiska skäl måste få betydligt snabbare genomslag. Nuvarande planeringsprocess är så utdragen att det tar två mandatperioder för att en regerings prioriterade infrastrukturobjekt överhuvudtaget ska ha påbörjats. Trots att en ny planeringsperiod började diskuteras under den förra regeringen och att nuvarande regering tämligen omgående beslutade om direktiv för inriktningsplaneringen kan de konkreta åtgärderna beslutas först under 2010. Därefter dröjer det ytterligare ett antal år innan regeringens beslut kan bli verklighet. Man kan därför på goda grunder hävda att varje regering är fånge i ett planeringssystem.

I utredningen konstaterar vi att det skett en perspektivförskjutningen i planeringen. Genom breddningen av trafikverkens uppdrag och införandet av den så kallade fyrstegsprincipen har perspektivet i planeringen och i val av åtgärder under den senaste tiden förändrats. Perspektivet har förskjutits från infrastrukturbyggande till samhällsbyggande. Det finns en ambition från alla inblandande att låta det trafikslagsövergripande synsättet i grunden prägla planeringen. Detta motiverar inte bara förändringar i planerings- och beslutssystemet utan också hur ansvar fördelas mellan olika aktörer och hur organisationen utformas. En verksamhet, som är organiserad utifrån enskilda trafikslag, riskerar att motverka den önskvärda utvecklingen. Det nya planeringssystemet baseras på en process som kan indelas i olika faser:

1. Förberedelsefasen
2. Dialogfasen
3. Planeringsfasen
4. Beredningsfasen
5. Genomförandefasen
6. Uppföljningsfasen
7. Utvärderingsfasen

Förberedelsefasen handlar om ta fram underlag som redovisar den rådande funktionaliteten i transportsystemen och var brister anses föreligga med avseende på viktiga mål och behov. Det betyder i praktiken att

det ska finnas en kontinuerligt uppdaterad beskrivning av tillstånd och utveckling i transportsystemet. Den ska vara framtagen finnas tillgänglig och dokumenterad under våren. Inför en ny mandatperiod är det särskilt väsentligt att tillståndsbeskrivningen är aktuell och ger väsentliga ingångsvärden till nästa fas i processen.

Den andra fasen i den nya planeringsprocessen, dialogfasen, inleds med att regeringen vid en ny mandatperiod under oktober/november månad formulerar och meddelar direktiv för den dialog som ska äga rum mellan företrädare för regeringen och företrädare för respektive region. Syftet med dialogen är att på strategisk nivå skapa ömsesidig förståelse och nå samsyn om inriktningen på insatser och åtgärder för den kommande jämte de därpå två följande mandatperioderna för att möta utmaningar och nå väsentliga mål för transportpolitiken. I dessa dialoger medverkar trafikverken med expertkunskaper om transportsystemens funktionalitet, tillstånd, utveckling och effektsamband. Dialogfasen, avslutas med att regeringen utfärdar direktiv för planeringsfasen, senast vid februari månads utgång året därpå.

Den tredje fasen, planeringsfasen, inleds med att regeringen utfärdar direktiv där den långsiktiga inriktningen anges för planeringen jämte preliminära ramar för de fyra närmaste åren. Direktiven riktas till de planeringsansvariga på nationell och regional nivå vars uppgift är att genomföra planeringen och lämna förslag till åtgärder i en plan som omfattar de fyra närmaste åren jämte förslag till strategi för de kommande två fyraårsperioderna. För den första av dessa två fyraårsperioder ska redovisas vilka infrastrukturella åtgärder som bör vara föremål för närmare utredningar. Denna fas, under vilken trafikverken och regionerna ska genomföra åtgärdsplaneringen, pågår fram till utgången av juni månad. Även detta arbete ställer krav på en kontinuerligt verkande planerings- och uppföljningsprocess hos verken.

Den fjärde fasen, beredningen inleds senast vid juni månads utgång samma år. Då lämnas förslagen till regeringen. Förslagen bereds i regeringskansliet. Under beredningsfasen inhämtar regeringskansliet en så kallad "second opinion" av en från de planeringsansvariga fristående utvärderingsfunktion. Regeringen lämnar i budgetpropositionen förslag till anslag för nästkommande år jämte beräknade ramar för de därpå följande tre åren. Vidare lämnas en redovisning av hur medlen ska användas och med vilken strategi den tänker möta utvecklingen bortom den närmaste fyraårsperioden. Denna fas avslutas med att regeringen i beslut fastställer den nationella åtgärdsplanen. De regionala planerna fastställs av behörigt regionalt organ. I regleringsbrev för kommande verksamhetsår ställer regeringen medel till förfogande och meddelar de övriga föreskrifter som gäller för ett effektivt genomförande av planerna.

Genomförandet av beslutade infrastrukturella åtgärder sker genom upphandlingar i konkurrens på marknaden. För andra åtgärder sker genomförandet dels med egen personal dels tillsammans med andra myndigheter eller organisationer eller med stöd av konsulter och andra. Trafikverksutredningen har i särskilt betänkande lämnat förslag till åtgärder för att öka produktivitet och innovationsgraden inom anläggningsmarknaden och lämnar i detta betänkande förslag som syftar till renodling av myndigheternas verksamhet.

Uppföljning av funktionaliteten i transportsystemet är central för att öka kunskap och lärande och därigenom skapa underlag för nya åtgärder och nya beteenden för att öka effektiviteten. Uppföljningen och analysen är således både starten och slutet på planeringsprocessen. De planerade och genomförda åtgärderna måste därför följas upp för att säkerställa sambanden mellan åtgärder och effekter. Därigenom skapas en strikt koppling till faktiska förhållanden i transportsystemen och hur pass väl genomförandet av planer löser de problem, brister och behov som finns systemen. En kontinuerlig analys av åtgärd och effekt blir ett naturligt inslag i arbetet.

Utvärderingarna och analyserna tar sikte på valet av åtgärder och insatser för att möta utmaningar och behov inom och med transportsystemet. Frågan om åtgärdernas påverkan och effekter är central i planeringssystemet. I grunden handlar det om effektiviteten i systemet och hur skattemedlen används på mest effektiva sätt. Den samhälls-ekonomiska analysen står här i förgrunden. Utvärderingar och analyser av trafikverkens agerande och grunderna för agerandet jämte förslag till åtgärder är andra väsentliga områden i utvärderingen. Särskild utvärdering ska vidare göras av kalkylerna för investeringsutgiften.

Varje år återkommer regeringen till riksdagen i budgetpropositionen och redovisar vad som genomförts, en uppföljning av större pågående projekt samt med förslag till anslag och ramar för ytterligare ett år. På det sättet får riksdagen en årlig redovisning samt möjlighet att ta ställning till om inriktningen och omfattningen av insatserna och åtgärderna är sådana att transportsystemet funktionalitet förbättras. Vidare ges också möjlighet till omprövning av den mer långsiktiga strategin för utvecklingen av transportsystemet som helhet.

Beslut inom transportsektorn som rör såväl infrastrukturen som andra typer av åtgärder är ofta långsiktiga. Besluten är väsentliga för människor och företag. De påverkar individernas, hushållens och företagens förutsättningar när det gäller arbete, bosättning, lokalisering, service, m.m. Politiken måste vara långsiktig. Det finns därför skäl att skapa breda politiska överenskommelser som medför stabilitet i beslutsfattandet och i den förda politiken.

Den process som här föreslås kan med fördel också stödjas av en parlamentarisk beredning när det gäller att utforma direktiven inför den dialog som ska föras med regionerna och när det gäller att ta ställning till de direktiv som ska ligga till grund för åtgärdsplaneringen. Det är i dessa direktivfaser som påverkan på inriktningen på planeringen är mest effektiv. Självfallet ska en sådan beredning ges all den information om funktionaliteten i transportsystemet som uppföljningen ger. Beredningen kan och ska därför årligen ges ny kunskaper om utveckling och tillstånd i transportsystemet och hur pass väl utvecklingen och tillståndet svarar mot de mål som satts upp.

I dagens praxis är kulturen för uppföljning svag inom transportsektorn både vad gäller uppföljning av enskilda objekt och av trafikverkets funktionalitet i sin helhet. I den nya planeringsansatsen sätts uppföljning och utvärdering i centrum. Utredningen föreslår därför att en ny utvärderingsfunktion skapas. Utredningen föreslår vidare en anpassning av anslagsstrukturen och en anslagskonstruktion som medger effektiv framdrift av projekten oberoende av storlek.

## Organisering av uppgifter

Den nuvarande organisationen av myndigheterna inom transportområdet baseras i allt väsentligt på den stora roll som staten åtog sig när det gäller produktionen av infrastruktur. Anläggningarna och dess specifika egenskaper och teknologi ställde krav på särskilt yrkeskunnande. Den specifika kompetensen att bygga, underhålla och sköta vägar, järnvägar, flygplatser och farleder är grunden för dagens trafikverk. Under de senaste årtiondena har produktionsrollen tonats ned och i stället har andra roller i sammanhanget lyfts fram. De organisationsförändringar som inleddes i början på 1990-talet med separering av produktionen från rollen som infrastrukturförvaltare och en successiv konkurrensutsättning har slutligen resulterat i att staten så gott som helt har upphört att i förvaltningsform engagera sig i produktionsverksamhet. I stället har trafikverken getts en bredare roll som ansvarig för respektive trafikslags effektivitet i ett transportpolitiskt sammanhang.

Statens roll som förvaltare av transportsystemet framträder allt tydligare i takt med produktion och trafikering i ökad utsträckning sker efter marknadsmässiga principer. I förvaltningen av transportsystemet, dvs. statens systemförvaltande roll, ligger att skapa förutsättningar för transportsystemets funktionalitet och utveckling. Kraven på funktionalitet uttrycks oftast i termer av tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet, jämställdhet och miljöanpassning. Trafikverksutredningen konstaterar att bästa kunskapen om funktionaliteten har den som sköter, underhåller och utvecklar anläggningar och ser till att de utnyttjas effektivt, att de som nyttjar anläggningarna får tillräcklig och nödvändig support för säkra, framkomliga och miljöanpassade transporter samt svarar för att fordonen interagerar med anläggningarna på ett säkert, framkomligt och miljöanpassat sätt.

Trafikverksutredningen har i uppdrag att vid behov föreslå ändrad organisering av hela eller delar av verksamheterna inom transportområdet.

Det är Trafikverksutredningen bedömning att det nya planeringssystemet, statens systemförvaltande roll, upphandlingsfunktionen, det trafikslagsövergripande förhållningssättet, tillämpningen av fyrstegsprincipen, det fortsatta arbetet med inre effektivitet samt den regionala närvaron bäst förverkligas i en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg.

Ett nytt Trafikverk förutsätter också en rad andra förändringar för att reformen enligt Trafikverksutredningens bedömning ska bli lyckosam. För det första krävs en starkare styrning. Ett förstärkt Regeringskansli med förutsättningar att etablera en parlamentarisk beredning kan väsentligt öka möjligheterna att på ett effektivt sätt styra och följa upp verksamheten i Trafikverket. För det andra är det nödvändigt att skapa en utvärderingsfunktion som kan bistå regeringen och riksdagen med utvärderingar på såväl objektsnivå som systemnivå. En utvärderingsfunktion är också ett nödvändigt instrument för att regeringen bland annat inför beslut skall få stöd med att utvärdera förslag från Trafikverket, en så kallad ”second opinion”. För det tredje är det av stor betydelse att en ny funktion för att hantera samhällsliga ingångsdata i samhällsekonomiska analyser tillskapas. För det fjärde är det också en

förutsättning för utredningens förslag att processen att bolagisera de producerande delarna fortsätter. Det innebär att arbetet som inletts med att bolagisera Banverkets Produktion bör slutföras.

Till det nya Trafikverket förs samtliga uppgifter som för närvarande utförs av Vägverket och Banverket samt de uppgifter som utförs av SIKA, LFV, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i den nuvarande långsiktiga inriktnings- och åtgärdsplaneringen. De kvarvarande uppgifterna hos SIKA främst uppgifterna som knyts till ansvaret för den officiella statistiken inom transportområdet motiverar inte att SIKA huvudsakligen med denna enda uppgift finns kvar som myndighet. Ansvaret för den officiella statistiken föreslår utredningen att föras till Transportstyrelsen. Som en följd härav läggs Vägverket, Banverket och SIKA ned.

De förändringar som skett i statens roller och de utmaningar som transportsystemet står inför ställer krav på en helt annan ansats i den långsiktiga planeringen och en ny struktur i organisationen av de statliga verksamheterna inom transportområdet. Våra förslag när det gäller planeringssystemet och en ny organisation hänger ihop och bildar tillsammans nya förutsättningar för att förbättra både den yttre och inre effektiviteten i den statliga verksamheten. Genom tydligare uppdrag till myndigheterna och genom en effektivare statlig beställarorganisation förstärks möjligheterna ökad effektivitet.

## Förslag till lag om ändring i väglagen (1971:948)

Härigenom föreskrivs att i 6, 8, 11, 14 c, 18, 22, 26, 70, 75, 75 a, 76 och 77 §§ väglagen (1971:948)<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:459.

Senaste lydelse av

14 c § 1998:832

18 § 2006:419

26 § 1998:832

70 § 2005:940

75 a § 2005:184

76 § 1990:1486.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om  
vägtrafikregister

Prop. 2009/10:59  
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister<sup>1</sup>  
ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 13 § 2009:227.



Härigenom föreskrivs att i 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574)<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 3 kap. 4 § 2008:1377.

Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Prop. 2009/10:59  
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1998:150) om allmän kamera-  
övervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

7 §<sup>1</sup>

Tillstånd krävs inte för allmän kameraövervakning

1. när övervakningen sker med en övervakningskamera som av trafik-  
säkerhetsskäl eller för säkerheten i arbetsmiljön är uppsatt på fordon,  
maskin eller liknande för att förbättra sikten för föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs av *Vägverket*      2. vid övervakning som utförs  
av *Trafikverket*

a) vid trafikövervakning eller      a) vid *vägtrafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som avses i bilagan till lagen (2004:629)  
om trängselskatt och sker för att samla in endast sådana uppgifter som  
behövs för att beslut om trängselskatt enligt lagen skall kunna fattas och  
för att kontrollera att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i en vägtunnel som avses i lagen  
(2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och som utförs av någon annan  
tunnelhållare än Vägverket eller

4. när övervakningen sker i sådana fall som avses i 4 § första stycket.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 § 2006:420.

Härigenom föreskrivs att i 2 kap. 1 b, 7–8 och 13 §§, 3 kap. 2 §, 5 kap. 1–1 a och 3 §§ lagen (1995:1649) om byggande av järnväg<sup>1</sup> ordet ”Banverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form.

---

Denna lag träder i kraft den xx. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Trafikverket istället för Banverket vara den enskildes motpart, om Trafikverket efter ikraftträdandet är behörigt att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
2 kap. 1 b § 1998:850  
2 kap. 7 § 2005:944  
2 kap. 8 § 2005:944  
3 kap. 2 § 2005:944  
5 kap. 1 a § 2005:185  
5 kap. 3 § 1997:742.

Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängsel-  
skyldighet för järnväg m.m.

Prop. 2009/10:59  
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att i 7 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet  
för järnväg m.m.<sup>1</sup> ordet ”Banverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 7 § 2004:520.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska ha följande lydelse.

**2 kap.**  
**2 §<sup>1</sup>**  
*Nuvarande lydelse*

Byggnader ska indelas i byggnadstyper som anges i det följande.

---

Specialbyggnad	Med specialbyggnad avses
Försvarsbyggnad	Byggnad som används för försvarsändamål eller ekonomisk försvarsberedskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbyggnad.
Kommunikationsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditions byggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål.  Byggnad som används i Statens järnvägars, Luftfartsverkets, Banverkets, Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildningsradio Aktiebolags verksamhet.
Distributionsbyggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elektricitet eller vatten.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 2 § 2009:105.

Byggnader ska indelas i byggnadstyper som anges i det följande.

---

Specialbyggnad	Med specialbyggnad avses
Försvarsbyggnad	Byggnad som används för försvarsändamål eller ekonomisk försvarsberedskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbyggnad.
Kommunikationsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditions byggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål.
	Byggnad som används i Statens järnvägars, Luftfartsverkets, Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildningsradio Aktiebolags verksamhet.
Distributionsbyggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elektricitet eller vatten.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

## Förteckning över remissinstanser avseende betänkandet

Efter remiss har yttranden över slutbetänkandet *Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)* lämnats av följande remissinstanser. Svea Hovrätt (miljööverdomstolen), Nacka tingsrätt (miljödomstolen), Vänersborgs tingsrätt (miljödomstolen), Rikspolisstyrelsen, Kustbevakningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Statens haverikommission, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Naturvårdsverket, Lantmäteriverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Statens geotekniska institut (SGI), Boverket, Post- och telestyrelsen, Banverket, Statens järnvägar, Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sjöfartsverket, Rederinämden, Luftfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Transportstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning (SGU), Skogsstyrelsen, Konkurrensverket, Verket för innovationssystem (VINNOVA), Tillväxtverket, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Konsumentverket, Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam), Diskrimineringsombudsmannen, Riksantikvarieämbetet, Arbetsgivarverket, Stockholms läns landsting, Norrbottens läns landsting, Skåne läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Samverkansorganet i Uppsala län, Samverkansorganet i Södermanlands län, Samverkansorganet i Östergötlands län, Samverkansorganet i Kalmar län, Samverkansorganet i Gotlands län, Samverkansorganet i Blekinge län, Samverkansorganet i Hallands län, Samverkansorganet i Dalarnas län, Samverkansorganet i Jönköpings län, Samverkansorganet i Värmlands län, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Samverkansorganet i Örebro län, Stockholms kommun, Enköpings kommun, Eskilstuna kommun, Norrköpings kommun, Jönköpings kommun, Ljungby kommun, Kalmar kommun, Gotlands kommun, Karlskrona kommun, Malmö kommun, Bromölla kommun, Halmstads kommun, Göteborgs kommun, Vänersborgs kommun, Karlstads kommun, Torsby kommun, Hallstahammars kommun, Borlänge kommun, Sundsvalls kommun, Härnösands kommun, Östersunds kommun, Umeå kommun, Storumans kommun, Luleå kommun, Gällivare kommun, Kiruna kommun, Sveriges Kommuner och Landsting, Norrtåg AB, Branschorganisationen Tågoperatörerna, Cykelfrämjandet, Handikappförbundens samarbetsorgan, Landsorganisationen (LO), Motormännens Riksförbund, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Näringslivets Transportråd, Riksförbundet enskilda vägar (REV), SACO, SEKO, ST, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svensk kollektivtrafik, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Transportindustriförbund, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska Naturskyddsföreningen, Svenska Petroleuminstitutet, Svenska stadsnätsföreningen, Sveriges Åkeriföretag, Swedish Network Users Society och TCO.



Försvarsmakten, Samverkansorganet i Kronobergs län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Strömstads kommun, Karlsborgs kommun, Hallsbergs kommun, Älvdalens kommun, Gävle kommun, Haparanda kommun, Jönköpings Länstrafik AB, Norrtåg AB, Tåg i Bergslagen AB, Almega IT & Telekomföretagen, Bil Sweden, Järnvägsforum, Resenärsforum, Svenska Flygföretagens Riksförbund, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv och Synskadades Riksförbund har avstått från att yttra sig.

Yttranden har även kommit in från Handikappades Riksförbund (DHR), Elöverkänsligas Riksförbund, Falu kommun, Lycksele kommun, SACO – Trafik och järnväg, SACO S-föreningen vid Vägverket, SACO – Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Transportarbetarförbundet, Sveriges Ingenjörer, Sveriges Ingenjörer Banverket, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, TeliaSonera Skanova Access AB och UFNI.

## Förteckning över remissinstanser avseende promemorian

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över promemorian *En ny myndighet: "Trafikverket" – förslag till lagändringar, dnr N2009/3740/IR*. Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket, Rederinämnden, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Transportstyrelsen, Skatteverket och Justitiekanslern.

Luffartsverket har avstått från att yttra sig.

Yttrande har dessutom inkommit från 2008 års kameraövervakningsutredning.

## Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

7 §<sup>1</sup>

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Banverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *skall* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Banverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *skall* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *skall* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande inte uppfört stängsel längs viss bansträcka eller har *Trafikverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel längs viss bansträcka som förvaltas av staten, föreligger inte stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden med avseende på järnvägens drift eller regeringen efter ansökan bestämmer att stängsel längs bansträckan *ska* hållas.

Om stängselskyldighet inte föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, längs vilken *Trafikverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, *ska* vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. Talan om ersättning som inte grundas på väsentligt ändrade förhållanden som inträtt efter lagens ikraftträdande med avseende på järnvägens drift, *ska* dock väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2004:520.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

Härigenom föreskrivs i fråga om väglagen (1971:948)<sup>1</sup>  
dels att i 6, 8, 70, 75, 75 a och 76 §§ ordet ”Vägverket” i olika  
böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form,  
dels att 11, 14 c, 18, 22, 26 och 77 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 11 §

Fråga om byggande av väg  
prövas av *Vägverket* efter samråd  
med länsstyrelsen. Om *Vägverket*  
och länsstyrelsen har olika upp-  
fattning, hänskjuts frågan till  
regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att  
fråga om byggande av väg i vissa  
fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om byggande av väg  
prövas av *Trafikverket* efter  
samråd med länsstyrelsen. Om  
*Trafikverket* och länsstyrelsen har  
olika uppfattning, hänskjuts frågan  
till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att  
fråga om byggande av väg i vissa  
fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

14 c §<sup>2</sup>

*Vägverket skall* med eget  
yttrande överlämna frågan om  
byggande av väg till regeringen  
för prövning enligt 17 kap. 1 §  
miljöbalken. Detsamma gäller om  
regeringen enligt 17 kap. 3 §  
miljöbalken har förbehållit sig  
prövningen av vägens tillåtlighet.  
Regeringens prövning *skall* ske på  
grundval av en upprättad väg-  
utredning enligt 14 b §.

*Trafikverket ska* med eget  
yttrande överlämna frågan om  
byggande av väg till regeringen  
för prövning enligt 17 kap. 1 §  
miljöbalken. Detsamma gäller om  
regeringen enligt 17 kap. 3 §  
miljöbalken har förbehållit sig  
prövningen av vägens tillåtlighet.  
Regeringens prövning *ska* ske på  
grundval av en upprättad väg-  
utredning enligt 14 b §.

18 §<sup>3</sup>

Arbetsplan fastställs av *Väg-  
verket* efter samråd med läns-  
styrelsen. Om *Vägverket* och läns-  
styrelsen har olika uppfattning,  
hänskjuts frågan om fastställelse  
av planen till regeringens pröv-  
ning. Innehållet i miljö-  
konsekvensbeskrivningen samt  
resultatet av samråd och yttranden

Arbetsplan fastställs av *Trafik-  
verket* efter samråd med läns-  
styrelsen. Om *Trafikverket* och  
länsstyrelsen har olika uppfattning,  
hänskjuts frågan om fastställelse  
av planen till regeringens pröv-  
ning. Innehållet i miljö-  
konsekvensbeskrivningen samt  
resultatet av samråd och yttranden

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1987:459.

Senaste lydelse av

70 § 2005:940

75 a § 2005:184

76 § 1990:1486.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:832.<sup>3</sup> Senaste lydelse 2006:419.

*skall* beaktas då arbetsplanen fastställs.

I sådana fall då utställelse har underlåtits med stöd av 17 § tredje eller fjärde stycket behöver fastställelse inte ske.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Vägverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

*ska* beaktas då arbetsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan är förfallet, om inte inom fem år från utgången av det år, under vilket beslutet vann laga kraft, vägens sträckning har blivit i sin helhet tydligt utmärkt på marken och det i arbetsplanen angivna vägbyggnadsarbetet har påbörjats. Om synnerliga skäl föreligger, kan regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, *Trafikverket* förlänga tiden, varje gång med högst tre år.

Ett beslut om fastställelse av en arbetsplan eller en förlängning av giltighetstiden *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

## 22 §

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Vägverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Vägverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *skall* prövas av länsstyrelsen.

Fråga om förändring av enskild väg till allmän prövas av *Trafikverket* efter samråd med länsstyrelsen. Om *Trafikverket* och länsstyrelsen har olika uppfattning, hänskjuts frågan till regeringens prövning.

Regeringen kan förordna att fråga om förändring av enskild väg till allmän i vissa fall *ska* prövas av länsstyrelsen.

## 26 §<sup>4</sup>

Väg *skall* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *skall* vägområdet hållas i ett sådant skick att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att

Väg *ska* hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Genom renhållning *ska* vägområdet hållas i ett sådant skick att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1998:832.

skäligen trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, kan Vägverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Vägverket meddelar därvid de föreskrifter som behövs.

skäligen trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Detsamma gäller i fråga om mark till en bredd av 25 meter intill parkeringsplats eller rastplats som är väganordning, i den mån allmänheten har tillträde till marken. Inom områden med detaljplan gäller detta stycke endast områden för motorväg eller motortrafikled. Ytterligare krav i fråga om renhållning inom områden där detta stycke gäller får inte ställas med stöd av miljöbalken.

De åtgärder som behövs för sådana ändamål som anges i första och andra styckena räknas till drift av väg. Till drift av väg räknas också serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Om särskilda skäl föreligger, får Trafikverket besluta om inskränkning i skyldigheten att vidta åtgärder för drift av väg. Trafikverket får förena ett sådant beslut med de villkor som behövs.

#### 77 §

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43 eller 45–48 § och Vägverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika skall vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet skall gälla omedelbart.

Andra beslut enligt denna lag än

Ett beslut i fråga om tillstånd enligt 39, 43, 45, 46, 47 eller 48 § och Trafikverkets beslut i fråga om fastställelse av en arbetsplan för väg, förändring av en enskild väg till allmän, förklaring att en gata tillika ska vara allmän väg eller indragning av en väg blir gällande när beslutet vinner laga kraft. I ett beslut om tillstånd får dock förordnas att beslutet ska gälla omedelbart.

som avses i första stycket gäller omedelbart, om inte något annat förordnas i beslutet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska ha följande lydelse.

**2 kap.**  
**2 §<sup>1</sup>**  
*Nuvarande lydelse*

Byggnader ska indelas i byggnadstyper som anges i det följande.

---

Special- byggnad	Med specialbyggnad avses
Försvars- byggnad	Byggnad som används för försvarsändamål eller ekonomisk försvarsberedskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbyggnad.
Kommunikationsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparationsverkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunikationsändamål.  Byggnad som används i Statens järnvägars, Luftfartsverkets, <i>Banverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildningsradio Aktiebolags verksamhet.
Distributionsbyggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elektricitet eller vatten.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 2 kap. 2 § 2009:105.



*Föreslagen lydelse*

Byggnader ska indelas i byggnadstyper som anges i det följande.

---

Special- byggnad	Med specialbyggnad avses
Försvars- byggnad	Byggnad som används för försvars- ändamål eller ekonomisk försvars- beredskap, om byggnaden inte är en fristående industriell anläggning. Även mässbyggnad ska utgöra försvarsbygg- nad.
Kommunika- tionsbyggnad	Garage, hangar, lokstall, terminal, stationsbyggnad, expeditionsbyggnad, vänthall, godsmagasin, reparations- verkstad och liknande, om byggnaden används för allmänna kommunika- tionsändamål.  Byggnad som används i Statens järn- vägars, Luftfartsverkets, <i>Trafikverkets</i> , Teracom Aktiebolags, Sveriges Radio Aktiebolags, Sveriges Television Aktiebolags och Sveriges Utbildnings- radio Aktiebolags verksamhet.
Distributions- byggnad	Byggnad som ingår i överförings- eller distributionsnätet för gas, värme, elek- tricitet eller vatten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010 och tillämpas första gången vid 2011 års fastighetstaxering.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1995:1649) om byggande av järnväg<sup>1</sup>

dels att i 5 kap. 1, 1 a och 3 §§ ordet ”Banverket” i olika böjningsformer ska bytas ut mot ”Trafikverket” i motsvarande form,

dels att 2 kap. 1 b, 7, 8 och 13 §§ och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **2 kap.**

### **1 b §<sup>2</sup>**

*Banverket skall* med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning *skall* ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

*Trafikverket ska* med eget yttrande överlämna frågan om byggande av järnväg till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller om regeringen enligt 17 kap. 3 § miljöbalken har förbehållit sig prövningen av järnvägens tillåtlighet. Regeringens prövning *ska* ske på grundval av en upprättad järnvägsutredning enligt 1 a §.

### **7 §<sup>3</sup>**

*Banverket skall* ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning *skall* kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

*Trafikverket ska* ställa ut en järnvägsplan för granskning. Därvid gäller vad som i 6 kap. 8 § första stycket miljöbalken sägs om att miljökonsekvensbeskrivning *ska* kungöras och hållas tillgänglig för allmänheten.

En järnvägsplan som enbart avser ombyggnad av järnväg behöver dock ställas ut endast

1. om ombyggnaden bedöms komma att medföra betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser, eller

2. om någon annans mark eller utrymme behöver tas i anspråk eller särskild rättighet behöver upphävas eller begränsas och ett sådant ianspråktagande eller upphävande eller en sådan begränsning inte skriftligen medgetts av berörda fastighetsägare och innehavare av särskild rätt.

Vad som sägs i andra stycket gäller också i fråga om en järnvägsplan som endast innefattar ändring av planen för ett järnvägsbygge som ännu inte är färdigställt.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 5 kap. 1 a § 2005:185  
5 kap. 3 § 1997:742.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1998:850.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2005:944.

8 §<sup>4</sup>

En järnvägsplan fastställs av *Banverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Banverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *skall Banverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Banverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *skall Banverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *skall* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *skall* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *skall* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *skall* denna informeras.

En järnvägsplan fastställs av *Trafikverket* efter samråd med berörda länsstyrelser. Om *Trafikverket* och en länsstyrelse har olika uppfattningar, *ska Trafikverket* hänskjuta frågan om att fastställa planen till regeringens prövning. Om det i annat fall finns särskilda skäl, får *Trafikverket* hänskjuta frågan till regeringens prövning.

Om planen innebär att mark eller annat utrymme eller särskild rätt kan tas i anspråk enligt 4 kap. 1 §, *ska Trafikverket* särskilt pröva om de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som denna orsakar enskilda. Av beslutet att fastställa planen *ska* det framgå om planen ger rätt till ett sådant ianspråktagande.

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt resultatet av samråd och yttranden *ska* beaktas då järnvägsplanen fastställs.

Ett beslut om fastställelse av en järnvägsplan *ska* kungöras. Har samråd enligt 6 kap. 6 § miljöbalken hållits med ansvarig myndighet i annat land *ska* denna informeras.

13 §

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *skall* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *skall* regeringen upphäva det. I annat fall *skall Banverket* upphäva beslutet. *Banverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

Ett beslut att fastställa en järnvägsplan *ska* upphävas, helt eller delvis, om förhållandena efter beslutet har ändrats så att förutsättningarna för att fastställa planen inte längre föreligger. Har beslutet meddelats av regeringen *ska* regeringen upphäva det. I annat fall *ska Trafikverket* upphäva beslutet. *Trafikverket* får dock hänskjuta frågan om upphävande av beslutet till regeringens prövning.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2005:944.

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Banverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Förbudet är inte tillämpligt i fråga om åtgärder som lagligen har påbörjats innan förbudet började gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Banverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *skall* lämna det biträde som behövs för att rättelse *skall* kunna ske.

På den järnvägsmark som anges i en fastställd järnvägsplan får inte utan tillstånd av *Trafikverket* uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål. Förbudet gäller från det att beslut att fastställa järnvägsplanen meddelas och upphör att gälla om beslut meddelas att upphäva fastställelsebeslutet eller om planen annars upphör att gälla.

Om åtgärder vidtagits i strid med första stycket, får *Trafikverket* vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Polismyndigheten *ska* lämna det biträde som behövs för att rättelse *ska* kunna ske.

Vad som sägs i denna paragraf om järnvägsmark gäller även annat utrymme avsett för järnväg.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

2. Vid tillämpning av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska Trafikverket istället för Banverket vara den enskildes motpart, om Trafikverket efter ikraftträdandet är behörigt att handlägga den typ av fråga som är föremål för prövning.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2005:944.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Tillstånd krävs inte för allmän  
kameraövervakning

1. när övervakningen sker med  
en övervakningskamera som av  
trafiksäkerhetsskäl eller för  
säkerheten i arbetsmiljön är  
uppsatt på fordon, maskin eller  
liknande för att förbättra sikten för  
föraren eller användaren,

2. vid övervakning som utförs  
av *Vägverket*

a) vid *trafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som  
avses i bilagan till lagen  
(2004:629) om trängselskatt och  
sker för att samla in endast sådana  
uppgifter som behövs för att beslut  
om trängselskatt enligt lagen *skall*  
kunna fattas och för att kontrollera  
att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i  
en vägtunnel som avses i lagen  
(2006:418) om säkerhet i väg-  
tunnlar och som utförs av någon  
annan tunnelhållare än *Vägverket*  
eller

4. när övervakningen sker i  
sådana fall som avses i 4 § första  
stycket.

7 §<sup>1</sup>

Tillstånd krävs inte för allmän  
kameraövervakning

1. när övervakningen sker med  
en övervakningskamera som av  
trafiksäkerhetsskäl eller för säker-  
heten i arbetsmiljön är uppsatt på  
fordon, maskin eller liknande för  
att förbättra sikten för föraren eller  
användaren,

2. vid övervakning som utförs  
av *Trafikverket*

a) vid *vägtrafikövervakning* eller

b) vid en sådan betalstation som  
avses i bilagan till lagen  
(2004:629) om trängselskatt och  
sker för att samla in endast sådana  
uppgifter som behövs för att beslut  
om trängselskatt enligt lagen *ska*  
kunna fattas och för att kontrollera  
att sådan skatt betalas,

3. vid sådan trafikövervakning i  
en vägtunnel som avses i lagen  
(2006:418) om säkerhet i väg-  
tunnlar och som utförs av någon  
annan tunnelhållare än *Trafik-*  
*verket* eller

4. när övervakningen sker i  
sådana fall som avses i 4 § första  
stycket.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:420.

Häri genom föreskrivs att 2 kap. 8 § och 3 kap. 7 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 kap.**

## 8 §

Kravet på yrkeskunnande *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Provet *skall* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande *skall* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

Kravet på yrkeskunnande *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

Provet *ska* avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst

1. rättsregler,
2. företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag,
3. tekniska normer och driftsförhållanden, och
4. trafiksäkerhet.

Kravet på yrkeskunnande *ska* även anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

**3 kap.**

7 §

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *skall* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Vägverket*.

Kravet på yrkeskunnande enligt 3 § 4 *ska* anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av *Trafikverket*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om  
vägtrafikregister

Prop. 2009/10:59  
Bilaga 5

Härigenom föreskrivs att i 13 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister<sup>1</sup>  
ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 13 § 2009:227.



Härigenom föreskrivs att i 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574)<sup>1</sup> ordet ”Vägverket” ska bytas ut mot ”Trafikverket”.

---

Denna lag träder i kraft den 1 april 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 3 kap. 4 § 2008:1377.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2009-10-29

**Närvarande:** F.d. regeringsrådet Rune Lavin, regeringsrådet Carina Stävberg samt justitierådet Ella Nyström.

## Ny myndighetsstruktur på transportområdet

Enligt en lagrådsremiss den 22 oktober 2009 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.,
2. lag om ändring i väglagen (1971:948),
3. lag om ändring i fastighetstaxeringslagen (1979:1152),
4. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
5. lag om ändring i lagen (1998:150) om allmän kameraövervakning
6. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
7. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
8. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Paul Sjögren.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

De lagändringar som föreslås i remissen är huvudsakligen av så enkel beskaffenhet (byte av myndighetsnamn eller ”skall” till ”ska”) att Lagrådet endast behövt utföra ett ytligt kontrollarbete. Enstaka ändringar har dock föranlett Lagrådet att anlägga vissa synpunkter på förslagen som redovisas nedan.

### *Förslaget till lag om ändring i väglagen*

#### **26 §**

Den lydelse av sista meningen som finns i tredje stycket kan ge intrycket att villkoren är självständiga i förhållande till beslutet och således inte ingår som en del av detta. Om beslutet skulle överklagas, bör villkoren rimligen också kunna angripas. För att förtydliga innebörden av den ifrågavarande bestämmelsen skulle denna kunna ges följande lydelse: Trafikverket får i ett sådant beslut ange de villkor som behövs.

#### **Punkten 4 i gällande övergångsbestämmelser till väglagen**

I remissen föreslås att Vägverket byts ut mot den nya myndighetens namn, Trafikverket, i samtliga paragrafer i väglagen. Lagrådet har i sammanhanget noterat att Vägverkets namn också anges i punkten 4 i övergångsbestämmelserna till den aktuella lagen. Där föreskrivs att, om en kommun är vägghållare inom sitt område eller del därav vid den nya

lagens ikraftträdande, kommunen fortfarande ska vara väghållare intill dess annat förordnas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, [statens vägverk].

Prop. 2009/10:59  
Bilaga 6

Av 8 kap. 11 § regeringsformen framgår att riksdagen i ett bemyndigande kan medge att regeringen överlåter åt en förvaltningsmyndighet eller en kommun att meddela bestämmelser i ett visst ämne. Det finns däremot inte något stöd i regeringsformen för att riksdagen skulle ha rätt att utse den myndighet till vilken regeringen ska kunna delegera föreskriftsrätt. En delegationsregel överensstämmer därför bäst med regeringsformens principer om adressaten anges vara regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Lagrådet föreslår att punkten 4 ändras i enlighet härmed.

*Förslaget till lag om ändring i lagen om byggande av järnväg*

### **Övergångsbestämmelsen**

Enligt punkten 2 ska Trafikverket vid tillämpningen av 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) under vissa förutsättningar vara den enskildes motpart i stället för Banverket. I bestämmelsen tas inte uttrycklig ställning till om Trafikverket också kan överta Banverkets klagorätt när länsrättens dom gått Banverket emot. Situationen kan uppkomma när domen meddelats före den 1 april 2010 och Banverket vid denna tidpunkt har upphört att existera men klagotiden alltjämt löper. Om Trafikverket inte har varit den enskildes motpart i processen hos länsrätten, är det inte självklart att verket skulle ha klagorätt utan uttryckligt lagstöd.

*Övriga lagförslag*

Lagrådet lämnar övriga lagförslag utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 26 november 2009.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Ask, Husmark Pehrsson, Erlandsson, Torstensson, Hägglund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Billström, Adelson Liljeroth, Björling.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

---

Regeringen beslutar proposition 2009/10:59 Ny myndighetsstruktur på transportområdet.

---

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
--------------------	--	---

---

Väglagen (1971:948)	11 § andra stycket, 22 § andra stycket och p. 4 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna	
---------------------	---	--