

Lagrådsremiss

Åtgärder för vägars säkerhet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 29 april 2010.

Maud Olofsson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

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

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

Väghållarna ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga vägnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder. Därefter ska åtgärderna, s.k. säkerhetskrav, vidtas. Väghållarna ska även upprätta olycksrapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit.

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

Lagen föreslås träda i kraft den 19 december 2010.

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

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om åtgärder för vägars säkerhet.....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:00) om åtgärder för vägars säkerhet.....	8
3	Ärendet och dess beredning.....	9
4	EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet.....	10
4.1	Bakgrund.....	10
4.2	Innehåll m.m.	10
4.2.1	Syfte och mål.....	10
4.2.2	Tillämpningsområde.....	11
4.2.3	Närmare om innehållet.....	11
5	Bakgrund och allmänna förutsättningar på nationell nivå.....	13
5.1	Nollvisionen.....	13
5.2	Tidigare utredningar.....	13
5.2.1	Trafikansvarsutredningen.....	13
5.2.2	Vägtrafikinspektionsutredningen.....	14
5.2.3	Trafikinspektionsutredningen.....	14
5.2.4	Transportstyrelseutredningen.....	14
5.3	Vägverket blir Trafikverket.....	15
5.4	Vägar och väghållning.....	15
5.4.1	Vägar och gator.....	15
5.4.2	Begreppet väghållning.....	15
5.4.3	Väghållare.....	16
5.5	Vägbyggnadsprocessen.....	17
5.5.1	Förstudie.....	17
5.5.2	Vägutredning.....	17
5.5.3	Arbetsplan.....	17
5.5.4	Bygghandling.....	18
5.6	Ytterligare lagstiftning.....	18
5.6.1	Lagen om säkerhet i vägtunnlar.....	18
5.6.2	Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m.....	19
6	Genomförande av direktivet.....	19
6.1	En ny lag.....	19
6.1.1	En lag om åtgärder för vägars säkerhet.....	19
6.1.2	Lagens tillämpningsområde.....	21
6.1.3	Trafiksäkerhetsanalys.....	22
6.1.4	Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning.....	25
6.1.5	Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare m.m.....	28
6.1.6	Tillsyn.....	31
6.1.7	Säkerhetsinspektion m.m.....	34
6.1.8	Säkerhetskrav.....	37
6.1.9	Olycksrapporter.....	39

	6.1.10	Överklagande och verkställighet	41
	6.1.11	Sekretessfrågor	42
7		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	43
8		Kostnader och andra konsekvenser	43
	8.1	Övergripande beskrivning	43
	8.2	Konsekvenser för företag	44
	8.3	Konsekvenser för statliga myndigheter	45
	8.3.1	Trafikverket	45
	8.3.2	Transportstyrelsen	46
	8.4	Konsekvenser för domstolar	46
	8.5	Konsekvenser för kommuner	47
	8.6	Konsekvenser för enskilda	47
	8.7	Övriga konsekvenser	47
9		Författningskommentar	48
	9.1	Förslag till lag om åtgärder för vägars säkerhet	48
	9.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:00) om åtgärder för vägars säkerhet.....	52
Bilaga 1		Transportstyrelseutredningens lagförslag (SOU 2008:44).....	54
Bilaga 2		Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet (SOU 2008:44).....	57
Bilaga 3		Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet.....	59
Bilaga 4		Rapportens lagförslag (N2009/364/TR).....	68
Bilaga 5		Förteckning över remissinstanserna avseende rapporten (N2009/364/TR).....	72
Bilaga 6		Karta över TEN-T-vägnätet	73

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

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

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om åtgärder för vägars säkerhet

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelse

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

Tillämpningsområde

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

3 § I denna lag betyder

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

väghållare:

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

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

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

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

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

Trafiksäkerhetsanalys

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

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59, Celex 32008L0096).

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

Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

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

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

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

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare om

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

Säkerhetsinspektioner

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

Säkerhetskrav

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

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

Olycksrapporter

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

Tillsyn

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

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

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

Ett föreläggande får förenas med vite.

Överklagande m.m.

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Verkställighet

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

Bemyndiganden

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

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

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

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

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

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

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

3 §

I denna lag betyder

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

väghållare:

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

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

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

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

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

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

4 §

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 2 maj 2011.

3 Ärendet och dess beredning

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

Transportstyrelseutredningen

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

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

Transportstyrelsens rapport

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

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

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59, Celex 32008L0096).

4 EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet

4.1 Bakgrund

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

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

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

4.2 Innehåll m.m.

4.2.1 Syfte och mål

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

Direktivets mål är att fastställa metoder för att se till att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet håller en konsekvent hög nivå. Enligt direktivets skäl är utformandet av lämpliga metoder ett avgörande hjälpmedel för att åstadkomma säkrare vägar. Säkerheten på befintliga vägar bör höjas genom att investeringarna koncentreras till vägsträckor med högst olyckstäthet och/eller vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst. En kartläggning av vägars säkerhet ska utföras och därefter ska regelbundna säkerhetsinspektioner äga rum. Genom utbildning och certifiering bör personal med ansvar för säkerhetsfrågor tillförsäkras aktuella kunskaper. För att säkerställa en hög grad av trafiksäkerhet bör medlemsstaterna vidare fastställa riktlinjer för förvaltning av vägars säkerhet. Det påpekas dock även att ett flertal stater redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet och att dessa bör få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i direktivet.

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

4.2.2 Tillämpningsområde

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

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

4.2.3 Närmare om innehållet

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

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

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

Trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt

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

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

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

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

Säkerhetsinspektioner och rangordning av vägar

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

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

Medlemsstaterna ska sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.

Åtgärder – säkerhetskrav

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

Olycksrapporter

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

Övrigt

Direktivet innehåller även bestämmelser om ett antal skilda företeelser. Således föreskrivs i *artikel 8* en skyldighet för medlemsstaterna att se till att riktlinjer antas i syfte att bistå de behöriga organen. I *artikel 10* finns en bestämmelse om att för de vägar som inte ingår i TEN-vägnätet, kommissionen ska inrätta ett system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna. Metoderna ska bl.a. omfatta beprövade säkerhetstekniska lösningar.

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

Bilagorna

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

5 Bakgrund och allmänna förutsättningar på nationell nivå

5.1 Nollvisionen

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

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

5.2 Tidigare utredningar

5.2.1 Trafikansvarsutredningen

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

I Trafikansvarsutredningens betänkande *Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten* (SOU 2000:43) lämnades förslag till en lag om ansvar för säkerheten i vägtransportsystemet. I förslaget slogs fast att en systemutformare är ansvarig för säkerheten i vägtransportsystemet, att systemutformaren ska arbeta med kvalitetssäkring, att olyckor ska undersökas och att en fristående inspektion ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen.

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

5.2.2 Vägtrafikinspektionsutredningen

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

5.2.3 Trafikinspektionsutredningen

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

Det stora flertalet av remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget.

5.2.4 Transportstyrelseutredningen

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

Lagförslaget innehöll bl.a. bestämmelser om och krav på trafiksäkerhetsanalys för varje vägprojekt (förutom vad gäller sådana vägar som omfattas av en motsvarande analys i en översikts- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen) och att åtgärder systematiskt och fortlöpande ska vidtas för att förebygga skador till följd av användningen av vägen eller gatan. För vägar som ingår i TEN-vägnätet ställdes även krav på väghållaren att låta genomföra en trafiksäkerhetsgranskning, utse en trafiksäkerhetsrevisor, genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga olycksdrabbade vägsträckor, upprätta en plan för åtgärder samt upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit. Väghållarna skulle stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet, enligt förslaget Transportstyrelsen.

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

I syfte att möjliggöra för väghållaren att fullgöra sitt ansvar föreslogs även att denne skulle få förfoga över möjligheten att reglera hastigheten på vägarna. I praktiken innebär detta att beslut om lokala trafikföre-

skrifter som rör högsta tillåtna hastighet skulle fattas av väghållaren i stället för länsstyrelsen enligt nuvarande ordning.

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

5.3 Vägverket blir Trafikverket

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

5.4 Vägar och väghållning

5.4.1 Vägar och gator

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

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

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

Övriga vägar är *enskild väg*.

5.4.2 Begreppet väghållning

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

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

Drift av väg innefattar åtgärder som

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

5.4.3 Väghållare

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

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

Väghållare för *gator* är den som enligt plan- och bygglagen ansvarar för gatuhållningen, dvs. kommunen enligt 6 kap. 26–30 §§ plan- och bygglagen. I dessa bestämmelser anges bl.a. att kommunen ska ställa i ordning gator för vilka kommunen är huvudman så att de kan användas för avsett ändamål. När gatorna upplåts till allmänt begagnande ska de till bredd, höjdläge och utformning i övrigt stämma överens med detaljplanen. De ska vara utförda på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. Kommunen ska svara för underhållet av de gator som kommunen är huvudman för. I lagen (1998:814) med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning finns bestämmelser om gatuhållning, snöröjning och liknande åtgärder. I lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. anges att byggnadsverk (dvs. byggnader och andra anläggningar) ska underhållas så att deras egenskaper avseende bl.a. bärförmåga, stadga och beständighet samt säkerhet vid användning i huvudsak bevaras. Lagen omnämns närmare i avsnitt 5.6.2.

Bestämmelser om *enskilda vägar* finns i anläggningslagen (1973:1149) enligt vilken även vägar som omfattades av tidigare lagstiftning anses inrättade som gemensamhetsanläggningar. En sådan anläggning är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Vägen måste dock inte vara en gemensamhets-

anläggning. I stället kan vägens skötsel regleras genom avtal mellan intressenterna eller av en ideellt bildad förening.

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

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

5.5 Vägbyggnadsprocessen

5.5.1 Förstudie

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

5.5.2 Vägutredning

En *vägutredning* ska sedan genomföras när det i förstudien har klarlagts att alternativa vägsträckningar (korridorer) behöver studeras. Det är således inte alltid en vägutredning genomförs. Utredningen ska utgöra underlag för val av vägsträckning och trafikteknisk standard. Däribland ska alternativa vägsträckningar jämföras både sinsemellan och med alternativet att behålla befintlig väg. Vägutredningen ska även innehålla en miljökonsekvensbeskrivning och de uppgifter i övrigt som behövs för att kunna utvärdera och välja alternativ. För vissa större vägbyggnadsprojekt behövs även regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Inom område med detaljplan eller områdesbestämmelser får en väg inte byggas i strid mot planen eller bestämmelserna. Efter eventuell utställelse av utredningen och miljökonsekvensbeskrivningen tar väghållningsmyndigheten ställning till vilken vägsträckning som ska väljas för fortsatt projektering.

Förstudien och vägutredningen hör till vägbyggnadsprocessens planeringsstadium.

5.5.3 Arbetsplan

Innan vägen byggs ska en *arbetsplan* upprättas. I arbetsplanen ska anges bl.a. den mark som behöver tas i anspråk. Planen ska också innehålla en

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

5.5.4 Bygghandling

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

5.6 Ytterligare lagstiftning

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

Av relevans är även bl.a. följande författningar.

5.6.1 Lagen om säkerhet i vägtunnlar

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

Transportstyrelsen är sedan den 1 januari 2009 tunnelmyndighet tillika föreskrivande myndighet. Tunnelhållare är den som enligt väglagen respektive plan- och bygglagen ansvarar för väg- eller gatuhållningen, och – för annan väg – den som tunnelmyndigheten utser. Tunnelhållaren

ska bl.a. sammanställa en säkerhetsdokumentation för tunneln, upprätta planer för organisationen och driften av tunneln samt upprätta rapporter över olyckor och allvarliga olyckstillbud i tunneln.

5.6.2 Lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m.

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

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

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

6 Genomförande av direktivet

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

6.1 En ny lag

6.1.1 En lag om åtgärder för vägars säkerhet

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

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

Remissinstanserna: *Boverket* anförde som svar på Transportstyrelseutredningens förslag att särskilda regler om väghållaransvar eller trafik-säkerhetsanalys inte bör införas i plan- och bygglagen (1987:10). Däremot hade verket inga synpunkter på rapportens förslag. *Länsstyrelsen i Östergötland* har pekat på de många kopplingar som finns mellan lagen (2003:778) om skydd mot olyckor och plan- och

bygglagen å ena sidan och den föreslagna lagen å den andra. *Länsstyrelsen Västmanlands län* har instämt i att genomförandet lämpligast sker i en separat lag. *Vägverket* har, med hänvisning till direktivets skäl, ifrågasatt om det är ändamålsenligt att i alla delar införa direktivet i svensk rätt. Enligt direktivets skäl bör de medlemsstater som redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet, få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i detta direktiv. *Lerums kommun* har tillstyrkt den föreslagna lagen. *Statens haverikommission* tillstyrker att direktivet genomförs i en ny lag, främst för att en större tydlighet uppnås. *Motorbranschens Riksförbund* är positivt till en ny lag.

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

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

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

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

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

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

6.1.2 Lagens tillämpningsområde

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

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

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

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

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

Det kan konstateras att en utökning av direktivets tillämpning utöver TEN-T-vägnätet skulle innebära att samtliga väghållare – statliga,

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

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

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

Aktuella väghållare

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

6.1.3 Trafiksäkerhetsanalys

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

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

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

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: *Skellefteå kommun* påtalar vikten av att kravet på trafiksäkerhetsanalyser inte bör gälla i de fall en motsvarande analys

gjorts i samband med kommunens planarbete enligt plan- och bygglagen (1987:10). *Enligt Malmö kommuns* uppfattning är det av största vikt att trafiksäkerhetsarbete enligt plan- och bygglagen sker på samma nivå som enligt lagförslaget.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

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

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

I direktivets skäl (5) finns dessutom följande formulering. ”Trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser bör på ett strategiskt plan visa de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av olika alternativa sätt att planera ett vägprojekt och spela en viktig roll vid valet mellan olika vägsträckningar.”

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Benämning

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

Analysens innehåll och tidpunkt

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

I avsnitt 5.4 har redogjorts för vägbyggnadsprocessen enligt väglagen. Processen kan delas upp i först ett planerings- och sedan ett projekte-

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

Direktivets bestämmelser om trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs således i en lagbestämmelse om krav på genomförd trafiksäkerhetsanalys för vägprojekt, liksom i bestämmelser om vad analysen på ett övergripande plan ska innehålla. Med hänvisning till redovisade skillnader i begreppsterminologin och de olika översättningarna av direktivet avstår regeringen från att lämna förslag innehållande begreppet ”projekteringsfasen”. Närmare föreskrifter om analysen, däribland beträffande tidpunkten för utförandet, meddelas i stället lämpligen på förordnings- och föreskriftsnivå. Mot bakgrund härav förefaller det också mindre lämpligt att i befintlig lagstiftning hänvisa till den föreslagna lagen i bestämmelserna om vägbyggnadsprocessen. Det får i stället bli upp till vägghållaren att avgöra när lämpligt tillfälle är att inom ramen för gällande bestämmelser göra analysen.

Undantag

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

Regeringen delar rapportens och nämnda remissinstans inställning att det vore såväl opraktiskt som onödigt att i lagen föreskriva krav på en analys som till stora delar genomförs med stöd av annan lagstiftning. En

förutsättning är givetvis att det, såsom när det gäller analyser med stöd av plan- och bygglagen, fråga är om analyser som utförs med i allt väsentligt motsvarande kriterier som trafiksäkerhetsanalyserna. Ett sådant undantag bör således införas. Undantaget bör också formuleras som föreslås i rapporten.

6.1.4 Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

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

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

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

Remissinstanserna: *Vägverket* har anfört att det mot bakgrund av att vägprojekt ofta drivs under lång tid, det vore mer rimligt och praktiskt om kravet avser att det för respektive skede vägutredning och arbetsplan, ska finnas en trafiksäkerhetsrevisor. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har framhållit att en bedömning av revisioner som tillämpas i andra länder kan bilda bas för hur revisionerna bör utformas i Sverige. Enligt *Sveriges Motorcyklister* bör revisorn vara en del av en fristående myndighet och inte stå i beroendeställning till väghållaren.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

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

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

I bilaga II återfinns ett omfattande antal kriterier som i möjligaste mån ska beaktas vid trafiksäkerhetsrevisionerna. Kriterierna skiljer sig åt beroende på vilken fas vägbyggnadsprocessen nått. Således ska vid den inledande projekteringen t.ex. geografiskt läge, typer av anslutningar till vägen, antal körfält, hastigheter samt kollektivtrafik och infrastruktur

beaktas. För detaljutformningen är bl.a. konstruktion, belysning, vägomgivning och oskyddade trafikanter angivna som kriterier. När det gäller fasen omedelbart innan vägen tas i drift är bl.a. möjligheten att uppfatta vägmärken och vägmarkeringar liksom vägbanans skick parametrar att ta hänsyn till och, slutligen, för den första driftsfasen, ska en trafiksäkerhetsanalys grundad på trafikanternas faktiska beteende beaktas. Det anges också att man i varje fas kan behöva ompröva kriterierna från tidigare faser.

Standardiserade ledningssystem för kvalitet m.m.

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

Däremot finns generella system för standardiserade kvalitetssäkringsförfaranden i bruk i Sverige, s.k. ISO-standarder. ISO 9001:2000⁵ är ett ledningssystem för kvalitet som innebär att det finns en uppbyggd struktur som knyter ihop ledningen med den operativa nivån i syfte att nå beslutat kvalitet. Det finns fasta rutiner för verksamheten och därmed ett system att agera i enlighet med för det fall brister upptäcks vid en granskning. De aktörer som väljer att följa en standard för sitt kvalitetsledningssystem kan anlita certifierade revisorer för återkommande granskningar av systemet. Trafikverkets ledningssystem är certifierat enligt kraven i ISO 9001:2000 sedan år 2007.

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

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Begreppen trafiksäkerhetsrevisor och trafiksäkerhetsrevision

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

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

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

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

Granskningarnas syfte m.m.

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

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

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

Tidpunkten

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

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

Skyldigheten att utse trafiksäkerhetsgranskare

Skyldigheten att utse trafiksäkerhetsgranskaren har i rapporten föreslagits åligga väghållaren. *Sveriges Motorcyklister* har härvid tyckt att

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

Förslag

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

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

6.1.5 Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare m.m.

Regeringens förslag: Trafiksäkerhetsgranskaren ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare får meddelas den som genomgått särskild utbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna.

Ett godkännande ska få återkallas om trafiksäkerhetsgranskaren inte uppfyller de skyldigheter som följer av 6 § och av föreskrifter som meddelats med stöd av 15 §. Godkännandet ska också få återkallas om han eller hon själv begär det eller om det annars finns någon särskild anledning.

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

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

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

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

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

Genomförandet av direktivets bestämmelser

Utbildningens innehåll

Liksom när det gäller trafiksäkerhetsgranskningar används redan trafiksäkerhetsgranskare (revisorer) i ett flertal länder, såväl inom som utom Europa. I direktivets skäl 6) påpekas också att ett flertal medlemsstater redan har väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet. I t.ex. Norge krävs för godkännande som trafiksäkerhetsrevisor att vederbörande genomgått en viss kurs på Norges Teknisk-Vetenskapliga Universitet, har minst fem års ämnesområdesmässig erfarenhet samt har deltagit i minst en granskning eller inspektion inom viss tid.

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

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

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

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

Närmare om tidpunkten för fastställelse av utbildningsplaner

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

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

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

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

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

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

Återkallelse

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

grund bör uttryckas som att revisorn inte uppfyller föreskrivna skyldigheter.

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

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

6.1.6 Tillsyn

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

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

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

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

Rapportens förslag: I rapporten föreslogs att tillsynsmyndigheten även skulle få meddela förbud för att lagen skulle efterlevas.

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

Skälen för regeringens förslag

Begreppet tillsyn och behovet därav

I direktivet finns ingen bestämmelse som uttryckligen ålägger medlemsstaterna att utse en myndighet eller annat organ som ska ha ansvar för att direktivet efterlevs, dvs. utöva tillsyn. Så är däremot fallet i t.ex. det

näralliggande tunnelsäkerhetsdirektivet. Med ”tillsyn” avses en oberoende och självständig granskning av tillsynsobjekt som syftar till att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller de krav och villkor som följer av lag, EU-förordning eller annan föreskrift samt beslut om åtgärder som syftar till att vid behov åstadkomma rättelse av den objektsansvarige (jfr Tillsynsutredningens förslag, SOU 2004:100). Tillsynen kan ske genom t.ex. fysiska inspektioner eller på ett administrativt plan.

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

Tillsynsmyndighet

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

Tillsynens innehåll m.m.

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

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

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

Tillsynsmyndighetens rätt till upplysningar och handlingar

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

Förelägganden, villkor och vite

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

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

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

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

När det gäller möjligheten att kunna förena föreläggandet med vite – vilket *Malmö kommun* ifrågasatt – kan konstateras följande att av allmänna rättsprinciper följer att stor försiktighet är påkallad när det gäller att förelägga statliga myndigheter eller kommuner vite. Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet, bör dock tillsynsmyndigheten ges möjlighet att förena ett föreläggande med vite varför en sådan bestämmelse föreslås. När det gäller vitesbeloppens storlek följer dessa

viteslagens (1985:206) bestämmelser därom. Exakt vilka belopp det skulle kunna röra sig om varierar beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Det naturliga i vitessammanhang är dock att beloppet inte bör understiga kostnaden för den förelagda åtgärden.

Däremot föreslår regeringen inte att bestämmelsen ska innefatta möjligheten att meddela förbud. Bestämmelsen bör utformas i nära anslutning till 13 § lagen om säkerhet i vägtonnar.

Avgifter

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

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

När det gäller beloppen för avgifterna har *Ekonomistyrningsverket* påpekat att dessa bör framgå på förordningsnivå. Regeringen har ingen annan åsikt i frågan.

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

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

6.1.7 Säkerhetsinspektion m.m.

Regeringens förslag: Väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder.

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

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

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

Vidare i artikel 5.2: Medlemsstaterna ska se till att vägsträckor med högre prioritet enligt resultaten av rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och av rangordningen av vägnätets säkerhet bedöms av expertgrupper genom besök på plats och på grundval av de faktorer som anges i punkt 3 i bilaga III. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven enligt artikel 9.4 a.

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

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

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

Genomförande av direktivets bestämmelser

Benämning

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

Vem som har ansvaret

Det finns i direktivet ett flertal bestämmelser när det gäller undersökningar och andra liknande aktiviteter. Vissa bestämmelser som synes syfta på samma företeelse är dessutom disponerade på ett sådant sätt att

direktivet, enligt regeringens uppfattning, blir svårtolkat. Regeringen delar emellertid i huvudsak rapportens tolkning och förslag till genomförande av de bestämmelser som handlar om undersökningar och inspektioner m.m. De ”säkerhetsinspektioner” som artikel 6 handlar om anses således höra till väghållarens ansvar.

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

Säkerhetsinspektionerna

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

Kartläggning av säkerhetsstandard

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

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

Upprättande av en plan för åtgärder

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

Bemyndigande

Eftersom lagen är av övergripande slag bör de mer detaljerade kraven komma till uttryck på lägre föreskriftsnivå. Bestämmelsen i lagen bör därför ha den lydelsen att väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägen, kartlägga vägens säkerhetsstandard och

upprätta en plan för åtgärder. I en särskild bestämmelse lämnas bemyndigande till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om förfarandet vid säkerhetsinspektioner och kartläggningen av vägens säkerhetsstandard.

6.1.8 Säkerhetskrav

Regeringens förslag: Vaghållaren ska systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägen. Skyldigheten gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt.

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

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

Rapportens förslag: Enligt rapporten ska åtgärderna vidtas i den utsträckning det inte kan anses orimligt.

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

standard i stället för olycksdrabbade vägsträckor. *Motorbranschens riksförbund* tycker att Trafikverket bör ansvara för den närmare detaljregleringen till följd av lagen. Enligt *Trafikförsäkringsföreningen* finns det skäl att bevaka att säkerhetskraven får en likformig tillämpning över landet. *Däckspecialisternas riksförbund* påpekar att en väg inte bara används för transporter och resor utan även andra företeelser som t.ex. däckverkstädernas insatser, vilka inte får förbises vid lagens användning.

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelse

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

Genomförande av bestämmelsen

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

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

Regeringen ser ingen motsättning mellan det i rapporten lämnade förslaget och vad remissinstanserna framfört härvidlag. Tvärtom anser regeringen att genom den föreslagna lydelsen om att ”systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder” etc, är förutsättningarna för arbetet med åtgärder liksom för anslutande föreskrifter fastslagna. Enligt regeringens uppfattning innebär formuleringen att åtgärderna ska planeras och vidtas med ett tidsperspektiv som medför såväl flexibilitet som långsiktigt sett högre trafiksäkerhet. Några krav på omedelbara eller specifikt utformade åtgärder framgår inte. Regeringen delar också denna uppfattning att ett systematiskt arbete är ett lämpligt tillvägagångssätt och ansluter sig därför till rapportens förslag.

Några remissinstanser – *Hovrätten över Skåne och Blekinge*, dåvarande *Vägverket* och *SKL* – har dessutom velat byta ut ”inte orimligt” mot ”skäligt”. Regeringen är av samma åsikt. Visserligen återfinns det förre begreppet i t.ex. miljöbalken, men det senare bedöms mer lämpligt att använda i förevarande sammanhang bl.a. eftersom det torde vara en skillnad i möjligheten att visa att en vidtagen åtgärd är skälig jämfört med att den inte skulle vara rimlig.

6.1.9 Olycksrapporter

Regeringens förslag: Väghållaren ska upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit.

Rapportens förslag: Överensstämmer med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag

Direktivets bestämmelser

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

Genomförande av direktivets bestämmelser

Det finns i dag ingen skyldighet för väghållare att upprätta rapporter eller att rapportera inträffade trafikolyckor till någon. Däremot har polisen en

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

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

Med nuvarande förslag är det dock inte bara den statliga väghållaren Trafikverket som omfattas av lagens tillämpningsområde, utan även Stockholms kommun och den enskilde väghållaren Öresundsbro Konsortiet. Frågan är om även dessa väghållare kommer i kontakt med uppgifter som behöver sekretesskydd. Bilagorna till direktivet är inte tvingande att genomföra i svensk rätt. Samtliga de uppgifter som anges i bilaga IV behöver således inte ingå i olycksrapporterna. Regeringen ser det därför inte som nödvändigt att samtliga väghållare ska samla in och hantera alla angivna uppgifter, utan kan inskränka sig till uppgifter som gör att rapporten kan hållas på en sådan oidentifierad nivå att behov av sekretess inte uppkommer.

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

De närmare bestämmelserna om olycksrapporternas innehåll bör framgå av föreskrifter på lägre författningsnivå. Regeringen föreslår således en bestämmelse i enlighet med rapportens förslag, liksom en bestämmelse med bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

Vad som slutligen föreskrivs i direktivet om beräkning av genomsnittlig samhällskostnad ingår i myndigheten Trafikanalys verksamhet och föreslås därför inte regleras i lagen om åtgärder för vägars säkerhet.

6.1.10 Överklagande och verkställighet

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

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

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

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

Rapportens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

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

Skälen för regeringens förslag

Överklagande

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

I 22 § förvaltningslagen (1986:223) anges att beslut får överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och det kan överklagas. För det fall Transportstyrelsen skulle besluta att inte godkänna en trafiksäkerhetsgranskare enligt föreslagna bestämmelser därom är detta beslut således överklagbart av den som beslutet riktas mot. Än mer angeläget kan sägas vara att ha möjlighet att överklaga ett beslut om att återkalla ett erhållet godkännande vilket således drabbar en trafiksäkerhetsgranskare. I fallet med beslut om föreläggande eller villkor inom tillsynsverksamheten torde besluten riktas mot väghållaren som således har klagorätt. Huruvida kretsen av klagoberättigade i sistnämnda fall skulle kunna komma att utvidgas får överlämnas till rättstillämpningen att avgöra. Regeringen finner därför inte skäl att särskilt reglera vem som har rätt att överklaga beslut enligt lagen.

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

Motpartsställning

Enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska, om en *enskild* överklagar en förvaltningsmyndighets beslut, den myndighet som först beslutade i saken vara den enskildes motpart. Detta innebär att myndigheten enligt 33 § förvaltningsprocesslagen kan ha möjlighet att överklaga domstolens beslut. Införandet av 7 a § motiverades bl.a. med att för det fall länsrätten ändrar ett överklagat beslut till den enskildes fördel, det inte finns någon som enligt då gällande ordning kunde överklaga beslutet. Detta innebär att all rättsbildning stannade i länsrätt, se prop. 1996/96:22 s. 72 ff.

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

Verkställighet

När det gäller frågan om beslutens verkställighet har *Sveriges Kommuner och Landsting* ansett att samma ordning som i miljöbalken bör gälla, dvs. att beslut får verkställas först sedan de vunnit laga kraft, dock med möjlighet för tillsynsmyndigheten att förordna att de i stället ska gälla omedelbart. Regeringen anser emellertid att de beslut som tillsynsmyndigheten fattar som huvudregel bör gälla omedelbart. Ordningen bör vara densamma som i t.ex. den näraliggande lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Efter överklagande har emellertid allmän förvaltningsdomstol enligt 28 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) möjlighet att förordna att beslutet tills vidare inte ska gälla. Härutöver kan det i vissa fall vara mindre ändamålsenligt att beslutet gäller omedelbart. För dessa fall bör det därför finnas en möjlighet att redan i myndighetens beslut bestämma något annat.

6.1.11 Sekretessfrågor

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

Rapportens bedömning: I rapportens gjordes ingen bedömning avseende sekretessfrågan.

Skälen för regeringens bedömning: Så som redan redovisats i avsnitt 6.1.9 om olycksrapporter finns det för uppgifterna i sådana rapporter som upprättas av Trafikverket redan ett sekretesskydd. Uppgifterna omfattas av den s.k. statistiksekretessen i 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Detta innebär en i det närmaste absolut sekretess för uppgifter som avser enskilds personliga eller ekonomiska

förhållanden och som kan hänföras till den enskilde. Det har i nämnda avsnitt även redovisats att det när det gäller andra väghållare än Trafikverket inget sekretessbehov bedöms uppstå.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagen ska träda i kraft den 19 december 2010. Bestämmelserna i 4 och 5 §§ ska endast gälla vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

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

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har haft någon synpunkt.

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

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

8 Kostnader och andra konsekvenser

8.1 Övergripande beskrivning

Förslaget till lag om åtgärder för vägars säkerhet har sin bakgrund i ett EU-direktiv som Sverige som medlemsstat har att genomföra i nationell rätt. Någon möjlighet att underlåta detta finns inte. Genom lagens bestämmelser föreslås genomförande ske på samma nivå som föreskrivs i direktivet.

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

efterlevs kommer att ha inverkan på lagförslagets kostnader för de berörda.

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

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

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

8.2 Konsekvenser för företag

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

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

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

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

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

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

8.3 Konsekvenser för statliga myndigheter

8.3.1 Trafikverket

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

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

Kostnaden för efterlevnad av de föreslagna bestämmelserna innefattande vidtagande av säkerhetsåtgärder bör innebära en mycket liten merkostnad för Trafikverket. Dåvarande Vägverket har anfört att kostnaden för att utveckla eller anpassa arbetssätten bedöms som marginell (500 000 kronor) eftersom verket redan i dag har ett uppbyggt ledningssystem som uppfyller grunderna i standarder för kvalitet, miljö och arbetsmiljö. Vidare att verket har utsedda ansvariga för de olika delarna i ledningssystemet vilka har i uppgift att komplettera systemet med det som behövs för att uppfylla lagens krav. När det gäller kraven på trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar har merkostnaden av Trafikverket uppskattats till 1–2 miljoner kronor för hela myndigheten, vilken är en engångskostnad för att säkerställa att kraven på trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar uppfylls i ledningssystemet. Till detta kommer kostnader för genomförandet av trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsgranskningar och inspektioner.

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

8.3.2 Transportstyrelsen

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

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

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

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

8.4 Konsekvenser för domstolar

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

8.5 Konsekvenser för kommuner

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

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

8.6 Konsekvenser för enskilda

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

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

8.7 Övriga konsekvenser

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

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

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till lag om åtgärder för vägars säkerhet

1 §

I paragrafen finns en inledande bestämmelse om lagens innehåll och syfte. Begreppet ”väghållare” definieras i 3 §.

Paragrafen genomför artikel 1.1 i direktivet och har behandlats i avsnitt 6.1.1.

2 §

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde och genomför artikel 1.2 och 1.4 i direktivet. En definition på ”TEN-T-vägnätet” finns i 3 §. TEN-T-vägnätet utgörs för Sveriges del av E4, E6, E10, E14, E18, E20 delen Örebro-Stockholm och delen Göteborg-riksgränsen på Öresundsbron, E22, E65, E45 delen Göteborg-Gällivare/Malmberget samt väg 40.

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

Paragrafen har behandlats i avsnitt 4.2 och 6.1.2.

3 §

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

”Vägprojekt” definieras som ett projekt som omfattar nyanläggning av väg eller sådan betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet. Begreppet ”nyanläggning” avser att visa att vägbyggnadsprocessens alla skeden omfattas. Med ”betydande förändring” menas att projektet är omfattande fysiskt och byggnadstekniskt sett. När det gäller påverkan på trafikflödet bör detta ske i tydlig omfattning för att beaktas. Vid nyanläggning av en TEN-T-väg torde det alltid vara fråga om en sådan åtgärd som tydligt påverkar trafikflödet.

4 §

I paragrafens *första stycke* ställs krav på en trafiksäkerhetsanalys för alla vägprojekt. Skyldigheten åvilar väghållaren. Tidpunkten för analysen får avgöras mot bakgrund av det innehåll analysen ska ha, vilket kommer att framgå av föreskrifter på lägre författningsnivå. Det är väghållaren som ansvarar och beslutar om när under vägbyggnadsprocessen analysen lämpligast utförs. Bestämmelsen påverkar således inte de olika faser som framgår av väglagens (1971:948) bestämmelser om byggande av väg, utan ska tillämpas parallellt i lämpligt skede.

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

Paragrafen genomför artikel 3 och har behandlats i avsnitt 6.3.3.

5 §

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

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

Paragrafen genomför artikel 4 och har behandlats i avsnitt 6.1.4.

6 §

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

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.5.

7 §

I paragrafen föreskrivs att tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare under vissa förutsättningar. Enligt *punkt 1* kan återkallelse ske om granskaren inte uppfyller de skyldigheter som följer av 6 § och av föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigandet i 15 §. I förordningen kommer bl.a. direktivets krav på regelbunden fortbildning att genomföras. Den situationen att granskaren efter erhållet godkännande inte genomgått föreskriven fortbildning är således grund för återkallelse enligt punkt 1.

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

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

8 §

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

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

9 §

I paragrafens *första stycke* regleras väghållarens ansvar att systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägen. Skyldigheten gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt.

Med begreppet ”systematiskt och fortlöpande” avses för det första att åtgärderna ska vidtas som ett led i ett planerat och större sammanhang och med ett visst längre tidsperspektiv i åtanke. För det andra avses att de också ska ingå i ett dynamiskt pågående arbetssätt. I andra meningen klargörs att skyldigheten måste ställas i relation till vad som är skäligt att kräva.

I *andra stycket* lämnas en specificering av skyldigheten enligt första stycket. Olika faktorer ska därvid särskilt beaktas. Den omedelbara risken för skador talar å ena sidan för att åtgärder ska vidtas skyndsamt. Å andra sidan ska även nyttan av skyddsåtgärder jämfört med kostnaderna för sådana särskilt beaktas. Kostnaderna för den mest optimala åtgärden kan vara sådana att det inte kan anses skäligt att välja den åtgärden. Slutligen ska även särskilt beaktas om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder, varmed avses att inte bara rent byggnadstekniska åtgärder utan även t.ex. trafikreglerande åtgärder. Trafikreglerande åtgärder är i sin tur huvudsakligen föreskrifter om högsta tillåtna hastighet.

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

Genom paragrafen genomförs artikel 5.3 i direktivet. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.8.

10 §

Enligt paragrafen ska väghållaren upprätta rapporter över trafikolyckor som medfört att någon omkommit. Det närmare innehållet i olycksrapporterna kommer att meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av bemyndigandet i 16 §. Paragrafen, som har behandlats i avsnitt 6.1.9 genomför artikel 7.1 i direktivet.

11 §

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

Paragrafen, som inte genomför någon uttrycklig bestämmelse i direktivet, har behandlats i avsnitt 6.1.6.

12 §

I paragrafen ges tillsynsmyndigheten möjlighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de föreskrifter som omfattas av tillsynen efterlevs. Paragrafen, som liksom 11 § är en nationell kompletterande bestämmelse till direktivet, har utformats med t.ex. 13 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar som förebild.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.6.

13 §

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

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

14 §

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

I 7 a § förvaltningsprocesslagen (1971:291) föreskrivs att om en enskild överklagar en förvaltningsmyndighets beslut, ska den myndighet

som först beslutade i saken vara den enskildes motpart sedan handlingarna i ärendet överlämnats till domstolen. Detta innebär att myndigheten enligt 33 § förvaltningsprocesslagen har rätt att överklaga domstolens beslut. Genom den nu föreslagna bestämmelsen i 14 § gäller samma ordning för det fall en kommun eller en annan myndighet överklagar tillsynsmyndighetens beslut. Tillsynsmyndigheten blir motpart och kan därmed överklaga en dom som gått den emot i förvaltningsrätten.

15 §

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

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

16 §

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

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

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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

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

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

3 och 4 §§

I 3 och 4 §§ föreslås en ändring i form av nytt SFS-nummer för plan- och bygglagen. I propositionen *En enklare plan- och bygglag* (prop.

2009/10:170) föreslås att plan- och bygglagen (1987:10) upphävs och ersätts med en ny plan- och bygglag som träder i kraft den 2 maj 2011. Vid tiden för denna lagrådsremiss har den propositionen ännu inte antagits av riksdagen varför det inte heller finns något SFS-nummer än.

Transportstyrelseutredningens lagförslag (SOU 2008:44)

Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

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

2 § I denna lag betyder

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

väg:

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

2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och

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

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

3 § Væghållare är i fråga om

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

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

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

4. annan väg, vägens ägare.

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

Tillsynsmyndighet

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

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

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

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

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys

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

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

Trafiksäkerhetsgranskning

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

Säkerhetsinspektioner

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

Olycksrapporter

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

Säkerhetskrav

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

Överklagande

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

förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till Bilaga 1 kammarrätten.

Verkställighet

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

Bemyndiganden

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

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

Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet (SOU 2008:44)

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

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

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

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

Kemiföretagen har inkommit med svar men därvid anfört att de avstår Bilaga 2 från att lämna synpunkter.

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

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

Bilaga 3

Förslag till lag om åtgärder för säkra vägar

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

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

2 § I denna lag betyder

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

väg:

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

2.en led som är anordnad för cykeltrafik, och

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

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

3 § Väghållare är i fråga om

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

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

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

4. annan väg, vägens ägare.

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

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (EUT L 319, 29.11.2008, s. 59, Celex 32008L0096).

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

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

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

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

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Trafiksäkerhetsanalys

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

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

Trafiksäkerhetsgranskning

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

Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsrevisor

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

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

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

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

1. den som bedriver utbildning inte uppfyller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller i övrigt bedriver utbildningen på ett otillfredsställande sätt,

2. utbildning inte bedrivits under en längre tid, eller

3. den som bedriver utbildning begär det.

Tillsynsmyndigheten får i stället för att återkalla ett tillstånd att meddela varning om det kan antas att felet eller bristen kan rättas till. Bilaga 4

Säkerhetsinspektioner

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

Olycksrapporter

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

Säkerhetskrav

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

Överklagande

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

Verkställighet

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

Bemyndiganden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

