



Vägsäkerhetslag

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:230 Vägsäkerhetslag.

I propositionen föreslås en ny lag, vägsäkerhetslagen. Lagen föreslås 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.

Utskottet anser det angeläget att åtgärder vidtas inom EU för att förbättra trafiksäkerheten och delar uppfattningen om vikten av säkrare vägar inom unionen. Enligt utskottets mening är regeringens lagförslag för att genomföra direktivet väl utformade med hänsyn till svenska förhållanden. Utskottet föreslår därmed att riksdagen godkänner propositionens förslag.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Vägsäkerhetslag	5
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	14
Propositionen	14
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Vägsäkerhetslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. vägsäkerhetslag, och
 2. lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00) med ändringarna
 - a) att i 2 § ordet ”TEN-T-vägnätet” skrivs med kursiv stil
 - b) att i 2 § och 4 § andra stycket det angivna numret (2010:00) ändras till (2010:900)
 - c) att en fotnot förs in i 2 § efter ordet ”transportnätet” med följande innehåll: ”EGT L 228, 9.9.1996, s 1 (Celex 31996D1692).”
 - d) att i texten som följer efter ordet ”vägprojekt” i 2 § orden ”omfattarbyggande av ny” ersätts av ordet ”omfattar”.
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2009/10:230 punkterna 1 och 2.

Stockholm den 2 november 2010

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Pia Nilsson (S), Eliza Roszkowska Öberg (M), Lars Mejern Larsson (S), Malin Löfsjögård (M), Désirée Liljevall (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Sten Bergheden (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V) och Edward Riedl (M).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2009/10:230 Vägsäkerhetslag. Lagrådet har i sitt yttrande i ärendet lämnat synpunkter som regeringen i stort sett följt.

Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

Till grund för propositionen ligger Transportstyrelseutredningens 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.

Utskottet redovisar i bilaga 1 en förteckning över regeringens förslag till riksdagsbeslut. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag, vägsäkerhetslagen. Lagen föreslås gälla de vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket för Sveriges del huvudsakligen utgörs av landets Europavägar. Genom lagen ska Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet genomföras. Lagen föreslås gälla såväl nyanläggning av väg som betydande förändring av befintlig väg. Regeringen föreslår att krav ställs på väghållaren att vidta olika åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar.

Vidare föreslås att en trafiksäkerhetsanalys ska genomföras på ett tidigt stadium av vägbyggnadsprocessen och att en trafiksäkerhetsgranskning därefter ska utföras. Väghållarna föreslås stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet som även bl.a. ska pröva godkännande av trafiksäkerhetsgranskare och som föreslås vara föreskrivande myndighet.

Utskottets överväganden

Vägsäkerhetslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till vägsäkerhetslag. Utskottet anser det angeläget att gemensamma åtgärder vidtas inom EU för att förbättra trafiksäkerheten och finner regeringens förslag för att genomföra direktivet väl utformat med hänsyn till förhållandena i Sverige.

Bakgrund

EU-direktivet

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. Kommissionen slog i ett meddelande 2003 fast att vägarna utgjorde en av tre viktiga pelare i trafiksäkerhetspolitiken.

I oktober 2006 överlämnade kommissionen ett förslag till direktiv om samlade åtgärder för säkra vägar till Europeiska unionens råd. 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.

Direktivet ska tillämpas på de vägar som bildar det transeuropeiska vägnätet (TEN-T-vägnätet), oberoende av om de håller på att utformas, byggas eller är i bruk.

Direktivets syfte är att med hjälp av olika åtgärder få säkrare vägar i medlemsstaterna. Målet för direktivet är att fastställa metoder för att se till att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet håller en konsekvent hög nivå. Säkerheten på befintliga vägar bör höjas genom att investeringarna koncentreras till de vägsträckor som har högst olyckstäthet och de vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst. En kartläggning av vägars säkerhet ska utföras och därefter ska regelbundna säkerhetsinspektioner äga rum.

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

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.

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.

På grundval av inspektioner ska, enligt *artikel 5*, en rangordning ske av vägsträckor med hög olyckstäthet och av vägnätens säkerhet. Mot bakgrund av vad som konstaterats vid säkerhetsinspektionerna ska medlemsstaterna därefter se till att åtgärder vidtas i enlighet med rangordningen.

Enligt *artikel 7* ska det behöriga organet upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg i det transeuropeiska vägnätet.

Nollvisionen

År 1997 beslutade riksdagen att i enlighet med propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället* (prop. 1996/97:137) lägga nollvisionen till grund för det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet. 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 utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet, däribland själva vägarna.

Utredningar

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. Rapportens förslag utgår från det förslag Transportstyrelseutredningen lämnade och innehåller därutöver förslag på kompletteringar för att genomföra EU-direktivet.

Relevanta lagar

Vägfrågor regleras huvudsakligen i väglagen (1971:948) och vägkungörelsen (1971:854), plan- och bygglagen (1987:10) samt anläggningslagen (1973:1149).

Vägar och gator

Vägnätet i Sverige består av allmänna vägar (ca 9 800 mil), kommunala gator och vägar (ca 3 700 mil) och enskilda vägar (ca 28 000 mil). En *allmän väg* är en väg som anläggs enligt väglagen eller som förändras till allmän enligt väglagen. 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*.

Begreppet väghållning omfattar byggande av väg och drift av väg. Drift av väg innebär att en väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparationer och andra åtgärder. Renhållnings-, service- och förbättringsåtgärder räknas också till drift av väg.

Staten är väghållare för allmänna vägar. Det är Trafikverket som har hand om väghållningen för statens räkning och som har tillsyn över kommunernas väghållning. Väghållare för gator är enligt plan- och bygglagen kommunerna.

Den som vill anlägga en allmän väg ska först genomföra en förstudie i vilken förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggs. Innan vägen byggs ska en arbetsplan upprättas där det anges bl.a. den mark som behöver tas i anspråk. Bygandet av vägen får påbörjas först sedan arbetsplanen har upprättats, i förekommande fall blivit fastställd, och vunnit laga kraft.

För att vägen ska kunna byggas behövs ytterligare projektering och vissa fältarbeten. Denna del av förfarandet benämns bygghandling och utgör, tillsammans med arbetsplanen, det s.k. projekteringsstadiet.

Propositionen

En vägsäkerhetslag

Regeringen föreslår en ny lag, vägsäkerhetslagen, för att genomföra EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet. Det föreslås att genom bemyndiganden i lagen ska mer detaljerade föreskrifter kunna meddelas i förordning och på myndighetsnivå. Lagen föreslås gälla parallellt med annan tillämplig lagstiftning.

Regeringen framhåller att ett genomförande av direktivet kräver att svensk lagstiftning utökas med ett antal bestämmelser av skilda slag och anför att det är mer lämpligt att genomförandet sker genom en ny lag i stället för i form av komplettering av gällande lagstiftning. Direktivets tillämpningsområde utgörs inte enbart av allmänna vägar som regleras i väglagen och vägkungörelsen utan även av den del av väg E20 som består

av *enskild* väg, nämligen Öresundsbron. Det 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.

Lagens tillämpningsområde

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

Regeringen lyfter fram att en utökning av direktivets tillämpning utöver TEN-T-vägnätet skulle innebära att samtliga väghållare – statliga, kommunala och enskilda – drabbades av kostnader vars storlek det i nuläget inte finns någon uppfattning om.

Trafiksäkerhetsanalys

Regeringen föreslår att en trafiksäkerhetsanalys ska genomföras för alla vägprojekt, dock inte om en motsvarande analys ingår i en översikt- eller detaljplan enligt plan- och bygglagen. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om upprättandet och innehållet i trafiksäkerhetsanalysen.

Regeringen påpekar att analyser av vägprojekts trafiksäkerhetskONSEKVENSER sker redan i dag i vägbyggnadsprocessens olika delar, i allmänhet i samband med upprättade av plandokument. De faktorer som ska beaktas enligt direktivet kan dock vara mer omfattande till antalet än de som normalt beaktas i vägbyggnadsprocessen. Regeringen lyfter fram frågan om när i processen en trafiksäkerhetsanalys ska ske och framhåller att tidpunkten för utförandet av analysen, tillsammans med andra närmare föreskrifter, bör meddelas på förordnings- och föreskriftsnivå.

Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

Regeringen föreslår att väghållaren för varje vägprojekt ska utse en trafiksäkerhetsgranskare som ska följa den fysiska planeringen av vägprojektet, göra en trafiksäkerhetsgranskning och upprätta granskningsrapporter.

Regeringen framhåller att Sverige hör till den lilla minoritet av länder i Europa som ännu inte använder sig av uttryckliga trafiksäkerhetsgranskningar. Däremot finns generella system för standardiserade kvalitetssäkringsförfaranden i bruk i Sverige, s.k. ISO-standarder. Regeringen lyfter fram att man genom trafiksäkerhetsgranskningar i detalj kan kartlägga risk-behäftade egenskaper på projekteringsstadiet. Granskningen är, påpekar regeringen, en naturlig följd av den trafiksäkerhetsanalys som ska göras redan på planeringsstadiet. Regeringen anger också att den anser att de trafiksäkerhetsgranskningar som redan är i bruk i andra länder kan vara värda att ha som förebilder. Vidare anser regeringen att det är rimligt att på motsvarande sätt som för trafiksäkerhetsanalyserna inte uttryckligen

koppla granskningsförfarandet till ett visst vägbyggnadsskede, utan i stället lämna utförandet till väghållaren. Vissa mer detaljerade bestämmelser bör dock, enligt regeringen, finnas på förordnings- och föreskriftsnivå.

Utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare m.m.

Regeringen föreslår att en trafiksäkerhetsgranskare ska vara godkänd av tillsynsmyndigheten. Vidare föreslås att ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare ska få meddelas den som genomgått särskild grundutbildning och i övrigt är lämplig för uppgifterna. Det föreslås också att ett godkännande ska få återkallas om trafiksäkerhetsgranskaren själv begär det eller om det finns särskild anledning.

Regeringen påpekar att det i syfte att undvika att alltför olika krav på utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer ställs i olika medlemsstater inom Europeiska unionen har utarbetats ett förslag till läroplan. 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. I vägsäkerhetsdirektivet ställs det inte några krav på viss nivå på utbildningen, utan talas endast om "grundutbildning" och "regelbunden fortbildning".

Rörande återkallelse anger regeringen att om granskaren underlåter att genomgå fortbildningen, kan han eller hon inte sägas ha vederbörlig kompetens för granskningsuppgiften, vilket således, enligt regeringen, bör utgöra grund för återkallelse av godkännandet. Särskild anledning kan, anför regeringen, 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.

Tillsyn

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Vidare föreslås att tillsynsmyndigheten ska ha rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Regeringen föreslår också att tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och villkor som behövs för att avhjälpa brister eller uppfylla krav. Slutligen föreslås att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om tillsyn och avgifter för tillsyn.

Regeringen lyfter fram att det i direktivet inte finns någon bestämmelse som uttryckligen ålägger medlemsstaterna att utse en myndighet eller annat organ som ska ha ansvar för att direktivet efterlevs, dvs. utöva tillsyn, men att så är fallet med det närliggande tunnelsäkerhetsdirektivet. Vidare påpekar regeringen att väghållarna i dag inte står under tillsyn i sin verksamhet och anför att det är rimligt att verksamheten ställs under tillsyn av ett oberoende kontrollorgan. Regeringen anger som sin uppfattning att systemtillsyn och liknande former är bäst lämpade i förevarande sam-

manhang. Eftersom väghållaren till största delen utgörs av Trafikverket torde stickprovsvis tillsyn, enligt regeringen, vara tillräckligt för att kontrollera att systemet fungerar.

Det är också viktigt, framhåller regeringen, att tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Det kan handla om dokumentation över genomförda säkerhetsinspektioner eller vidtagna säkerhetsåtgärder.

Regeringen framhåller att det redan i dag finns avgifter för tillsyn på transportområdet, t.ex. inom sjöfarten, samt att regeringen tidigare uttalat sin ambition att hela Transportstyrelsens tillsynsverksamhet ska tillämpa ett enhetligt finansieringssystem oavsett transportslag (prop. 2009/10:1 utg.omr. 22).

Säkerhetsinspektion m.m.

Regeringen föreslår att väghållaren ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter med mer detaljerade bestämmelser.

Regeringen belyser att direktivet är svårtolkat i vissa delar som gäller undersökningar. Regeringen anser att regelbundna inspektioner bör göras i den utsträckning det behövs för att garantera att vägen håller en tillfredsställande säkerhetsstandard. Upprättande av en plan för åtgärder har ingen uttrycklig motsvarighet i direktivet, påpekar regeringen och anger att syftet med planen är att det efter kartläggning av vägens säkerhetsstandard måste ske en uppföljning av eventuell behov av åtgärder. Väghållaren bör, anger regeringen, kunna visa att den har förslag på hur den ska komma till rätta med konstaterade brister.

Säkerhetskrav

Regeringen föreslår att väghållaren systematiskt och fortlöpande vidtar de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först. Det föreslås också att väghållarens skyldighet ska gälla i den utsträckning som det kan anses skäligt. Regeringen föreslår även att nyttan av skyddsåtgärder jämförd med kostnaderna för sådana åtgärder liksom frågan om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder särskilt beaktas. Regeringen föreslår också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om säkerhetskrav.

Regeringen betonar att avsikten inte är att i ett slag ställa praktiskt och ekonomiskt omöjliga villkor på väghållarna. Därför, anger regeringen, bör den nämnda utgångspunkten 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.

Olycksrapporter

Regeringen föreslår att vägghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som ingår i TEN-T-vägnätet.

Regeringen påpekar att det i dag inte finns någon skyldighet för vägghållare 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. Förslaget, som grundar sig på direktivet, innehåller endast en skyldighet att upprätta en rapport, inte att skicka denna vidare. Vidare anger regeringen att den anser att det räcker att vägghållaren samlar in uppgifter som gör att rapporten hålls på en sådan avidentifierad nivå att behov av sekretesskydd inte uppkommer.

Överklagande och verkställighet

Regeringen föreslår att tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol och att prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. Det föreslås också att ett beslut ska gälla omedelbart om inte annat anges i beslutet. Regeringen föreslår vidare att om en myndighet eller en kommun överklagar tillsynsmyndighetens beslut, ska tillsynsmyndigheten vara klagandens motpart sedan handlingarna i målet överlämnats till domstolen.

Regeringen anger att den inte finner skäl att ange vem som har rätt att överklaga utan hänvisar till 22 § förvaltningslagen (1986:223). När det gäller frågan om klagandens motpart lyfter regeringen fram att 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. I förevarande fall kan det bli aktuellt att Trafikverket eller en kommun överklagar beslut som tillsynsmyndigheten fattat. En särskild bestämmelse om att tillsynsmyndigheten ska vara motpart om en kommun eller en myndighet överklagar myndighetens beslut bör därför, enligt regeringen, införas i lagen.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att lagen ska träda i kraft den 19 december 2010. Vidare föreslås att bestämmelserna i 4 och 5 §§ endast ska gälla vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Eftersom det föreskrivs i direktivet att genomförandet ska ha skett senast den 19 december 2010 föreslår regeringen att lagen ska träda i kraft detta datum. Regeringen framhåller att eftersom trafiksäkerhetsanalysen i trafiksäkerhetsgranskningen till vissa delar ska ske i ett tidigt skede av väg-

byggnadsprocessen uppstår ett praktiskt problem när det gäller att infria lagens krav på redan påbörjade vägprojekt. Dessutom skulle en sådan ordning, påpekar regeringen, innebära att lagen tillämpades retroaktivt. Regeringen anger att den därför finner att kraven på trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning inte ska tillämpas på redan påbörjade vägprojekt.

Kostnader och andra konsekvenser

Regeringen påpekar att konsekvenserna av förslaget är 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.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att trafiksäkerhet sedan länge har varit ett prioriterat område i svensk transportpolitik. Den s.k. nollvisionen, dvs. strävan efter att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken, antogs av en enig riksdag 1998. Sverige är också en ledande nation när det gäller trafiksäkerheten i världen. Antalet omkomna i vägtrafiken har de senaste åren minskat fortlöpande och uppgick 2009 till 358 personer.

Trafiksäkerheten är dock inte lika hög i flera andra EU-länder. Årligen uppgår antalet trafikdödade i EU:s medlemsländer till närmare 40 000 personer. Enligt utskottets mening är det därför angeläget att trafiksäkerheten inom gemenskapen förbättras. Utskottet ser positivt på det antagna direktivets syfte, att förbättra trafiksäkerheten inom unionen genom att bidra till att höja vägars säkerhet i hela EU. Vidare vill utskottet framhålla att även om det i dag finns ett planeringssystem i Sverige som främjar trafiksäkra vägar finns det ett mervärde i att Sverige som en medlemsstat i EU har likadant utformade regler som övriga medlemsstater.

Utskottet konstaterar att den vanliga formen för att hantera trafiksäkerhetsfrågor är att dessa integreras i regleringen av respektive sakområde. I förevarande fall finner utskottet emellertid regeringens förslag att genomföra direktivet i en särskild lag som väl genomtänkt. Det bidrar till att lagstiftningen blir tydlig och enkel att överskåda och innebär också att regler om trafiksäkerhet inte regleras i lagstiftning vars ursprungliga syfte är väsenskiilt från trafiksäkerhetsfrågor.

Utskottet delar regeringens uppfattning att det inte är lämpligt att genomföra direktivet utöver TEN-T-nätverket eftersom det skulle kunna leda till kostnader som i nuläget är svåra att överblicka. Utskottet vill härvid betona att detta inte på något sätt innebär att säkerheten värderas lägre på vägar och gator som inte ingår i TEN-T-nätverket.

Utskottet noterar att Sverige hittills har tillhört en minoritet som inte infört trafiksäkerhetsgranskningar och finner det därför positivt att regeringens förslag innefattar ett införande av sådana. Enligt utskottets mening kan riskfaktorer och säkerhetsaspekter jfångas upp genom de kriterier som bör ingå i granskningen.

Det är, enligt utskottets mening, lämpligt att väghållarna står under tillsyn av ett oberoende kontrollorgan. Vidare är det naturligt att Transportstyrelsen utgör tillsynsmyndighet även när det gäller efterlevnaden av vägars säkerhet. Systemtillsyn och liknande former torde vara den lämpligaste formen av tillsyn. Utskottet vill härvid betona att väghållaren, som med nu aktuellt förslag till allra största delen utgörs av Trafikverket, i sin organisation torde ha sådana verktyg och resurser som krävs för att säkerställa en korrekt uppfyllelse av bestämmelserna. Att tillsynsmyndigheten får rätt att ta del av de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen torde enligt utskottets mening vara en nödvändig förutsättning för att kunna utöva tillsyn.

Avseende avgifter noterar utskottet att tillsynsobjekten till största delen består av statliga väghållare. Det kan därför, anser utskottet, förväntas en hög efterlevnad av gällande regler, vilket på sikt torde leda till ett begränsat tillsynsbehov och ett därpå följande lägre avgiftsuttag. Således bör avgifterna inte bli alltför betungande för väghållarna.

Enligt utskottets mening är regelbundna inspektioner en grundläggande förutsättning för att kunna konstatera eventuella risker och brister och därmed kunna förebygga olyckor. Utskottet ställer sig positivt till förslaget om upprättande av en plan i syfte att följa upp eventuella behov av åtgärder där väghållaren visar förslag på åtgärder för att komma till rätta med konstaterade brister.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att konsekvenserna av förslaget är svåra att på förhand helt överblicka. Det är därför tillfredställande att regeringens förslag innebär att i Transportstyrelsens uppgifter ska ingå att bl.a. följa upp den föreslagna lagstiftningens effekter. Utskottet förutsätter därmed att regeringen i lämpligt sammanhang återkommer till riksdagen och redovisar närmare den nya lagstiftningens konsekvenser.

Med anledning av det sagda föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens förslag i proposition 2009/10:230 punkterna 1–2, med vissa redaktionella ändringar.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2009/10:230 Vägsäkerhetslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till vägsäkerhetslag.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till vägsäkerhetslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelser

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

2 § I denna lag betyder

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

väghållare:

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

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

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

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

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

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

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

Tillämpningsområde

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

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

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

Trafiksäkerhetsanalys

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

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

Trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning

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

Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

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

7 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett godkännande som trafiksäkerhetsgranskare om

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

Säkerhetsinspektioner

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

Säkerhetskrav

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

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

Olycksrapporter

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

Tillsyn

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

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

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

Överklagande

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Verkställighet

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

Bemyndiganden

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

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

10. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och 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 Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:00)

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

Lydelse enligt lagförslag 2.1

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag betyder

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

väghållare:

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

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

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

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

4. i fråga om annan väg, vägens ägare,

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

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

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

4 §

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 2 maj 2011.