

# Promemoria

## Ändringar i vägsäkerhetslagen

---

### Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

Direktivet, som ska vara genomfört i svensk rätt senast den 17 december 2021, innebär i första hand att det obligatoriska tillämpningsområdet utvidgas från TEN-T-vägnätet (det transeuropeiska transportnätet) till att omfatta även motorvägar och vägar utanför tätbebyggt område som förbinder större städer och regioner (huvudvägar). Dessutom omfattas vissa andra vägar om de har färdigställts med unionsmedel. Direktivet innebär också att regleringen av kartläggning och bedömning av vägar i bruk, samt uppföljningen av resultatet, förändrats i fråga om struktur och delvis i fråga om innehåll. Detsamma gäller de regelbundna vägsäkerhetsinspektionerna med tillägget att vägsträckor som gränsar till tunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG (tunneldirektivet) ska inspekteras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för kontroller enligt tunneldirektivet.

I promemorian föreslås till följd av dessa ändringar i vägsäkerhetslagen (2010:1362), lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367).

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 17 december 2021.

# Innehållsförteckning

1	Författningstext.....	4
1.1	Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:1362).....	4
1.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar .....	9
1.3	Förslag till förordning om ändring i vägsäkerhetsförordningen (2010:1367).....	10
2	Grunddirektivet 2008/96/EG.....	13
3	Ändringsdirektivet (EU) 2019/1936 .....	13
4	Det svenska vägnätet.....	16
4.1	Allmän väg, gata och enskild väg.....	16
4.2	Det statliga vägnätet.....	17
4.3	Motorvägar.....	18
4.4	TEN-T-vägnätet .....	18
5	Gällande rätt.....	19
5.1	Vägsäkerhetslagen.....	19
5.2	Vägsäkerhetsförordningen och myndighetsföreskrifter .....	19
5.3	Väglagen .....	20
5.4	Lagen om säkerhet i vägtunnlar .....	20
5.5	Planer för transportinfrastruktur .....	21
5.5.1	Nationell plan .....	21
5.5.2	Länsplaner .....	21
6	Direktivets genomförande i svensk rätt.....	21
6.1	Vägsäkerhetslagens nuvarande tillämpningsområde .....	21
6.2	Vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utvidgas .....	22
6.3	Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner.....	27
6.4	Kartläggning och bedömning av vägnätet.....	28
6.4.1	Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning .....	28
6.4.2	Uppföljning av vägsäkerhetsbedömningen.....	29
6.5	Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar .....	32
6.6	Oskyddade trafikanter .....	34
6.7	Vägmarkeringar och vägmärken .....	34
6.8	System för rapportering av händelseinformation .....	35
6.9	Olycksrapporter.....	36
6.10	Trafiksäkerhetsgranskare.....	36
6.11	Rapportering av säkerhetsklassningen av vägnätet .....	36
6.12	Bemyndiganden.....	37
6.13	Artiklar som inte behöver genomföras .....	38
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	38
8	Konsekvenser.....	39
8.1	Ändringsdirektivets genomförande och huvudsakligen berörda aktörer .....	39

8.2	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	40
8.3	Konsekvenser för övriga väghållare och för regionala planupprättare .....	42
8.4	Konsekvenser för enskilda och företag.....	43
8.5	Konsekvenser för trafiksäkerheten .....	43
8.6	Övriga konsekvenser .....	44
9	Författningskommentarer .....	44
9.1	Förslaget till lag om ändring i vägsäkerhetslagen .....	44
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerhet i vägtunnlar .....	50
Bilaga 1	Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 .....	51
Bilaga 2	Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008.....	66

# 1 Författningstext

## 1.1 Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:1362)

Häri genom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om vägsäkerhetslagen (2010:1362)

*dels* att 2, 3, 8–10 och 16 §§ och rubrikerna närmast före 8 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 8 a §, och närmast före 8 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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 trans-europeiska 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 (2010:900) 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 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.

2 §<sup>2</sup>

I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i *artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU* och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 1, *avsnitt 1.4, till förordningen*,

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2010:1363.

### 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.*

Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som

1. ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige,

2. ingår i det nationella stamvägnätet, eller

3. är eller avser en motorväg.

*Lagen gäller också vägar eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen, om vägen*

1. är belägen utanför tätbebyggt område och inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till vägen, och

2. är avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon.

*Lagen gäller inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.*

## **Säkerhetsinspektioner**

## **Vägsäkerhetsinspektioner**

### 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.

Väghållaren ska genom regelbundna vägsäkerhetsinspektioner undersöka behovet av underhåll, reparationer eller andra åtgärder för att kunna upprätthålla säkerheten i sitt vägnät.

*Utöver det som sägs i första stycket ska vägsäkerhetsinspektioner genomföras minst vart sjätte år på de sträckor i vägnätet som gränsar till en tunnel som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Sådana inspektioner ska genomföras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar.*

## **Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar**

### **8 a §**

*Väghållaren ska på grundval av vägens tekniska egenskaper och antalet allvarliga olyckor som inträffat göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av sitt vägnät. I vägsäkerhetsbedömningen ska olycksrisken och risken för allvarlig kollision utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en klassificering av alla sträckor i vägnätet i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning). En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas. Bedömningen ska dock göras minst vart femte år.*

*Väghållaren ska till den myndighet regeringen bestämmer rapportera uppgifter om säkerhetsklassningen enligt bedömningen i första stycket.*

### **Säkerhetskrav**

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

### **Uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar**

### **9 §**

*Väghållaren ska följa upp resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen genom att*

- 1. identifiera de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras,*
- 2. upprätta en plan för åtgärder som bör prioriteras, och*
- 3. systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna.*

*Åtgärder som avhjälpes 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.

Skyldigheten att vidta åtgärder enligt första stycket gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Vid bedömningen ska det särskilt beaktas om nyttan av skyddsåtgärder väger upp kostnaderna för sådana åtgärder och om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder.

#### 10 §

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

Väghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken som inträffat på en väg som anges i 3 § första stycket.

#### 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.

6. förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner,
7. förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar,
8. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
9. förfarandet vid uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar,
10. rapportering av säkerhetsklassning,
11. tillsyn, och
12. 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 17 december 2021.
  2. Den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska vara genomförd senast den 31 december 2024.
  3. För vägprojekt som inte ingår i TEN-T-vägnätet tillämpas 4 och 5 §§ endast om vägprojektet har påbörjats efter lagens ikraftträdande.



## 1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar

Härigenom föreskrivs att 11 § lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 11 §

Tunnelhållaren *skall* se till att det genomförs regelbundna kontroller av en tunnel som är i drift. Kontroller *skall* genomföras minst vart sjätte år och omfatta alla föreskrivna säkerhetskrav.

Tunnelhållaren *ska* se till att det genomförs regelbundna kontroller av en tunnel som är i drift. Kontroller *ska* genomföras minst vart sjätte år och omfatta alla föreskrivna säkerhetskrav.

*I 8 § andra stycket vägsäkerhetslagen (2010:1362) finns bestämmelser om inspektioner som ska genomföras på vägsträckor som gränsar till en tunnel.*

---

Denna lag träder i kraft den 17 december 2021.

### 1.3 Förslag till förordning om ändring i vägsäkerhetsförordningen (2010:1367)

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) dels att 8 och 9 §§ och rubriken närmast före 8 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 10 och 11 §§, och närmast före 10 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **Säkerhetskrav**

#### **Uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar**

*Väghållaren ska upprätta en säkerhetsdokumentation för uppgiften att systematiskt och fortlöpande vidta åtgärder i enlighet med 9 § vägsäkerhetslagen (2010:1362). Dokumentationen ska innehålla en översiktlig beskrivning och analys av vägnätet bestående av en kartläggning av vägnätets säkerhetsstandard samt en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägarna.*

8 §

*För att följa upp resultatet av en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning enligt 9 § vägsäkerhetslagen (2010:1362) ska väghållaren, om avhjälpan av åtgärder inte vidtas direkt,*

*1. genomföra riktade vägsäkerhetsinspektioner av de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras, och*

*2. upprätta en säkerhetsdokumentation som underlag för att systematiskt och fortlöpande kunna vidta åtgärder.*

*Säkerhetsdokumentationen ska innehålla en beskrivning och en analys av säkerhetsstandarderna och en plan för de åtgärder som bör prioriteras.*

*I den del säkerhetsdokumentationen avser andra statliga vägar än stamvägar ska den överlämnas till berörd region enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.*

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

## 9 §

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförande av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av granskningsrapporter,
3. utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafik-säkerhetsgranskare,
4. trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter,
5. förfarandet vid *säkerhetsinspektioner*,
6. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
7. *säkerhetskrav*,
8. tillsyn, samt
9. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Transportstyrelsen får även meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av vägsäkerhetslagen (2010:1362) och denna förordning.

5. förfarandet vid *vägsäkerhetsinspektioner*,
6. förfarandet vid *nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
7. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
8. förfarandet vid *uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
9. rapportering av *säkerhetsklassning av vägnät*,
10. tillsyn, samt
11. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*Transportstyrelsen ska inhämta synpunkter från berörda tunnelhållare enligt lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar innan styrelsen meddelar föreskrifter om vägsäkerhetsinspektioner som anges i 8 § andra stycket vägsäkerhetslagen.*

Transportstyrelsen får även meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av vägsäkerhetslagen och denna förordning.

## **Rapportering**

### *10 §*

*Väghållaren ska lämna uppgifter om säkerhetsklassning enligt 8 a § andra stycket vägsäkerhetslagen (2010:1362) till Transportstyrelsen.*

### *11 §*

*Transportstyrelsen ska till Europeiska kommissionen anmäla förteckningar som anges i artikel 1.4 tredje stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltnings av vägars säkerhet, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936. Transportstyrelsen ska också fullgöra den rapporteringskyldighet som anges i artikel 11a.1 i direktiv 2008/96/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2019/1936.*

---

Denna förordning träder i kraft den 17 december 2021.

## 2 Grunddirektivet 2008/96/EG

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet beslutades mot bakgrund av att kommissionen i en vitbok 2001 pekade på behovet av trafiksäkerhetsmässiga åtgärder, såsom konsekvensanalyser och revisioner för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet. Målet var att halvera antalet dödsoffer på vägarna inom unionen fram till 2010. I ett meddelande 2003 slog kommissionen också fast att vägarna utgör en av tre pelare i trafiksäkerhetspolitiken. Direktivet genomfördes den 19 december 2010, då vägsäkerhetslagen (2010:1362) och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) trädde i kraft. Tillämpningsområdet bestämdes i enlighet med direktivet till de vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet (det transeuropeiska transportnätet).

I ett meddelande från kommissionen den 20 juli 2010 Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020, fastställdes det strategiska målet att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2020 jämfört med 2010, och att närma sig noll omkomna 2050. Eftersom framstegen i det avseendet avstannat, godkände rådet den 8 juni 2017 ett nytt etappmål, nämligen att senast 2030 ha halverat antalet allvarliga skador jämfört med 2020. Det konstaterades att större insatser krävs för att nå målen.

Utvärderingen av effekterna av direktiv 2008/96/EG har visat att direktivets förfaranden har bidragit till att minska antalet omkomna och allvarligt skadade, både på det obligatoriska TEN-T-vägnätet och på de nationella vägar där medlemsstater på frivillig basis har tillämpat direktivets principer för förvaltning av vägars säkerhet.

Mot denna bakgrund beslutade Europaparlamentet och rådet direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Direktivet ska vara genomfört senast den 17 december 2021.

## 3 Ändringsdirektivet (EU) 2019/1936

Grunddirektivets syfte är att med hjälp av olika åtgärder erhålla säkrare vägar i medlemsstaterna. Åtgärderna är inriktade dels på vägprojekt – nyanläggning av vägar eller betydande förändring av befintlig väg som påverkar trafikflödet – dels på det befintliga vägnätet. I fråga om vägprojekt ställs krav på trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner. Det befintliga vägnätet ska rangordnas med utgångspunkt från olyckstäthet och åtgärder ska koncentreras till vägsträckor med hög prioritet utifrån rangordningen.

Direktiv (EU) 2019/1936 ändrar inte syftet med grunddirektivet och de åtgärder som avser vägprojekt kvarstår i grunddirektivets lydelse. Den mest påtagliga förändringen handlar om en utökning av direktivets tillämpningsområde. Därutöver är åtgärderna beträffande det befintliga

vägnätet förändrade på så sätt att större fokus läggs på riskbaserade säkerhetsbedömningar.

Artikel 1 (Syfte och tillämpningsområde) fastställer att direktivet ska tillämpas på TEN-T-vägnätet, på motorvägar och på andra huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk. Direktivet ska också tillämpas på vissa vägar och vägprojekt som är belägna utanför tätbebyggt område om de färdigställs med unionsmedel. Medlemsstaterna får undanta huvudvägar som har låg olycksrisk med beaktande av trafikvolym och olycksstatistik. Medlemsstaterna får också låta andra vägar omfattas av direktivets tillämpningsområde.

Artikel 2 (Definitioner) innehåller nya och förändrade definitioner. Det transeuropeiska vägnätet uppdateras med referens till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU. Motorväg och huvudväg definieras, den senare termen som en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i den nationella vägklassificering som är i kraft den 26 november 2019. Definitionen av rangordning av vägsträckor med hög olyckstäthet och rangordning av vägnätets säkerhet utgår. Detsamma gäller säkerhetsinspektion. I stället tillkommer definitioner av säkerhetsklassning, riktad vägsäkerhetsinspektion och regelbunden vägsäkerhetsinspektion. Dessa förändringar återspeglar den nya terminologin i artikel 5, 6 och 6a. Slutligen införs en definition av oskyddad trafikant.

Artikel 4 (Trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt) tillförs en punkt med krav på kommissionen att tillhandahålla vägledning för utformningen av förlåtande sidoområden och självförklarande och självreglerande vägar.

Artikel 5 (Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning) har ersatts, har ny rubrik och ställer nu krav på att nätsverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar görs av hela det nätverk som är i bruk och som omfattas av direktivet. Bedömningar ska göras när det är påkallat och minst vart femte år. Syftet är att utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision på grundval av vägens tekniska egenskaper (inbyggd säkerhet) och en analys av de sträckor som uppvisat ett stort antal allvarliga olyckor. I bilaga III finns vägledande element för genomförandet. På grundval av resultatet av bedömningen ska alla vägsträckor klassificeras i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

Artikel 6 (Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner) har en ny rubrik och ställer i punkt 1 krav på att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för infrastrukturen. Punkt 2 utgår och innehållet i punkt 3 är nytt. Där ställs krav på att de behöriga organ som är involverade i genomförandet av detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (tunneldirektivet) ska ha gemensamma vägsäkerhetsinspektioner av de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar. Inspektionerna ska göras när det är påkallat och minst vart sjätte år.

Artikel 6a (Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk) är ny och ställer krav på att resultaten av bedömningarna enligt artikel 5 följs

upp med riktade vägsäkerhetsinspektioner – vägledande element anges i bilaga IIa – eller med direkt avhjälpande åtgärder. De riktade vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras av expertgrupper (varav minst en medlem har kunskap och erfarenhet motsvarande en trafiksäkerhetsrevisor) och resultatet ska följas upp med motiverade beslut i frågan om avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Vägsträckor där säkerheten måste förbättras ska identifieras och prioriterade åtgärder ska fastställas. Avhjälpande åtgärder ska i första hand vidtas där säkerhetsnivån är låg men har hög potential för förbättringar och sänkta olyckskostnader. Det ska finnas en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder som regelbundet uppdateras.

Artikel 6b (Skydd av oskyddade trafikanter) är ny och ställer krav på att de oskyddade trafikanternas behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som anges i artiklarna 3–6a.

Artikel 6c (Vägmarkeringar och vägmärken) är ny och ställer krav på medlemsstaterna att i sina befintliga och framtida förfaranden för vägmarkeringar och vägmärken fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer.

Artikel 6d (Information och insyn) är ny och riktar sig till kommissionen som ska offentliggöra en europeisk karta över vägnätet inom ramen för direktivet.

Artikel 6e (Frivillig rapportering) är ny och innehåller en uppmaning till medlemsstaterna att sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering – tillgängligt på internet – av händelseinformation m.m. som kan vara en fara för vägsäkerheten.

Artikel 7 (Bearbetning av olycksdata) tillförs en punkt som ger kommissionen mandat att anta genomförandeakter angående olycksrapporteringen.

Artikel 9 (Utnämning och utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer) tillförs en punkt med krav på att utbildningsplanerna för revisorer som genomgår sin utbildning från och med den 17 december 2024 ska omfatta aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter.

Artikel 10 (Utbyte av bästa praxis) har ny rubrik och anger att kommissionen ska inrätta ett system för utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna.

Artikel 11 (Fortlöpande förbättring av metoder för säkerhetsförvaltning) ändras så att punkt 2 – att kommissionen ska bistås av den kommitté som avses i artikel 13 – utgår.

Artikel 11a (Rapportering) är ny och ställer krav på en rapport om säkerhetsklassificeringen av hela det vägnät som bedömts enligt artikel 5. Rapporten ska lämnas till kommissionen senast den 31 oktober 2025 och därefter vart femte år. Kommissionen ska i sin tur rapportera till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet.

Artikel 12 (Ändring av bilagorna) har ny rubrik och ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter som ändrar bilagorna.

Artikel 12a (Utövande av delegeringen) är ny och riktar sig till kommissionen.

Artikel 13 (Kommittéförfarande) är ändrad i fråga om kommittéförfarandet.

Bilaga I (Vägledande element i trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser) har ny rubrik men i övrigt enbart ett mindre tillägg.

Bilaga II (Vägledande element i trafiksäkerhetsrevisioner) har ny rubrik och vissa tillägg, i huvudsak i fråga om oskyddade trafikanter.

Bilaga IIa (Vägledande element i riktade vägsäkerhetsinspektioner) är ny.

Bilaga III (Vägledande element i nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar) ersätter tidigare bilaga III.

Bilaga IV (Information om olyckor i olycksrapporter) ändras närmast redaktionellt.

Införlivande. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 17 december 2021.

## 4 Det svenska vägnätet

### 4.1 Allmän väg, gata och enskild väg

En vanlig uppdelning av det svenska vägnätet är i allmänna vägar, kommunala gator och vägar samt enskilda vägar. Av totalt omkring 60 000 mil väg utgör de allmänna vägarna knappt 20 procent, kommunala gator och vägar omkring 5 procent och de enskilda vägarna drygt 75 procent.

#### *Allmän väg*

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 (2010:900) upplåts till allmänt begagnande som gata.

Enligt 4 § väglagen omfattar väghållning byggande av väg och drift av väg. 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. 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 förvaltning som regeringen bestämmer. När en kommun är väghållare är väghållningsmyndigheten den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utser.

#### *Gata*

En gata utgörs av områden för fordons- och gångtrafik inom detaljplan där kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Väghållare för gator är den som enligt plan- och bygglagen ansvarar för gatuhållningen, dvs. kommunen, och som ska ställa i ordning gator för vilka kommunen är huvudman så att de kan användas för avsett ändamål. Kommunen ska svara för underhållet av de gator som kommunen är huvudman för.



### *Enskild väg*

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

Omkring 7 500 mil enskild väg har statsbidrag för driften av vägen, bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. Enskilda vägar utan statsbidrag – omkring 39 000 mil – utgörs till stor del av skogsbilvägar, privata mindre vägar och vägar som i övrigt har begränsad betydelse för allmän samfärdsl. Dock bör nämnas i sammanhanget att väg E20 över Öresundsbron är en enskild väg.

## 4.2 Det statliga vägnätet

Staten – genom Trafikverket och den till verket hörande regionala förvaltningen – är som nämnts den primära vaghållaren för de allmänna vägarna enligt väglagen, men lagen möjliggör visst kommunalt vaghållaransvar. Drygt 200 av landets 290 kommuner har i dag ett sådant ansvar inom ett särskilt bestämt kommunalt vaghållningsområde.

Även det statliga vägnätet kan beskrivas från olika utgångspunkter. En sådan är vägens benämning eller numrering. Vägnätet kan då delas in i

- europavägar, 670 mil,
- riksvägar, 885 mil, och
- länsvägar, 8 295 mil.

Europavägarna har sin grund i den europeiska överenskommelsen om trafik på internationella huvudvägar, som undertecknades i Genève den 15 november 1975.

Trafikverket får enligt 6 kap. 9 § vägförordningen (2012:707) meddela föreskrifter om vilka vägar som ska vara riksvägar. Övriga vägar är länsvägar.

En annan utgångspunkt för att beskriva det statliga vägnätet är finansiering och planering för investeringar och förbättringar. Från den utgångspunkten kan vägnätet delas in i

- stamvägnätet (nationella vägar), 800 mil, och
- regionala vägar, 9 050 mil.

Riksdagen har genom beslut 1993 lagt fast vilka statliga vägar som ska ingå i det nationella stamvägnätet (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Beslutet innebär att närmare ett tjugotal i huvudsak europavägar samt vissa riksvägar pekas ut som stamvägar. Sedan

riksdagens beslut har stamvägnätet i huvudsak bestått oförändrat. En utökning med vägförbindelsen mellan norska gränsen och Gävle beslutades 2008, se bet. 2008/09:TU2 och rskr. 2008/09:145. Övriga vägar utgör regionala vägar.

Dessutom har Trafikverket ett internt planeringsunderlag som pekar ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet – det funktionellt prioriterade vägnätet – och som utgör ungefär en tredjedel av det statliga vägnätet (3 000 mil).

### 4.3 Motorvägar

Enligt 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, är motorväg en väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara motorväg och som är utmärkt med vägmärke för motorväg. De närmare förutsättningarna för att genom en lokal trafikföreskrift förklara att en väg är motorväg regleras i 10 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276). Där anges att vägen ska vara fri från korsningar i samma plan med andra vägar och att fordon inte lämpligen kan föras in på eller ut från vägen annat än vid vägens ändpunkter eller vid särskilt anordnade på- och avfartsvägar. För att förklaras som motorväg ska vägen dessutom vara uppdelad i två körbanor, en för trafiken i vardera riktningen, och ha körbanorna skilda genom en skiljeremsa eller på något annat sätt.

Det finns lite drygt 200 mil motorväg i Sverige och de är i allt väsentligt Europavägar eller riksvägar. Omkring 3 mil motorväg är kommunala vägar (Nacka 6 km, Karlskrona 2 km, Helsingborg 3 km och Malmö 20 km).

### 4.4 TEN-T-vägnätet

I förordning (EU) nr 1315/2013 fastställs riktlinjer för utbyggnad av ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T). Infrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Det övergripande nätet ska överensstämma med specifikationerna i kartorna och förteckningarna i bilaga I och del 2 i bilaga II till förordningen.

TEN-T-vägnätet i Sverige är omkring 640 mil och omfattar väg E4, E6, E10, E12, E14, E18, E20, E22, E45 delen Göteborg-Gällivare/Malmberget och E65, del av väg 40 samt väg 73. I jämförelse med de tidigare besluten om TEN-T-vägnätet i Sverige (närmast det från 1996 som det hänvisas till i vägsäkerhetslagen) har vägnätet utökats med väg E12, 73 och E20 delen Örebro-Göteborg. Med undantag för väg 73 (omkring 4 mil) ingår samtliga TEN-T-vägar i stamvägnätet.

## 5 Gällande rätt

### 5.1 Vägsäkerhetslagen

Genom lagen genomfördes direktiv 2008/96/EG, se propositionen Vägsäkerhetslag (prop. 2009/10:230). Det var dock inte enbart direktivet som låg till grund för lagstiftningen. Mot bakgrund av riksdagens beslut 1997 att lägga den så kallade nollvisionen till grund för det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet blev frågan om systemutformarnas, bland annat väghållarnas, ansvar föremål för ett flertal utredningar, bland annat Trafikansvarsutredningen med betänkandet Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten (SOU 2000:43), Trafikinspektionsutredningen med betänkandet Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet (SOU 2007:4) och Transportstyrelseutredningen med betänkandet Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken m.m. (SOU 2008:44).

Den senare utredningen, som delvis utgick ifrån det förslag till direktiv som förelåg vid den tidpunkten, föreslog ett tillämpningsområde som i princip omfattade alla vägar men med differentierade krav, där enbart TEN-T-vägnätet omfattades av samtliga krav. Regeringen fann dock att tillämpningsområdet inte skulle gå utöver direktivets minimikrav, dvs. TEN-T-vägnätet, vilket också blev riksdagens beslut. I praktiken innebär det att vägsäkerhetslagen ställer krav på Trafikverket avseende de allmänna vägarna i TEN-T-vägnätet samt Öresundsbro Konsortiet för den enskilda vägen Öresundsbron.

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 (4 §). Därefter ska en trafiksäkerhetsgranskare utföra en trafiksäkerhetsgranskning och redovisa konstaterade riskmoment i granskningsrapporter (5 §). Trafiksäkerhetsgranskaren ska ha genomgått viss utbildning och måste inneha behörighetsbevis för att få ta på sig uppdrag som granskare (6 §).

Väghållarna ska genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner, kartlägga vägnarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas (8 §). Därefter ska åtgärderna vidtas (9 §). Väghållarna ska även upprätta olycksrapporter över dödsolyckor i trafiken (10 §).

Väghållarna ska stå under tillsyn av en tillsynsmyndighet (11 §) som även bl.a. prövar godkännande av trafiksäkerhetsgranskare (6 §) och är föreskrivande myndighet (16 §, jfr nedan).

### 5.2 Vägsäkerhetsförordningen och myndighetsföreskrifter

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt 11 § vägsäkerhetslagen. I vägsäkerhetsförordningen tillförs vissa preciseringar i fråga om trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsgranskningar och trafiksäkerhetsgranskare samt säkerhetskraven men i övrigt bemyndigas Transportstyrelsen att meddela föreskrifter inom samma områden som anges i 16 § vägsäkerhetslagen.

Transportstyrelsen har meddelat föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet, senast ändrade genom TSFS 2016:50. I föreskrifterna finns mer detaljerade bestämmelser, närmast med utgångspunkt från bilagorna I–III till grunddirektivet. Transportstyrelsen har också meddelat föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare, senast ändrade genom TSFS 2016:119. I föreskrifterna finns bestämmelser om utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare och om utfärdande av behörighetsbevis.

### 5.3 Väglagen

Väglagen innehåller bestämmelser om allmänna vägar. Med allmänna vägar avses enligt 1 § i huvudsak vägar som anläggs enligt lagen eller enligt lagen genom särskilt beslut förändras till allmän. Utöver vad som redovisats i avsnitt 4.1 finns bestämmelser om byggande av väg i 10–20 b §§. Den som vill bygga en väg ska upprätta en vägplan och under arbetet med planen samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och enskilda som särskilt berörs. För vissa vägbyggnadsprojekt krävs även regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken.

Enligt 26 § ska allmänna vägar hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

I 39–54 §§ finns särskilda ordnings- och säkerhetsföreskrifter. Dessa rör främst frågor om anslutning av enskild väg till allmän och om vilka åtgärder som får vidtas inom och i anslutning till vägområdet.

### 5.4 Lagen om säkerhet i vägtunnlar

I lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar är tunneldirektivet genomfört. Lagen omfattar vägtunnlar som är längre än 500 meter. För tunnlar utanför TEN-T-vägnätet gäller lagen dock endast om tunneln projekteras efter den 1 juli 2006. Lagen har i dagsläget ett mycket begränsat tillämpningsområde. Det är endast två tunnlar som omfattas av lagen, Götatunneln i Göteborg och Norra länken i Stockholm och båda ligger på TEN-T-vägnätet. Samtidigt pågår projektering av ytterligare tunnlar, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.

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. Tunnelhållaren ska bland annat sammanställa en säkerhetsdokumentation för tunneln, upprätta planer för organisationen och driften av tunneln samt upprätta rapporter över olyckor och allvarliga olyckstillbud i tunneln. Tunnelhållaren ska också se till att det genomförs regelbundna kontroller – minst vart sjätte år – av en tunnel som är i drift. Kontrollerna ska utföras av en eller flera kontrollenheter.

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

## 5.5 Planer för transportinfrastruktur

Arbetet med planer för infrastrukturen inleds med att regeringen uppdrar åt Trafikverket att ta fram ett så kallat inriktningsunderlag. Underlaget ligger till grund för regeringens infrastrukturproposition. Därefter får Trafikverket direktiv om åtgärdsplanering och verket redovisar planförslag. Först därefter kan den nationella planen och länsplanerna fastställas.

### 5.5.1 Nationell plan

Trafikverket ansvarar enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur för att upprätta en nationell och trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur till ledning för fördelningen av statliga medel. Planen ska avse tolv år, får bland annat omfatta investeringar och förbättringar i det statliga stamvägnätet och ska ange den inriktning som bedöms ha störst effekt för att uppnå de transportpolitiska målen. Planen ska fastställas av regeringen. Om en väsentlig avvikelse behöver göras, ska ett förslag till ändrad plan lämnas till regeringen för beslut. Planen uppdateras vanligtvis vart fjärde år.

### 5.5.2 Länsplaner

Inom varje län ska det enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur upprättas en länsplan till ledning för fördelningen av medel för investeringar och förbättringsåtgärder. Enligt lagen (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar ska länsplaner upprättas och fastställas av en region. Länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region, ska avse tolv år och ska omfatta bland annat investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet. Planerna uppdateras vanligtvis fjärde år.

Trafikverket ska lämna underlag till länsplanen och bistå regionen när planen upprättas. Länsplanen fastställs av regionen efter samråd med länsstyrelsen. Om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd plan, ska regionen ändra den. Trafikverket ska fortlöpande underrätta regionen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen. Trafikverket ska också årligen till regeringen redovisa hur de fastställda länsplanerna har genomförts.

## 6 Direktivets genomförande i svensk rätt

### 6.1 Vägsäkerhetslagens nuvarande tillämpningsområde

Förslagen som lämnades i de utredningar som sägs i avsnitt 5.1 har inte begränsats till TEN-T-vägnätet eller motsvarande särskilt utpekade vägnät. Transportstyrelseutredningens förslag, som delvis låg till grund för

vägsäkerhetslagen, omfattade i princip alla vägar, om än med vissa differentierade krav (se avsnitt 5.1). Vid genomförandet av direktiv 2008/96/EG valde Sverige, bl.a. på grund av osäkerhet kring kostnaderna, att inte sträcka sig längre än direktivets minimikrav. Något hinder mot en utökning av direktivets tillämpning utöver TEN-T-vägnätet fanns inte. I prop. 2009/10:230 s. 23 konstaterade regeringen att trafiksäkerhetsambitionen är långtgående och omfattande och att den avsåg att noga följa och låta utvärdera resultatet av lagens tillämpning på föreslagen nivå, i vilket ingick att bilda sig en tydligare uppfattning om vilka kostnader en utvidgning skulle innebära för de som har att bära dem. Det förutskickades att regeringen skulle återkomma i frågan.

När direktivets tillämpningsområde nu har utvidgats uppkommer även frågan om ytterligare utvidgning är aktuell. Det kan dock samtidigt konstateras att någon direkt användbar konsekvensanalys att lägga till grund för ett ställningstagande inte har gjorts under den tid som lagen varit i kraft.

## 6.2 Vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utvidgas

**Förslag:** Vägsäkerhetslagen ska gälla vägar eller vägprojekt som

- ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige,
- ingår i det nationella stamvägnätet, eller
- är eller avser en motorväg.

Lagen ska också gälla vägar eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen, om vägen

1. är belägen utanför tätbebyggt område och inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till vägen, och

2. är avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon.

Lagen ska inte gälla vägtunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar.

Det ska föreskrivas i förordning att Transportstyrelsen ska fullgöra skyldigheten att anmäla den förteckning över motorvägar och huvudvägar som anges i artikel 1.4 tredje stycket till kommissionen.

Det finns inte skäl att undanta några vägar inom stamvägnätet från direktivets tillämpningsområde. Det behövs ingen definition av ”väg”.

### Skälen för förslaget

#### *Direktivet*

Enligt artikel 1.2 ska direktivet tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, på motorvägar och på andra huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk.

Det transeuropeiska vägnätet betyder, enligt artikel 2.1, de vägnät som identifieras i förordning (EU) nr 1315/2013.

Motorväg definieras enligt artikel 2.1 a som en väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:

a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra antingen genom en skiljeremsa som inte är avsedd för trafik eller, undantagsvis, med andra medel.

b) Den korsar inte någon väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.

c) Den betecknas specifikt som motorväg.

Huvudväg definieras i artikel 2.1 b som en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i den nationella vägklassificering som är i kraft den 26 november 2019.

Enligt artikel 1.3 ska direktivet även tillämpas på vägar och vägprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför tätbebyggda områden, som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs med unionsmedel, med undantag för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, såsom cykelbanor, eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar.

I artikel 1.4 första stycket möjliggörs undantag från direktivets tillämpningsområde beträffande huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik. Enligt andra stycket i samma artikel får medlemsstaterna låta sådana vägar som inte avses i artikel 1.2 och 1.3 omfattas av direktivets tillämpningsområde. Enligt tredje stycket ska medlemsstaterna senast den 17 december 2021 till kommissionen anmäla en förteckning över motorvägar och huvudvägar på deras territorium och därefter alla eventuella ändringar av förteckningen. Dessutom ska det till kommissionen anmälas en förteckning över vägar som undantas från eller omfattas av tillämpningsområdet och därefter alla eventuella ändringar av förteckningen.

Direktivet ska enligt artikel 1.5 inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av tunneldirektivet.

#### *TEN-T-vägnätet, motorvägar och huvudvägar*

*TEN-T-vägnätet* kvarstår som term i direktivet men nu med hänvisning till den innebörd som framgår av förordning (EU) nr 1315/2013. Även om någon uppdatering inte har gjorts i direktivet, och därmed inte heller i lagen, har den faktiska tillämpningen följt gällande EU-rättsakt om vägnätets omfattning i Sverige, se avsnitt 4.4.

Den nationella betydelsen av motorväg skiljer sig inte materiellt från direktivets definition. Termen motorväg förekommer i en handfull författningar, bland annat i väglagen, utan närmare förklaring eller hänvisning till definitionen i förordningen om vägtrafikdefinitioner. Vad som avses med motorväg får anses allmänt vedertaget och behöver inte förklaras närmare i vägsäkerhetslagen.

Direktivets definition av huvudväg har däremot ingen omedelbar anknytning till något specifikt nationellt vägnät. Någon ”högsta vägkategori under kategorin motorväg” finns inte beskriven i föreskrifter. Inte heller i planeringsunderlag eller motsvarande dokument i Trafikverkets och regionernas verksamhet med avseende på planer för transport-

infrastrukturen används beskrivningen. Tyngdpunkten i direktivets definition är att vägen förbinder större städer eller regioner. Vad som sägs om ”högsta vägkategorin” ger samtidigt en klar indikation om vilken typ av vägar som avses. Mot den bakgrunden framträder två möjliga alternativ.

Det får anses givet att stamvägnätet är huvudvägar i direktivets mening. Stamvägnätets omkring 800 mil består huvudsakligen av vägar som ingår i TEN-T-vägnätet och skulle innebära en utökning av tillämpningsområdet med omkring 160 mil.

Europavägarna – som i huvudsak ingår i TEN-T-vägnätet – tillsammans med riksvägarna är en annan möjlighet att avgränsa innebörden av huvudvägar. Utökningen av tillämpningsområdet skulle i det fallet bli omkring 900 mil.

Vid bedömningen av vad som ska anses utgöra huvudvägar bör det inte bortses från att TEN-T-vägnätet i Sverige är relativt omfattande och i stor utsträckning fångar upp den kategori av vägar som direktivet definierar som huvudväg. En modell där vissa riksvägar läggs till stamvägnätet för att utgöra huvudvägar är knappast ändamålsenlig. Det skulle kräva en förfinad kategorisering utan förankring i den nationella ordningen. Det är därför en rimlig slutsats att direktivets tillämpningsområde i nu aktuellt avseende bör anses avgränsat till stamvägnätet. Det är också rimligt att inga stamvägar undantas från tillämpningsområdet.

#### *Utgångspunkter i frågan om ett utökat tillämpningsområde*

Direktivet möjliggör att tillämpningsområdet utökas till andra vägar än de som primärt regleras i artikel 1.2 och 1.3. Som redovisas i avsnitt 6.1 pekar flera tidigare utredningar på behovet av något slag av ansvarslag, eller i vart fall en reglering som generellt ställer krav på säkra vägar, utan en given begränsning till vissa slag av vägar eller någon specifik väghållare (exempelvis staten). Även regeringens uttalanden i prop. 2009/10:230 ger stöd för att ett utökat tillämpningsområde bör prövas.

Det kan initialt antas – bland annat med hänvisning till skäl 4 i direktivet – att direktivets förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet ger ett trafiksäkerhetsmässigt tillskott på i princip alla vägar som inkluderas i tillämpningen. Samtidigt måste denna positiva effekt värderas med beaktande av de förfaranden för ökad trafiksäkerhet som redan tillämpas, delvis med vägsäkerhetslagen som modell men också med utgångspunkt i den styrning och lagstiftning som finns i övrigt. Frågan är med andra ord om ett utökat tillämpningsområde ger tillräckligt stor effekt för att motivera de kostnader som kan antas uppkomma. Även frågan om regelbördans omfattning bör vägas in (prop. 2009/10:230 s. 23). En ytterligare omständighet att beakta är den obalans som kan uppstå om en utvidgning mer tar sikte på vem som är väghållare än vägnätet som sådant.

En utvidgning av tillämpningsområdet till enbart det statliga vägnätet utesluter – i första hand – kommunala vägar och gator. Behovet av en reglering kan dock inte sägas vara påtagligt större för det statliga vägnätet som helhet än för andra vägar. Det kan därför uppstå en omotiverad obalans. Motsvarande resonemang kan föras beträffande andra uppdelningar som inte primärt beaktar vägnätet som sådant och vilken funktion det har. Detta leder till slutsatsen att en utvidgning bör göras antingen till samtliga vägar, på det sätt som Transportstyrelseutredningen



föreslog, eller koncentreras till ett vägnät som ligger närmast det som omfattas av direktivet. I det senare fallet handlar det om vägar som kan sägas ha en särskild betydelse för nationell och regional tillgänglighet.

En utvidgning som omfattar samtliga vägar bygger på grundtanken att det finns ett behov av ett allmänt formulerat ansvar för alla väghållare, närmast det säkerhetskrav som i dag följer av 9 § vägsäkerhetslagen. Grundtanken har fog för sig, såväl principiellt som materiellt. Ett tydliggjort ansvar bör bidra till en ökad trafiksäkerhet. Det är samtidigt problematiskt att motivera att samtliga krav i direktivet ska gälla oberoende av vilken typ av väg det handlar om. Direktivet är i huvudsak anpassat för vad som kan beskrivas som ett större vägnät av nationell och regional betydelse. Det är inte rimligt att mindre vägar jämföras med de som omfattas av direktivet i fråga om kravbild. Lösningen är i så fall att differentiera kraven utifrån vad som bedöms ändamålsenligt i fråga om respektive vägnät eller vägtyp. Nackdelen är att regelverket då fjärrar sig från direktivets krav och struktur och blir ett parallellt system som kombinerar delar av direktivet med en nationell kravbild. En sådan lösning torde medföra administrativa problem och svåra gränsdragningar. Sammantaget är bedömningen att en utvidgning till samtliga vägar medför större problem, och sannolikt större kostnader, än vad som är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt.

Kriterierna för det vägnät som Trafikverket internt benämner det funktionellt prioriterade vägnätet, se avsnitt 4.2, är i grund och botten att det är viktigt nationellt och regionalt, dvs. på en nivå som ligger över det statliga vägnätet som helhet. En utvidgning till detta vägnät bedöms vara det mest balanserade och homogena alternativet. Det kan naturligtvis även med en sådan lösning ifrågasättas om man uppnår rätt balans i förhållande till kommunala vägar och gator liksom till vissa enskilda vägar. Å andra sidan är det inte praktiskt möjligt eller motiverat att driva balansfrågan till sin yttersta spets.

#### *Slutsats i frågan om en utvidgning av tillämpningsområdet*

Som framgår av redovisningen ovan och uttalandena i prop. 2009/10:230 kan det antas att en tillämpning av lagen även på det funktionellt prioriterade vägnätet skulle ge en positiv trafiksäkerhetseffekt. Problemet är – på motsvarande sätt som vid genomförandet av grunddirektivet – att det saknas en heltäckande analys av vilka kostnader och andra konsekvenser som en utvidgning skulle medföra. Utan en sådan analys är det inte rimligt att föreslå ett tillämpningsområde som går utöver direktivets minimikrav.

Direktivet ska vara genomfört senast den 17 december 2021. En särskild analys som underlag för att avgöra frågan om en utvidgning av tillämpningsområdet innebär en risk för ett påtagligt försenat genomförande. Det är i denna situation lämpligt att först genomföra direktivet i enlighet med minimikravet och därefter – eller parallellt med den hanteringen – föranstalta om den analys som behövs i utvidgningsfrågan.

Slutsatsen är därför att lagens tillämpningsområde i nuläget inte bör gå utöver vad som krävs enligt artikel 1.2 och 1.3 i direktivet. Det betyder att lagen bör gälla vägar eller vägprojekt som

1. ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige,
2. ingår i det nationella stamvägnätet, eller
3. är eller avser en motorväg.

Lagen bör också gälla vägar eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen om vägen

1. är belägen utanför tätbebyggt område och inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till vägen, och
2. är avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon.

Lagen bör dock inte gälla vägtunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar.

#### *Anmälan till kommissionen*

Artikel 1.4 tredje stycket ställer krav på en anmälan till kommissionen med förteckningar över motorvägar, huvudvägar samt vägar som undantas eller läggs till direktivets grundkrav. Det är lämpligt att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet tar fram sådana förteckningar och anmäler dem till kommissionen. Detta bör regleras i förordning.

#### *”Väg” behöver inte definieras*

”Väg” har ingen allmängiltig betydelse. I det ursprungliga utredningsförslaget till vägsäkerhetslag (SOU 2008:44) föreslogs att väg skulle definieras på samma sätt som i lagen om säkerhet i vägtunnlar, dvs en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon. I prop. 2009/10:230 s. 50 konstaterades att lagen föreslogs gälla enbart TEN-T-vägnätet och att det därför inte behövdes någon definition. Den utökning som nu föreslås av lagens omfattning utifrån direktivets obligatoriska tillämpningsområde skapar inte heller några problem med att avgöra vad som är en väg. Någon definition bedöms därför inte nödvändig.

#### *Allmän trafik med motorfordon*

Som tidigare beskrivits framgår av artikel 1.3 att direktivet ska tillämpas även på vägar och vägprojekt som inte omfattas av artikel 1.2 och som är belägna utanför tätbebyggda områden, som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs med unionsmedel. Undantag ges dock för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, såsom cykelbanor, och vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar.

Begreppet ”allmän motorfordonstrafik” används inte i någon författning på vägtrafikområdet i dag. Det är därför mindre lämpligt att införa begreppet i det här sammanhanget. Vad direktivet avser att undanta från tillämpningsområdet när det gäller vägar och vägprojekt som färdigställs med unionsmedel, är sådana vägar som inte är öppna eller avsedda för viss angiven trafik, nämligen trafik med vissa motorfordon. Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner delas ”motorfordon” in i bilar, motorcyklar och mopeder. Härutöver finns den överordnade gruppen ”motordrivna fordon” som omfattar motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Vid genomförandet av artikel 1.3 förefaller det ändamålsenligt att anknyta till de begrepp som redan finns i svensk rätt och ange att vägen

ska vara avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon. Därmed utesluts dels tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar som alltså inte kan anses avsedda för allmän trafik utan för särskilda transporter till dessa anläggningar, dels vägar som inte är öppna för trafik med motorfordon, exempelvis cykelbanor.

### 6.3 Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

**Förslag:** Vägghållaren ska genom regelbundna vägsäkerhetsinspektioner undersöka behovet av underhåll, reparationer eller andra åtgärder för att kunna upprätthålla säkerheten i vägnätet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner.

Transportstyrelsen ska i förordning bemyndigas att meddela föreskrifter om förfarandet vid sådana inspektioner.

#### Skälen för förslaget

##### *Direktivet*

I artikel 2.7 a definieras regelbunden vägsäkerhetsinspektion som en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhets-skäl kräver underhåll.

Artikel 6.1 kräver att sådana inspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för infrastrukturen i fråga.

##### *Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner bör regleras i vägsäkerhetslagen*

Definitionen i direktivet av regelbunden vägsäkerhetsinspektion överensstämmer i allt väsentligt med definitionen av termen säkerhetsinspektion i grunddirektivet och har tyngdpunkt i en undersökning av behovet av underhåll. Med underhåll får förstås detsamma som drift av väg enligt 26 § väglagen där det föreskrivs att en väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Artikel 6.1 anger inte mer än att inspektioner ska göras regelbundet och tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån ska kunna upprätthållas. Den tidigare lydelsen av artikel 6.1 hade en bredare utgångspunkt med koppling även till kartläggningen av vägarnas standard enligt grunddirektivets artikel 5. Av det skälet, och utifrån nödvändigheten av att göra det bästa av ett svårtolkat upplägg (se prop. 2009/10:230 s. 37), har bestämmelsen om säkerhetsinspektioner i 8 § vägsäkerhetslagen ett innehåll som kombinerar tidigare lydelse av artikel 6 samt artikel 5.1 och 5.2. Den nya lydelsen av artikel 6 är däremot renodlad och har inget samband med det slag av inventering och kartläggning av vägnätet – nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning – som regleras i den nya lydelsen av artikel 5, se avsnitt 6.4.1. Regleringen i 8 § vägsäkerhetslagen bör därför på motsvarande sätt begränsas till att enbart avse de regelbundna inspektionerna. Dessa bör i enlighet med direktivet benämnas vägsäkerhetsinspektioner. Inspektionerna ska göras för att kunna upprätthålla

säkerheten i vägnätet genom att undersöka behovet av underhåll, reparationer eller andra åtgärder.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner. I förordning bör Transportstyrelsen bemyndigas att meddela föreskrifter om förfarandet vid sådana inspektioner. Bemyndigande frågor behandlas i avsnitt 6.12.

## 6.4 Kartläggning och bedömning av vägnätet

### 6.4.1 Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

**Förslag:** Vaghållaren ska, på grundval av vägens tekniska egenskaper och antalet allvarliga olyckor som inträffat, göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av vägnätet. I vägsäkerhetsbedömningen ska olycksrisken och risken för allvarlig kollision utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en klassificering av alla sträckor i vägnätet i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning). En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas. Bedömningen ska dock göras minst vart femte år.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.

Transportstyrelsen ska i förordning bemyndigas att meddela föreskrifter om förfarandet vid sådana vägsäkerhetsbedömningar.

#### Skälen för förslaget

##### *Direktivet*

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar regleras i artikel 5. En sådan bedömning ska göras av hela det vägnät som är i bruk. Bedömningen ska enligt artikel 5.2 utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision på grundval av

a) främst en visuell undersökning, antingen på plats eller på elektronisk väg, av vägens tekniska egenskaper (inbyggd säkerhet), och

b) en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till trafikflödet har inträffat.

Vid genomförande av bedömningen får hänsyn tas till de vägledande element som anges i bilaga III.

På grundval av resultatet, och för att prioritera ytterligare åtgärder, ska enligt artikel 5.6 alla sträckor i vägnätet klassificeras i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

I artikel 5.3 regleras behovet av återkommande vägsäkerhetsbedömningar. Den första bedömningen ska göras senast 2024 och därefter tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, minst vart femte år.

### *En bestämmelse om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning och säkerhetsklassning bör införas i vägsäkerhetslagen*

Den tidigare lydelsen av artikel 5 kombinerade kartläggningen och det som benämndes säkerhetsrangordning (artikel 5.1) med uppföljningen (artikel 5.2 och 5.3). Dessutom fanns en viss, om än oklar, koppling mellan säkerhetsinspektioner i artikel 6 och artikel 5, se avsnitt 6.3. I direktiv (EU) 2019/1936 görs en tydlig skillnad mellan kartläggningen i artikel 5 (nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning) och uppföljningen i artikel 6a. Även vägsäkerhetsinspektionerna är, som sägs i avsnitt 6.3, renodlad till att avse underhåll av vägen. Från dessa utgångspunkter är direktivet i sin nya lydelse tydligare och mer logiskt uppbyggt.

Syftet med en vägsäkerhetsbedömning, och vad den ska grundas på, anges i artikel 5.2. I vägsäkerhetslagen bör det klargöras att väghållaren ska göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av vägnätet och att den ska göras på grundval av vägens tekniska egenskaper och antalet olyckor som inträffat. Vidare bör det regleras att i vägsäkerhetsbedömningen ska olycksrisken och risken för allvarlig kollision utvärderas liksom att resultatet ska ligga till grund för en klassificering av alla sträckor i vägnätet i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning enligt artikel 5.6). Slutligen bör det i lagen anges att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska genomföras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas och att detta ska ske minst vart femte år (artikel 5.3). Att den första bedömningen ska göras senast 2024 bör regleras i anslutning till ikraftträdandebestämmelsen. Den reglering som behövs i övrigt, företrädesvis i fråga om vägledande element, hanteras lämpligen i myndighetsföreskrifter. Bemyndigandefrågor behandlas i avsnitt 6.12.

#### 6.4.2 Uppföljning av vägsäkerhetsbedömningen

**Förslag:** Väghållaren ska följa upp resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen genom att

- identifiera de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras,
- upprätta en plan för åtgärder som bör prioriteras och systematiskt, och
- fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder som avhjälpel den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

Skyldigheten att vidta åtgärder gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Vid bedömningen ska det särskilt beaktas om nyttan av skyddsåtgärder väger upp kostnaderna för sådana åtgärder och om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om förfarandet vid uppföljning av vägsäkerhetsbedömning.

I förordning ska föreskrivas att väghållaren antingen ska vidta avhjälpande åtgärder direkt eller genomföra riktade vägsäkerhetsinspektioner av de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras. Väghållaren ska dessutom upprätta en säkerhetsdokumentation som underlag för att systematiskt och fortlöpande kunna vidta åtgärder. Säkerhetsdokumentationen ska innehålla en beskrivning och en analys

av säkerhetsstandarden och en plan för de åtgärder som bör prioriteras. I den del planen avser andra statliga vägar än stamvägar ska den överlämnas till berörd region enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Transportstyrelsen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om förfarandet vid uppföljningen av vägsäkerhetsbedömningar.

## Skälen för förslaget

### *Direktivet*

Enligt artikel 6a.1 ska resultaten av en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning följas upp, antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkt avhjälpande åtgärder.

För de riktade vägsäkerhetsinspektionerna gäller följande:

- Hänsyn får tas till vägledande element i bilaga IIa (artikel 6a.2)
- Inspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av gruppen ska ha relevant erfarenhet av eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys (artikel 6a.3 i jämförelse med artikel 9.4 a).
- Resultaten ska följas upp med motiverade beslut som fastställer om avhjälpande åtgärder är nödvändiga eller inte (artikel 6a.4).
- Vägsträckor där säkerheten måste förbättras ska identifieras och prioriterade åtgärder ska fastställas (artikel 6a.4).
- Det ska tas fram en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder (artikel 6a.6).

Avhjälpande åtgärder ska främst vara inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader (artikel 6a.5).

### *Nuvarande säkerhetskrav*

I 9 § vägsäkerhetslagen ställs krav på att vägghållaren systematiskt och fortlöpande ska vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först. Skyldigheten 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.

Paragrafen genomför artikel 5.3 i grunddirektivet men med utgångspunkt i ett systematiskt och fortlöpande arbete för ökad säkerhet. Just det kravet bedömdes centralt och regeringen ansåg att genom den lydelsen är förutsättningar för arbetet med åtgärder liksom för anslutande föreskrifter fastslagna (prop. 2009/10:230 s. 40). Genom den närmare regleringen i vägsäkerhetsförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter infördes ett regelverk som sammantaget är mer ändamålsenligt och effektivt än vad den tidigare direkta lydelsen av artikel 5 gav vid handen.

### *Uppföljningen av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*

I direktiv (EU) 2019/1936 poängteras det systematiska arbetssättet i skäl 12 och 15. Den nya lydelsen av artikel 5 i förening med den nya artikeln 6a kan sägas vara i linje med den nu gällande nationella regleringen. Visserligen används inte termen säkerhetskrav i direktivet men innebörden av det kravet enligt 9 § vägsäkerhetslagen motsvarar – i ett koncentrat – vad som ska uppnås enligt artikel 6a.

Ett genomförande av artikel 6a kan följa samma mönster som föreslås för artikel 5, dvs. att i lag reglera de grundläggande momenten, som kravet på uppföljning enligt artikel 6a.1 och i vart fall identifiering av prioriterade vägsträckor enligt artikel 6a.4 samt en plan för åtgärder enligt artikel 6a.6, med i huvudsak samma terminologi. Den reglering som behövs i övrigt kan utformas på förordningsnivå och i myndighetsföreskrifter. Det torde dock samtidigt få till följd att den nuvarande regleringen av säkerhetskrav i 9 § vägsäkerhetslagen, med betoning av det systematiska och fortlöpande säkerhetsarbetet, ersätts med en text som ligger närmare direktivets ordalydelse.

Det nationella regelverket är sammantaget väl inarbetat och ger stöd för ett framgångsrikt säkerhetsarbete. Den avgörande frågan är därför om ändringsdirektivet gör det nödvändigt att frånga det primära säkerhetskravet på vägghållaren att systematiskt och fortlöpande vidta åtgärder för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna.

Vid genomförande av ett direktiv finns det ett antal allmänna krav som behöver iakttas. Ett krav är att medlemsstaten i sin nationella rättsordning ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa direktivets fulla verkan i enlighet med det mål som eftersträvas med direktivet. Av artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt följer emellertid att medlemsstaten får välja den form och det tillvägagångssätt för genomförandet som på bästa sätt kan säkerställa att det resultat som eftersträvas med direktivet uppnås.

Målet med grunddirektivet är oförändrat. Vidare är bedömningen att det bästa sättet att säkerställa målet är att den nationella regleringen vidmakthåller den grundläggande och inarbetade synen på ett systematiskt och fortlöpande arbetssätt. Det innebär inte att regleringen ska lämnas oförändrad i andra avseenden. I stället bör det klart framgå att vägsäkerhetsbedömningar ska följas upp och att det systematiska och fortlöpande arbetssättet är grunden för att vidta de åtgärder som en sådan uppföljning motiverar. Vägsträckor med störst behov av åtgärder ska identifieras, en plan för åtgärder ska fastställas och en samlad bedömning ska göras med beaktande av skäligheten. Vad som sägs i prop. 2009/10:230 om det systematiska och fortlöpande arbetssättet och om skälighetsbedömningen, har alltså giltighet.

Den nuvarande rubriken *Säkerhetskrav* till 9 § är alltså gångbar i perspektivet att åtgärder benämns säkerhetskrav, men den blir mer beskrivande och ansluter bättre till direktivet om den ges lydelsen *Uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar*.

I förordningen bör det föreskrivas att vägghållaren, om inte avhjälpande åtgärder vidtas direkt, ska genomföra riktade vägsäkerhetsinspektioner av identifierade vägsträckor och upprätta en säkerhetsdokumentation.

Dokumentationen bör innehålla en beskrivning och en analys av säkerhetsstandarderna och en plan för de åtgärder som bör prioriteras. Detta motsvarar i huvudsak den nuvarande lydelsen av 8 § i förordningen men med beaktande av direktivets krav på riktade vägsäkerhetsinspektioner om inte avhjälpande åtgärder vidtas direkt.

De föreskrifter som behövs i övrigt, exempelvis om hur en riktad vägsäkerhetsinspektion ska utföras kopplat till de vägledande elementen i bilaga IIa till direktivet, bör kunna meddelas av Transportstyrelsen, se avsnitt 6.12.

### *Infrastrukturplaner*

I den del planen i säkerhetsdokumentationen avser åtgärder som förutsätter investeringar och förbättringar behöver åtgärderna omsättas i transportinfrastrukturplaneringen. Således bör säkerhetsdokumentationen med plan för sådana åtgärder som avser stamvägar tas omhand av Trafikverket. På motsvarande sätt bör dokumentationen i den del planen avser övriga statliga vägar överlämnas till berörd region. Det är Trafikverket respektive regionerna som har att avgöra i vilken utsträckning, och på vilket sätt, planen ska omsättas i den nationella planen och i länsplanen. Dessa planer är långsiktiga (tolv år, med översyn vart fjärde år) och ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Även om lagens tillämpningsområde i fråga om huvudvägar enligt förslaget inte utökas till mer än stamvägnätet, tillkommer i begränsad utsträckning motorvägar som inte är stamvägar. Dessutom är väg 73 redan i dag en del av TEN-T-vägnätet men inte en del av stamvägnätet. Regionerna kan därför, i rollen som ansvariga för att upprätta länsplaner, komma att beröras av effekterna av vägsäkerhetslagen, om än i mycket ringa utsträckning. Det finns en reglerad ansvarsfördelning för planer för transportinfrastrukturen och vägghållaren bör därför få en skyldighet att överlämna säkerhetsdokumentationen med planen till berörd region enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur om dokumentationen avser andra statliga vägar än stamvägar. Detta bör regleras på förordningsnivå.

## 6.5 Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar

**Förslag:** På de sträckor i vägnätet som gränsar till tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar ska, utöver sedvanliga inspektioner, vägsäkerhetsinspektioner genomföras minst vart sjätte år. Inspektionerna ska genomföras gemensamt av vägghållaren och den som ansvarar för att kontrollera utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar.

Lagen om säkerhet i vägtunnlar ska kompletteras med en upplysning om att vägsäkerhetslagen innehåller bestämmelser om inspektioner av vägsträckor i anslutning till tunnlar.

Det ska föreskrivas i förordning att Transportstyrelsen ska inhämta synpunkter från berörda tunnelhållare enligt lagen om säkerhet i



vägtunnlar innan styrelsen meddelar föreskrifter om vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till tunnlar.

## Skälen för förslaget

### *Direktivet*

I skäl 18 uttalas att sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i TEN-T-vägnätet och som omfattas av tunneldirektivet har en särskilt hög olycksrisk. Enligt artikel 6.3 ska medlemsstaterna därför säkerställa säkerheten på sådana vägsträckor genom gemensamma vägsäkerhetsinspektioner där de behöriga organ som är involverade i genomförandet av respektive direktiv deltar. De gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas och under alla omständigheter minst vart sjätte år.

### *Tunneldirektivet och nationell lagstiftning*

Tunneldirektivet omfattar alla tunnlar på TEN-T-vägnätet som är längre än 500 meter. Direktivet genomfördes genom lagen om säkerhet i vägtunnlar och omfattar alla vägtunnlar, oberoende av TEN-T-vägnätet, som är längre än 500 meter. På vägar som inte ingår i TEN-T-vägnätet gäller lagen dock endast tunnlar som projekteras efter den 1 juli 2006. Det är i dagsläget endast två tunnlar som omfattas av lagen, Götatunneln i Göteborg och Norra länken i Stockholm och båda ligger på TEN-T-vägnätet. Samtidigt pågår projektering av ytterligare tunnlar, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.

Inspektioner benämns kontroller i lagen om säkerhet i vägtunnlar, se prop. 2005/06:168 s. 38 f. Det är tunnelhållaren som enligt 11 § i lagen ska se till att det genomförs regelbundna kontroller, minst vart sjätte år, av en tunnel som är i drift. Av 8 § i lagen och 24 § förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar framgår att kontroller ska utföras av en eller flera kontrollenheter.

### *Direktivets krav bör införas i vägsäkerhetslagen*

Kravet på gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i artikel 6.3 berör väghållaren enligt vägsäkerhetslagen samt tunnelhållaren och en eller flera kontrollenheter enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar. Det är inte givet att regleringen bör hanteras i vägsäkerhetslagen. Då inspektionerna inte primärt berör vägtunnlarna i sig, utan vägsträckorna som gränsar till tunnlar, bedöms det ändå mest ändamålsenligt att direktivets krav införs i vägsäkerhetslagen. I lagen om säkerhet i vägtunnlar bör det införas en upplysning om att krav på gemensamma inspektioner finns i vägsäkerhetslagen.

Artikel 6.3 i direktiv (EU) 2019/1936 sträcker sig inte längre än till vägtunnlar som omfattas av tunneldirektivet, dvs. tunnlar på TEN-T-vägnätet. Mot bakgrund av syftet med respektive direktiv är det dock mest ändamålsenligt att inte begränsa inspektionskravet till enbart TEN-T-vägnätet utan låta det omfatta alla tunnlar enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar som ligger på vägar som omfattas av vägsäkerhetslagen.

Bedömningen påverkas inte av att den i dagsläget saknar praktisk betydelse. Med de projekteringar som nu pågår tillkommer därmed i framtiden de tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar utan att de ingår i TEN-T-vägnätet.

Det finns ingen begreppsmässig skillnad mellan inspektioner enligt artikel 6.1 och artikel 6.3 annat än att inspektionerna enligt artikel 6.1 ska vara regelbundna. Det bör dock förstås så att kravet på regelbundna inspektioner gäller generellt och att de inspektioner som avser just sträckor som gränsar till vägtunnlar är ett tillkommande krav som även berör den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar. Detta bör framgå av författningstexten.

Ansvaret för att de gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna genomförs bör läggas på väghållaren och tunnelhållaren. Lagen om säkerhet i vägtunnlar har dock, som anförts ovan, den speciella konstruktionen att tunnelhållaren ska se till att det genomförs kontroller enligt 11 § medan sådana kontroller ska utföras av kontrollenheter i den utsträckning det är särskilt föreskrivet. Detta bör i vägsäkerhetslagen uttryckas så att inspektionerna ska genomföras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar.

## 6.6 Oskyddade trafikanter

**Bedömning:** Det krav direktivet ställer i fråga om oskyddade trafikanter bör regleras i myndighetsföreskrifter med stöd av bemyndiganden i vägsäkerhetslagen och vägsäkerhetsförordningen.

**Skälen för bedömningen:** Medlemsstaterna ska enligt artikel 6b se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6a. I artikel 2.10 definieras oskyddad trafikant som icke-motorburna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulringar.

De förfaranden som avses är trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt (artikel 3), trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt (artikel 4), nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar (artikel 5), regelbundna vägsäkerhetsinspektioner (artikel 6) och uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk (artikel 6a). Med de bemyndiganden som redan finns i vägsäkerhetslagen och vägsäkerhetsförordningen – i förening med de smärre justeringar som föreslås i avsnitt 6.12 – kan artikel 6b omhändertas i föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen.

## 6.7 Vägmarkeringar och vägmärken

**Bedömning:** Direktivets krav är beroende av att kommissionen antar genomförandeakter och leder därför inte till några förslag i nuläget.

**Skälen för bedömningen:** Artikel 6c har rubriken Vägmarkeringar och vägmärken och ställer krav på att medlemsstaterna i sina befintliga och framtida förfaranden för vägmarkeringar och vägmärken ska fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och

fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Sådana förfaranden ska beakta gemensamma specifikationer, om sådana gemensamma specifikationer har fastställts i enlighet med punkt 3. Den punkten ger kommissionen möjlighet att, med beaktande av en expertgrupps bedömning av möjligheten att fastställa gemensamma specifikationer, anta genomförandeakter.

I skäl 11 anförs att direktivet uteslutande omfattar väginfrastruktur, att vägtrafiklagstiftningen därför inte påverkas och att de internationella konventionerna på området, bland annat 1968 års Wienkonventionen om vägmärken och signaler, bör respekteras av konventionsparterna. Skäl 20 och 22 behandlar frågan om att förbättra förfaranden för att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken. Slutsatsen i skäl 22 är att en gemensam europeisk strategi i enlighet med Wienkonvention om vägmärken och signaler är att föredra.

I vägmärkesförordningen (2007:90) finns bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng genom bland annat vägmärken och vägmarkeringar. De bestämmelser som finns i förordningen och de principer som ligger till grund för användningen av vägmärken och andra anordningar bygger på Wienkonventionen om vägmärken och signaler. Sverige har anslutit sig till konventionen.

Det finns i nuläget inga specifika krav som kan genomföras i den nationella lagstiftningen. Frågan aktualiseras först när kommissionen beslutat genomförandeakter enligt artikel 6c.3.

## 6.8 System för rapportering av händelseinformation

**Bedömning:** Trafikverkets möjlighet att ta emot och vidarebefordra information om störningar i trafiken eller andra avvikelser på vägen, uppfyller vad som sägs i direktivet om system för frivillig rapportering.

**Skälen för bedömningen:** Medlemsstaterna ska enligt artikel 6e sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering. Systemet ska vara tillgängligt på internet för alla trafikanter, i syfte att underlätta insamling av händelseinformation från trafikanter och fordon och av all annan säkerhetsrelaterad information som den som lämnar rapporten anser vara en faktisk eller potentiell fara för vägars säkerhet.

Det finns flera alternativ för trafikanter att rapportera störningar i trafiken till Trafikverket. Det gäller störningar som trafikolyckor, fel på signaler eller teknisk utrustning, hinder på vägen, väglag, skador på vägen och köer. Vanligtvis görs en rapportering via telefon eller ett särskilt kontaktformulär. Det är också möjligt att använda Trafikverkets applikation. Oavsett kontaktväg är de rapporterade störningarna tillgängliga på internet. Sverige uppfyller därmed vad som sägs om frivillig rapportering i direktivet.

## 6.9 Olycksrapporter

**Förslag:** Väghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken som inträffat på en väg som omfattas av lagens tillämpningsområde.

**Skälen för förslaget:** Artikel 7.1 ställer krav på att en olycksrapport upprättas för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2.

Artikeln är oförändrad men genom det utökade tillämpningsområdet i artikel 1.2 behöver regleringen i 10 § vägsäkerhetslagen, som enbart hänför sig till TEN-T-vägnätet, justeras. Det kan lämpligen göras genom en hänvisning till de vägar som sägs i första stycket i den föreslagna lydelsen av 3 §. Andra stycket i 3 § avser vägar som anges i artikel 1.3 och omfattas därför inte av kravet på olycksrapporter.

## 6.10 Trafiksäkerhetsgranskare

**Bedömning:** Kravet på att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsgranskare, som genomgår sin utbildning från och med den 17 december 2024, ska innehålla kunskapsmoment som behandlar oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter, bör hanteras inom ramen för Transportstyrelsens föreskrifter.

**Skälen för bedömningen:** För trafiksäkerhetsrevisorer som genomgår sin utbildning från och med den 17 december 2024 ska utbildningsplanerna omfatta aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter. Detta framgår av artikel 9.1a.

Med stöd av bemyndigandet i 16 § 3 vägsäkerhetslagen och bemyndigandet i 9 § första stycket 3 vägsäkerhetsförordningen har Transportstyrelsen meddelat föreskrifter om trafiksäkerhetsgranskare (TSFS 2011:99). Kravet i direktivet omhändertaras lämpligast genom ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter.

## 6.11 Rapportering av säkerhetsklassningen av vägnätet

**Förslag:** Väghållaren ska till den myndighet regeringen bestämmer rapportera om vägnätets säkerhetsklassning enligt bedömningen i 8 a § vägsäkerhetslagen. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska bemyndigas att meddela föreskrifter om rapporteringen.

Det ska föreskrivas i förordning att rapporteringen av säkerhetsklassningen ska göras till Transportstyrelsen och att myndigheten ska fullgöra den rapporteringsskyldighet till kommissionen som sägs i artikel 11a.1 i direktivet. Vidare ska det föreskrivas att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om rapporteringen.

**Skälen för förslaget:** Medlemsstaterna ska enligt artikel 11a.1 lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober 2025 om säkerhetsklassificeringen av hela det vägnät som bedömts i enlighet med artikel 5 (nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar). Om möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd för oskyddade trafikanter. Från och med den 31 oktober 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.

På grundval av resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska alla sträckor i vägnätet klassificeras i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning), se avsnitt 6.4.1. Enligt förslag till bemyndiganden i avsnitt 6.12 får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och därmed också om den klassificering som krävs.

Förslaget om vägsäkerhetslagens tillämpningsområde innebär – liksom nuvarande tillämpningsområde – att staten genom Trafikverket är den väghållare som berörs i absolut störst omfattning. En möjlig ordning skulle därför kunna vara att övriga väghållare rapporterar sin säkerhetsklassning till Trafikverket, som därefter tar hand om rapporteringen till kommissionen. Oavsett vad som är den mest praktiska lösningen ligger det å andra sidan närmast till hands att denna typ av uppgifter fullgörs av tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen. Det förfarandet gäller enligt förordningen om säkerhet i vägtunnlar även om det inte är helt jämförbara förhållanden som ska rapporteras. Tyngdpunkten får dock anses ligga i tillsynsmyndighetens roll och från den utgångspunkten bör Transportstyrelsen fullgöra rapporteringsskyldigheten till kommissionen. Ett fullgörande av rapporteringen förutsätter att väghållarna informerar Transportstyrelsen om säkerhetsklassningen. Av det skälet bör det i vägsäkerhetslagen föreskrivas en skyldighet för väghållaren att rapportera säkerhetsklassningen till den myndighet regeringen bestämmer. I vägsäkerhetsförordningen föreskrivs att rapporteringen ska göras till Transportstyrelsen som också ska fullgöra rapporteringsskyldigheten till kommissionen. Det närmare förfarandet för rapporteringen bör regleras på myndighetsnivå.

## 6.12 Bemyndiganden

**Förslag:** Bemyndigandena i vägsäkerhetslagen ska ändras genom att begreppet ”säkerhetsinspektioner” byts ut mot ”vägsäkerhetsinspektioner”. Dessutom ska bemyndiganden införas om dels förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och vid uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar, dels rapportering av säkerhetsklassning.

Bemyndigandena i vägsäkerhetsförordningen ska ändras på motsvarande sätt. Det ska vidare föreskrivas att Transportstyrelsen ska inhämta synpunkter från berörda tunnelhållare enligt lagen om säkerhet i

vägtunnlar innan styrelsen meddelar föreskrifter om vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till tunnlar.

**Skälen för förslaget:** Bemyndigandena i 16 § vägsäkerhetslagen och 9 § vägsäkerhetsförordningen behöver uppdateras med hänsyn till förslagen i avsnitt 6.3 (ändring av säkerhetsinspektioner till vägsäkerhetsinspektioner), avsnitt 6.4.1 (ny punkt för förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning) och avsnitt 6.11 (ny punkt för rapportering av säkerhetsklassning av vägnät). I förordningen, som bemyndigar Transportstyrelsen att meddela föreskrifter, bör det läggas till att Transportstyrelsen ska inhämta synpunkter från berörda tunnelhållare enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar innan föreskrifter om gemensamma vägsäkerhetsinspektioner meddelas.

### 6.13 Artiklar som inte behöver genomföras

**Bedömning:** Artiklarna 4.6, 6c.2, 6c.3, 6d, 7.1a, 11a.2, 12, 12a och 13 behöver inte genomföras i svensk rätt.

**Skälen för bedömningen:** *Artikel 4.6* att kommissionen ska tillhandahålla viss vägledning, *artikel 6c.2* om kommissionens expertgrupp, *artikel 6c.3* om kommissionens genomförandeakter, *artikel 6d* om information och insyn, *artikel 7.1a*, om kommissionens genomförandeakter, *artikel 11a.2*, om kommissionens rapport, *artikel 12*, om ändring av bilagorna, *artikel 12a*, om utövande av delegering och *artikel 13* om kommittéförfarande innehåller inte några materiella bestämmelser som behöver genomföras i svensk rätt.

## 7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 17 december 2021. Den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska vara gjord senast den 31 december 2024. För vägprojekt som inte ingår i TEN-T-vägnätet ska bestämmelserna om trafiksäkerhetsanalys samt trafiksäkerhetsgranskare och trafiksäkerhetsgranskning i 4 och 5 §§ endast gälla vägprojekt som har påbörjats efter lagens ikraftträdande.

**Skälen för förslaget:** Lagen föreslås träda i kraft den 17 december 2021. Medlemsstaterna ska enligt direktivet sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den dagen.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska göras kontinuerligt och minst vart femte år, se avsnitt 6.4.1. Den första bedömningen ska dock enligt artikel 5.3 göras senast 2024, dvs. inom knappt tre år efter ikraftträdandet. Det kravet bör regleras i en övergångsbestämmelse.

Direktivets krav på trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt (artikel 3) respektive trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt (artikel 4), är oförändrade. Bestämmelserna i 4 och 5 §§ vägsäkerhetslagen kvarstår därför också oförändrade. Genom utökningen av lagens tillämpningsområde kommer emellertid dessa bestämmelser att omfatta även vägar som inte tidigare varit föremål för analyser eller trafiksäkerhetsgranskning. Därmed uppstår, på motsvarande sätt som vid ikraftträdandet av vägsäkerhetslagen, ett praktiskt problem att infria lagens krav på redan påbörjade vägprojekt. Regeringen fann i den situationen att kraven inte skulle tillämpas på redan påbörjade vägprojekt, se prop. 2009/10:230 s. 45. En motsvarande ordning bör införas nu med en övergångsbestämmelse som innebär att för vägar som inte ingår i TEN-T-vägnätet ska 4 och 5 §§ endast gälla vägprojekt som påbörjats efter lagens ikraftträdande.

## 8 Konsekvenser

### 8.1 Ändringsdirektivets genomförande och huvudsakligen berörda aktörer

**Bedömning:** Ändringsdirektivets bestämmelser ska genomföras i form av författningsändringar.

Förslagen berör huvudsakligen Trafikverket i egenskap av statlig väghållare samt Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet och föreskrivande myndighet.

**Skälen för bedömningen:** Författningsförslagen i denna promemoria syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra direktivet (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Ändringsdirektivet innehåller bestämmelser som bedöms kräva författningsändringar för Sveriges del. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra direktivet i de delarna.

Förslagen har direkta konsekvenser nästan enbart för den statliga väghållaren, Trafikverket, samt tillsynsmyndigheten Transportstyrelsen. Direktivet ställer krav på väghållare och föreslås omfatta ett vägnät där väghållare till den allra största delen är Trafikverket. Förslagen berör också, men bedöms inte medföra några direkta konsekvenser, för kommuner, Öresundsbro Konsortiet och regionala planupprättare.

## 8.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

**Bedömning:** Trafikverket, som är väghållare för det statliga vägnät som omfattas av vägsäkerhetslagen, är den myndighet som främst berörs av förslagen. Enligt förslaget utökas lagens tillämpningsområde från TEN-T-vägnätet till stamvägnätet och motorvägar, vilket för Trafikverkets del motsvarar en ökning på knappt 200 mil till sammanlagt 600 mil. Utökade kostnader på grund av utvidgningen bedöms öka med 20 procent vad gäller säkerhetsprocedurer vid nya vägbyggnadsprojekt. Kostnaderna för vägsäkerhetsbedömningar och uppföljning av dessa är svåra att uppskatta men en kostnad på cirka en miljon kronor per år kan vara en rimlig uppskattning. Däremot bedöms inte vägsäkerhetsinspektioner eller upprättandet av olycksrapporter medföra några ökade kostnader för myndigheten. Sammantaget är bedömningen att förslagen endast leder till en marginell kostnadsökning för myndigheten som kan hanteras inom befintliga ramar.

Transportstyrelsen berörs av förslagen i egenskap av tillsynsmyndighet och föreskrivande myndighet. Eftersom tillsynen över att vägsäkerhetslagen följs sker riskbaserat, bedöms inte kostnaderna för tillsynen öka med anledning av förslagen. Transportstyrelsen föreslås också bli mottagare av säkerhetsklassning från väghållarna och bli skyldig att rapportera detta till EU-kommissionen. Detta innebär en något ökad administration. Likaså tillkommer ett visst initialt föreskriftsarbete. Sammantaget bedöms myndighetens ökade kostnader hanteras inom befintliga ramar.

### Skälen för bedömningen

#### *Trafikverket*

Förslagen innebär att vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utökas från TEN-T-vägnätet till att också omfatta landets motorvägar och stamvägnätet. Det motsvarar en utökning med 20 procent jämfört med i dag. Utökningen innebär att åtta istället för sex procent av det statliga vägnätet kommer att omfattas av de krav som framgår av ändringsdirektivet. Ökningen sker i princip enbart på det vägnät där Trafikverket är väghållare, vilket gör att konsekvenserna av det utökade vägnätet och justerade arbetssättet nästan enbart påverkar Trafikverket.

Utökningen av lagens tillämpningsområde med 20 procent innebär att även om procedurer och arbetssätt är desamma efter direktivets ändring så kan ändå kostnaderna för Trafikverkets del komma att öka, sannolikt i samma storleksordning som utökningen av vägnätet. Detta antagande gäller dock huvudsakligen endast kostnaderna för de säkerhetsprocedurer som är föreskrivna i samband med nya vägbyggnadsprojekt. För dessa procedurer är alltså reglerna desamma, men vägnätet utökat. En övergångsbestämmelse gör att det enbart är projekt som påbörjats efter författningsändringarnas ikraftträdande som omfattas av vissa bestämmelser.



Även vad gäller löpande vägsäkerhetsinspektioner är kraven desamma. Lagens utökade tillämpningsområde förutspås inte medföra någon utökad kostnad för Trafikverket när det gäller sådana inspektioner. Trafikverket genomför redan i dag regelbundna inspektioner som bedöms vara tillräckliga för att leva upp till direktivets krav.

Kraven på att upprätta en olycksrapport vid varje dödsolycka väntas inte heller leda till några kostnadsökningar för Trafikverket – det utökade tillämpningsområdet till trots. Trafikverket genomför redan djupstudier av dödsolyckor på det vägnät som nu läggs till tillämpningsområdet.

När det gäller vägsäkerhetsbedömningar och uppföljning av dessa finns vissa mindre skillnader jämfört med den nuvarande regleringen. Enligt författningsförslaget ska resultaten av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen följas upp, antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkt avhjälpande åtgärder. De ökade kostnader för Trafikverket på grund av utökningen av vägnätet och de något justerade kraven beror på i vilken omfattning de riktade vägsäkerhetsinspektionerna ska göras. Utgångspunkten är att det är den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen som ligger till grund för beslut om var en riktad säkerhetsinspektion ska ske, men i vilken omfattning sådana inspektioner ska göras är inte givet. Att genomföra riktade säkerhetsinspektioner på hela vägnätet som omfattas av lagens krav skulle kosta uppskattningsvis 4 miljoner kronor årligen. Samtidigt är det inte rimligt att tro att inspektionerna skulle genomföras överallt, eftersom syftet bör vara att de ska riktas in där säkerheten måste förbättras. En kostnad på 1 miljon kronor om året för dessa riktade säkerhetsinspektioner är en rimligare bedömning.

Utöver det som Trafikverket är skyldigt att göra har myndigheten även skyldighet att betala tillsynsavgift för den tillsyn som Transportstyrelsen utför. Transportstyrelsen tar dock inte ut någon avgift för tillsynen i dagsläget. Detta på grund av ett tidigare ackumulerat överuttag av avgifter som bedöms täcka kostnaderna för tillsynen under de närmaste åren.

Sammantaget är bedömningen att direktivet inte medför så stora förändringar i sig. Dessutom arbetar Trafikverket i flera delar redan i enlighet med de krav som direktivet angett. Förslagen föranleder därför enbart en marginell kostnadsökning för Trafikverket som myndigheten klarar inom befintlig ram.

### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen utövar tillsyn över de regler som genomför direktivet. Tillsynen av reglerna är avgiftsfinansierad. Transportstyrelsens kostnader i detta avseende motsvaras alltså av avgiftsintäkter. Intäkterna disponeras dock inte av myndigheten utan redovisas mot inkomsttitel på statens budget. Transportstyrelsens kostnader för tillsynen belastar därmed anslagsposten för verksamhet som finansieras med avgifter under anslag 1:12 Transportstyrelsen. Tillsynen bedrivs dock riskbaserat, vilket innebär att tillsynen inte bedöms öka i omfattning till följd av direktivets uppdatering.

Det utökade tillsynsområdet bedöms föranleda ett initialt föreskriftsarbete för vilket kostnaderna bedöms vara marginella.

Enligt författningsförslaget blir Transportstyrelsen mottagare av säkerhetsklassning från väghållarna och får en tillkommande rapporteringskyldighet av detta till EU-kommissionen. Detta innebär en ökad administration, då myndigheten bland annat kommer att behöva samla in och sammanställa material från de olika väghållarna. En grov uppskattning är att denna tillkommande uppgift kan innebära en till två veckors arbete vart femte år. Kostnaderna för det initiala föreskriftsarbetet och den tillkommande rapporteringskyldigheten belastar anslagsposten för verksamhet som inte finansieras med avgifter under anslag 1:12 Transportstyrelsen.

De ökade kostnaderna hanteras inom myndighetens befintliga ramar.

### 8.3 Konsekvenser för övriga väghållare och för regionala planupprättare

**Bedömning:** De kommuner som är väghållare för sträckor som ingår i vägsäkerhetslagens tillämpningsområde bedöms beröras endast i mycket liten utsträckning.

Öresundsbro Konsortiet, som är väghållare för Öresundsbron, bedöms beröras i om möjligt ännu mindre utsträckning.

Regionala planupprättare berörs endast i egenskap av mottagare av säkerhetsdokumentation.

#### Skälen för bedömningen

*Endast ett fåtal aktörer berörs av förslagen*

Även om lagens tillämpningsområde i fråga om huvudvägar enligt förslaget inte utökas till mer än stamvägnätet, tillkommer i begränsad utsträckning motorvägar som inte är stamvägar. Dessutom är väg 73 redan i dag en del av TEN-T-vägnätet men inte en del av stamvägnätet. Detsamma gäller Öresundsbron. Några få kommuner, i egenskap av väghållare för motorväg, samt Öresundsbro Konsortiet kan därför komma att beröras av vägsäkerhetslagen, om än i liten utsträckning. Detsamma gäller ett flertal regioner i rollen som ansvariga för att upprätta länsplaner.

#### *Kommuner*

Omkring tre mil motorväg har en kommun som väghållare. För de kommuner som är väghållare för dessa sträckor (Nacka, Karlskrona, Helsingborg och Malmö kommuner) gäller att de måste följa de krav som föreslås regleras i denna promemoria. I praktiken rör det sig om mycket begränsade krav, då nyinvesteringar på dessa mycket korta sträckor torde vara få och en vägsäkerhetsbedömning av de mycket korta sträckorna också torde kunna hanteras utan några större konsekvenser.

#### *Öresundsbro Konsortiet*

Författningsförslagen berör även Öresundsbro Konsortiet som är väghållare för den enskilda vägen Öresundsbron, vilken ingår i TEN-T-vägnätet. I praktiken bedöms dock författningsförslagen få mycket små

konsekvenser för Öresundsbro Konsortiet eftersom Öresundsbron är en förhållandevis ny och kort väg med redan hög säkerhetsnivå.

#### *Regionala planupprättare*

Regionala planupprättare kommer enligt förslagen att få ta del av Trafikverkets säkerhetsdokumentation om den avser statliga vägar andra än stamvägarna. Eftersom de regionala planupprättarna inte är vägghållare ställer inte direktivet några krav på dem, men det underlag som de kommer att motta bör kunna tjäna som ett underlag i planeringen av infrastrukturåtgärder.

## 8.4 Konsekvenser för enskilda och företag

**Bedömning:** Förslagen syftar till att bidra till högre vägsäkerhet. För enskilda har förslagen därmed endast positiva konsekvenser.

Företag som arbetar med att utveckla och underhålla väginfrastruktur kan komma att påverkas indirekt av förslagen men detta är svårbedömt.

**Skälen för bedömningen:** Förslagen i denna promemoria har inga ekonomiska konsekvenser för enskilda. Indirekt väntas förslagen däremot bidra till färre och mindre allvarliga trafikolyckor, vilket givetvis är positivt för såväl enskilda som företag.

De företag som är verksamma i utvecklingen och underhållet av väginfrastrukturen kan även komma att påverkas indirekt av förslagen, då vägghållarnas utökade krav på säkerhetsprocedurer sannolikt kommer leda till vissa utökade krav och beställningar på de entreprenörer som utför vägutgärder. Det är dock svårt att närmare uppskatta denna påverkan.

## 8.5 Konsekvenser för trafiksäkerheten

**Bedömning:** Förslagen att utvidga reglernas tillämpningsområde och skärpa vissa vägsäkerhetsprocedurer bedöms bidra till färre och mindre allvarliga olyckor i trafiken. Detta innebär i sin tur ett bidrag till Sveriges etappmål för trafiksäkerheten till 2030.

**Skälen för bedömningen:** Utvärderingen av effekterna av genomförandet av direktiv 2008/96/EG har visat att förfarandena har bidragit till att minska antalet omkomna och allvarligt skadade, såväl på det obligatoriska TEN-T-vägnätet som på de nationella vägar där medlemsstaterna på frivillig basis har tillämpat direktivets principer för förvaltning av vägars säkerhet. Inför uppdateringen av direktivet genomfördes en konsekvensbedömning som pekade på konkreta konsekvenser i termer av minskat antal döda och allvarligt skadade i trafiken. Dessa uppgifter kan dock inte användas för att bedöma effekterna av de nu aktuella förslagen, eftersom effekterna är beräknade för hela EU och eftersom ändringsdirektivet i sin slutliga version ser annorlunda ut jämfört med det förslag från kommissionen som konsekvensbedömningen utgick ifrån.

Bedömningen är dock att utökningen av reglernas tillämpningsområde och skärpningen av vissa procedurer bidrar till färre och mindre allvarliga olyckor i trafiken, vilket i sin tur innebär ett bidrag till Sveriges etappmål för trafiksäkerheten till 2030. Det utökade och förstärkta juridiska ansvaret på den statliga väghållaren vad gäller trafiksäkerheten som dessa författningsförslag innebär bidrar också till att stärka synen att trafiksäkerheten är ett delat ansvar mellan dem som använder systemet, trafikanterna, och dem som utformar det, dvs. väghållarna. Denna delning av ansvaret är en bärande del i nollvisionen.

## 8.6 Övriga konsekvenser

**Bedömning:** Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser i övrigt.

**Skälen för bedömningen:** Författningsförslagen bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män, brottsligheten, det brottsförebyggande arbetet, sysselsättningen och den offentliga servicen i olika delar av landet eller möjligheten att nå de integrationspolitiska målen. Författningsförslagen bedöms inte heller påverka miljö eller klimat.

## 9 Författningskommentarer

### 9.1 Förslaget till lag om ändring i vägsäkerhetslagen

2 § I denna lag betyder

*TEN-T-vägnätet*: det vägnät som definieras i *artikel 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU* och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i bilaga 1, avsnitt 1.4 till förordningen,

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 (2010:900) 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 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.

Paragrafen innehåller definitioner av termer som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

Ändringen innebär att TEN-T-vägnätet fortsättningsvis definieras med hänvisning till förordning (EU) nr 1315/2013. Ändringen genomför artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

**3 §** Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som

1. ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige,
2. ingår i det nationella stamvägnätet, eller
3. är eller avser en motorväg.

Lagen gäller också vägar eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen om vägen

1. är belägen utanför tätbebyggt område och inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till vägen, och
2. är avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon.

Lagen gäller inte vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Övervägandena finns i avsnitt 6.2.

TEN-T-vägnätet i *första stycket 1* definieras i 2 §. Det nationella stamvägnätet i *första stycket 2* bestäms av riksdagen. Riksdagen har genom beslut 1993 lagt fast vilka statliga vägar som ska ingå i det nationella stamvägnätet (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Beslutet innebär att närmare ett tjugotal i huvudsak Europavägar samt vissa riksvägar pekats ut som stamvägar. En utökning med vägförbindelsen mellan norska gränsen och Gävle beslutades 2008 (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Med motorväg i *första stycket 3* förstås en väg som har förklarats som motorväg och är utmärkt med vägmärke för motorväg. Innebörden är densamma som i 10 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276).

I *andra stycket* anges förutsättningarna för att lagen även ska gälla för en väg eller ett vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt stöd från EU. Att vägen enligt *andra stycket 1* ska vara belägen utanför tätbebyggt område utesluter gator och liknande vägnät. Att vägen inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till vägen innebär att huvudsyftet med vägen ska vara genomfartstrafik. Den förutsättningen får anses uppfylld även om vägen i begränsad utsträckning används för trafik till och från fastigheter som ligger i anslutning till vägen. Med avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon i *andra stycket 2* förstås att vägen är öppen för trafik med sådana fordon som definieras som motorfordon i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, nämligen bilar, motorcyklar och mopeder. En lastbil definieras som en bil enligt samma bestämmelse. Annan trafik, till exempel transporter med traktorer eller motorredskap, faller därmed utanför 3 § vägsäkerhetslagens tillämpningsområde. Detsamma gäller trafik med motorfordon på vägar som i huvudsak används för transporter till eller från industrialläggningar och liknande, eftersom sådana vägar inte kan anses som avsedda för trafik med motorfordon – även om de i och för sig är öppna för sådan trafik. Även cykelbanor och vägar där trafik med motorfordon är förbjuden på annan grund, t.ex. enligt lokala trafikföreskrifter, utesluts från tillämpningsområdet.

Undantaget i *tredje stycket* är i sak oförändrat i förhållande till paragrafens tidigare lydelse. De tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar är tunnlar som är längre än 500 meter.

Paragrafen genomför artikel 1.2, 1.3 och 1.5 i direktiv (EU) 2019/1936.

### ***Vägsäkerhetsinspektioner***

**8 §** Väghållaren ska *genom* regelbundna vägsäkerhetsinspektioner undersöka behovet av underhåll, reparationer eller andra åtgärder för att kunna upprätthålla säkerheten i sitt vägnät.

*Utöver vad som sägs i första stycket ska vägsäkerhetsinspektioner genomföras minst vart sjätte år på de sträckor i vägnätet som gränsar till tunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Sådana inspektioner ska genomföras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar.*

Paragrafen reglerar vägsäkerhetsinspektioner. Övervägandena finns i avsnitt 6.3 och 6.5.

Definitionen i direktiv (EU) 2019/1936 av regelbunden vägsäkerhetsinspektion överensstämmer i allt väsentligt med definitionen av termen säkerhetsinspektion i grunddirektivet och har tyngdpunkt i en undersökning av behovet av underhåll. Med vägsäkerhetsinspektion ska därmed förstås den typen av kontroll som syftar till att upptäcka brister som behöver åtgärdas inom ramen för vad som i väglagen (1971:948) benämns drift av väg. Det handlar alltså om sådant löpande underhåll som sker med stöd av 26 § väglagen. I paragrafen används därför samma begrepp. En vägsäkerhetsinspektion kan därmed resultera i underhåll, reparationer eller andra åtgärder för att säkerheten ska kunna upprätthållas.

*Andra stycket* är nytt och ställer krav på regelbundenheten av vägsäkerhetsinspektioner (minst vart sjätte år) i anslutning till sådana vägtunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar. Inspektionerna ska genomföras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för kontroller av vägtunnlar. Av lagen om säkerhet i vägtunnlar följer att det är tunnelhållaren som ska se till att vägtunnlar kontrolleras men att det är en särskild kontrollenhet som ska utföra kontrollen. De nu aktuella inspektionerna ska därför genomföras gemensamt av väghållaren och den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar. Vilken sträcka som gränsar till en tunnel får bedömas med utgångspunkt från tunnelns och vägens storlek, linjeföring och andra faktorer som har betydelse för den särskilda olycksrisk som finns just i anslutning till en vägtunnel.

Närmare föreskrifter om förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 16 § 6.

Paragrafen genomför artikel 6.1 och 6.3 i direktiv (EU) 2019/1936.

### ***Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar***

**8 a §** *Väghållaren ska på grundval av vägens tekniska egenskaper och antalet allvarliga olyckor som inträffat, göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av sitt vägnät. I vägsäkerhetsbedömningen ska olycksrisken och risken för allvarlig kollision utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en klassificering av alla sträckor i vägnätet i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning). En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras*

*tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas. Bedömningen ska dock göras minst vart femte år.*

*Väghållaren ska till den myndighet regeringen bestämmer rapportera uppgifter om säkerhetsklassningen enligt bedömningen i första stycket.*

Paragrafen är ny och handlar om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.1 och 6.11.

I *första stycket* regleras väghållarens skyldighet att med vissa intervall – minst vart femte år – göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av det vägnät som väghållaren ansvarar för. Med vägens tekniska egenskaper menas geometriska egenskaper, sidoområden och säkerhetszoner, fasta hinder vid vägkanten, förekomsten av broar och tunnlar, typ av korsningar m.m. Med allvarliga olyckor menas dödsolyckor och olyckor där någon allvarligt skadats.

Bedömningen ska mynna ut i en säkerhetsklassning av alla sträckor i vägnätet.

Vad som menas med sträckor i vägnätet är inte givet. Med utgångspunkt i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet i 16 § får det bli väghållarens sak att dela in vägnätet på ett ändamålsenligt sätt. Likaså får det närmare specificeras i sådana föreskrifter i vilka fall en bedömning behöver göras oftare än vart femte år.

Väghållaren ska enligt *andra stycket* rapportera sin säkerhetsklassning till den myndighet som regeringen bestämmer. Stycket har bäring på den rapporteringsskyldighet som medlemsstaterna har enligt artikel 11a i direktiv (EU) 2019/1936, se avsnitt 6.11.

Närmare föreskrifter om den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen och om rapporteringen av säkerhetsklassningen kan meddelas med stöd av bemyndigandena i 16 § 7 och 10.

Paragrafen genomför artikel 5.1 och delar av artikel 5.2 och 5.6 i direktiv (EU) 2019/1936.

### ***Uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar***

**9 §** *Väghållaren ska följa upp resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen genom att*

- 1. identifiera de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras,*
- 2. upprätta en plan för åtgärder som bör prioriteras, och*
- 3. systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador till följd av användningen av vägarna.*

*Åtgärder som avhjälper den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.*

*Skyldigheten att vidta åtgärder enligt första stycket gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Vid bedömningen ska det särskilt beaktas om nyttan av skyddsåtgärder väger upp kostnaderna för sådana åtgärder och om risken för skador kan minska genom andra åtgärder.*

Paragrafen behandlar uppföljningen av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som avses i 8 a §. Övervägandena finns i avsnitt 6.4.2.

Av *första stycket* följer att väghållaren, med utgångspunkt i vägsäkerhetsbedömningen, inledningsvis ska identifiera de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras, därefter upprätta en plan för vilka

åtgärder som bör prioriteras och slutligen systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna.

Det som sägs om begreppet ”systematiskt och fortlöpande” och om ”åtgärder” i prop. 2009/10:230 s. 53, gäller fortfarande.

Tidigare första stycket andra meningen bryts ut till ett nytt *andra stycke* och ändras språkligt.

*Tredje stycket* utgjorde tidigare andra stycket och ändras på så sätt att det klargörs att skälighetsbedömningen ska avse skyldigheten att vidta åtgärder och inte de krav i övrigt som ställs på väghållaren i första stycket, se vidare prop. 2009/10:230 s. 53 f. Dessutom ändras den andra meningen språkligt.

Närmare föreskrifter om förfarandet vid uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 16 § 9.

Paragrafen genomför delar av artikel 6a.1, 6a.4, 6a.5 och 6a.6 i direktiv (EU) 2019/1936.

**10 §** Väghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken som inträffat på en väg *som anges i 3 § första stycket*.

Paragrafen behandlar kravet på väghållaren att upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken. Övervägandena finns i avsnitt 6.9.

Kravet i sig är oförändrat men utökningen av lagens tillämpningsområde innebär att den tidigare hänvisningen till TEN-T-vägnätet ändras till att avse vägar som anges i 3 § första stycket, dvs. förutom TEN-T-vägnätet även vägar som ingår i stamvägnätet och motorvägar. Vägar som färdigställs med ekonomiskt bidrag från EU, och som i viss utsträckning omfattas av lagen enligt 3 § andra stycket, omfattas däremot inte av kravet på olycksrapporter.

Närmare föreskrifter om rapportering av dödsolyckor i trafiken kan meddelas med stöd av bemyndigandet i 16 § 8.

**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 *vägsäkerhetsinspektioner*,
7. *förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
8. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
9. *förfarandet vid uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
10. *rapportering av säkerhetsklassning*,
11. tillsyn, och
12. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.



I paragrafen ges bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter med stöd av lagen. Regeringen får överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter. Övervägandena finns i avsnitt 6.12 och i berörda delavsnitt.

I *punkt 6* ändras den tidigare termen säkerhetsinspektioner till vägsäkerhetsinspektioner, se kommentaren till 8 §. Punkten ansluter till 8 §.

*Punkt 7* är ny och innebär att föreskrifter får meddelas om förfarandet vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Det kan handla om i vilka fall en bedömning bör göras oftare än vart femte år eller om de vägledande element som anges i bilaga III till direktiv (EU) 2019/1936. Se avsnitt 6.4.1. Punkten ansluter till 8 a § första stycket.

*Punkt 8* motsvarar tidigare punkt 7. Punkten ansluter till 10 §.

*Punkt 9* är ny och innebär att föreskrifter får meddelas om förfarandet vid uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar. Det kan handla om hur en riktad vägsäkerhetsinspektion ska utföras kopplat till de vägledande elementen i bilaga IIa till direktiv (EU) 2019/1936. Se avsnitt 6.4.2. Punkten ansluter till 9 §.

*Punkt 10* är ny och innebär att föreskrifter får meddelas om rapportering av säkerhetsklassning, se avsnitt 6.11. Punkten ansluter till 8 a § andra stycket.

*Punkterna 11 och 12* motsvarar tidigare punkterna 9 och 10. Punkt 11 ansluter till 11 och 12 §§ och punkt 12 handlar om de avgifter som får tas ut för tillsyn och ärendehandläggning.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 17 december 2021.
2. Den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska vara genomförd senast den 31 december 2024.
3. För vägprojekt som inte ingår i TEN-T-vägnätet tillämpas 4 och 5 §§ endast om vägprojektet har påbörjats efter lagens ikraftträdande.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

Enligt *punkt 1* träder lagen i kraft den 17 december 2021, vilket är senast möjliga ikraftträdandedag enligt direktiv (EU) 2019/1936.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska enligt 8 a § första stycket göras minst vart femte år. Direktiv (EU) 2019/1936 kräver dock att den första bedömningen görs senast 2024. I *punkt 2* föreskrivs därför att den första vägsäkerhetsbedömningen enligt 8 a § första stycket ska vara genomförd senast den 31 december 2024.

Bestämmelsen i *punkt 3* innebär att 4 och 5 §§ om trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning inte ska tillämpas på vägprojekt utanför TEN-T-vägnätet som påbörjats före lagens ikraftträdande.

Bestämmelsen i punkt 2 genomför del av artikel 5.3 i direktiv (EU) 2019/1936.

## 9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerhet i vägtunnlar

**11 §** Tunnelhållaren *ska* se till att det genomförs regelbundna kontroller av en tunnel som är i drift. Kontroller *ska* genomföras minst vart sjätte år och omfatta alla föreskrivna säkerhetskrav.

*I 8 § andra stycket vägsäkerhetslagen (2010:1362) finns bestämmelser om inspektioner som ska genomföras på vägsträckor som gränsar till en tunnel.*

Paragrafen behandlar regelbundna kontroller av tunnlar som är i drift. Övervägandena finns i avsnitt 6.5.

*Första stycket* ändras språkligt.

*Andra stycket* är nytt och upplyser om att bestämmelser om inspektioner som ska genomföras på vägsträckor som gränsar till en tunnel finns i 8 § andra stycket vägsäkerhetslagen.

Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU)  
2019/1936 av den 23 oktober 2019

Bilaga 1

## Bilaga 1



## Bilaga 1



## Bilaga 1





## Bilaga 1



## Bilaga 1



## Bilaga 1



## Bilaga 1





Europaparlamentets och Rådets direktiv  
2008/96/EG av den 19 november 2008



## Bilaga 2



## Bilaga 2



## Bilaga 2





## Bilaga 2