

Lagrådsremiss

Ändringar i vägsäkerhetslagen

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 23 juni 2021

Tomas Eneroth

Ellika Eriksson
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag på de lagändringar 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.

Förslagen innebär i första hand att det obligatoriska tillämpningsområdet utvidgas från det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-vägnätet) till att omfatta även det nationella stamvägnätet och motorvägar. Dessutom omfattas vissa andra vägar om de har färdigställts med unionsmedel.

Förslagen innebär också att regleringen av kartläggning och bedömning av vägar i bruk, samt uppföljningen av resultatet, förändras 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (tunneldirektivet) ska inspekteras gemensamt av vägghållaren och den som ansvarar för kontroller enligt tunneldirektivet. Förslagen innebär ändringar i vägsäkerhetslagen (2010:1362) och lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 17 december 2021.

Innehållsförteckning

1	Beslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:1362)	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar	10
3	Ärendet och dess beredning	11
4	Det svenska vägnätet.....	11
4.1	Allmän väg, gata och enskild väg.....	11
4.1.1	Vägnätet är uppdelat.....	11
4.1.2	Allmän väg	11
4.1.3	Gata	12
4.1.4	Enskild väg.....	12
4.2	Det statliga vägnätet	12
4.3	Motorvägar	13
4.4	TEN-T-vägnätet	14
4.5	Gällande rätt	14
4.5.1	Vägsäkerhetslagen.....	14
4.5.2	Vägsäkerhetsförordningen och myndighetsföreskrifter	14
4.5.3	Väglagen och vägförordningen	15
4.5.4	Lagen om säkerhet i vägtunnlar	15
5	Genomförande av ändringsdirektivet	16
5.1	Vägsäkerhetslagens nuvarande tillämpningsområde	16
5.2	Vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utvidgas	16
5.3	Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner.....	20
5.4	Kartläggning och bedömning av vägnätet	21
5.4.1	Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning	21
5.4.2	Uppföljning av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen.....	23
5.5	Rapportering av säkerhetsklassningen av vägnätet	25
5.6	Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar	26
5.7	Olycksrapporter.....	28
5.8	Oskyddade trafikanter	29
5.9	Trafiksäkerhetsgranskare.....	29
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	30
7	Konsekvenser.....	30
7.1	Huvudsakligen berörda aktörer	30
7.2	Konsekvenser för statliga myndigheter	32
7.3	Konsekvenser för övriga väghållare och för regionala planupprättare	34
7.4	Konsekvenser för enskilda och företag	35
7.5	Konsekvenser för trafiksäkerheten	35

7.6	Övriga konsekvenser	36
8	Författningskommentar	37
8.1	Förslaget till lag om ändring i vägsäkerhetslagen	37
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerhet i vägtunnlar	42
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008.....	43
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019	52
Bilaga 3	Promemorians lagförslag	68
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	74

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i vägsäkerhetslagen (2010:1362),
2. lag om ändring i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs¹ 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

2 §²

I denna lag betyder

TEN-T-vägnätet: det vägnät som definieras i *bilaga 1, avsnitt 2 till Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det 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

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 I, 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

¹ 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.

² Senaste lydelse 2010:1363.

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.

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 utformningen av ett vägprojekt.

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 som färdigställt eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen, om de är belägna utanför tätbebyggt område. Sådana vägar omfattas dock endast om de inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till dem och om de är avsedda och öppna för allmän trafik med motorfordon.

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

Säkerhetsinspektioner

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.

Vägsäkerhetsinspektioner

8 §

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

Dessutom 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 tunnelhållaren.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

8 a §

Väghållaren ska på grundval av varje vägs tekniska egenskaper och antalet allvarliga olyckor som inträffat på den göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av sitt vägnät. I vägsäkerhetsbedömningen ska risken för sådana olyckor och risken för allvarliga kollisioner utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en säkerhetsklassning, där alla sträckor i vägnätet klassificeras i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå. En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna säkerställas. Bedömningen ska dock göras minst vart femte år.

Väghållaren ska rapportera säkerhetsklassningen till den myndighet som regeringen bestämmer.

Säkerhetskrav

Uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

9 §

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

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 allvarliga personskador 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 3 gäller i den utsträckning som kan anses *skälig*. Vid bedömningen av vad som kan anses *skäligt* ska det *särskilt beaktas* om nyttan av åtgärderna *uppväger* kostnaderna 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. *nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
8. *rapportering av säkerhetsklassning*,
9. *uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar*,
10. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
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 genomföras 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 ikraftträdandet.

2.2 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.

3 Ärendet och dess beredning

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (grunddirektivet) antogs i november 2008. Grunddirektivet finns i *bilaga 1*. Dess huvudsakliga syfte är att höja säkerheten på vägarna i Europeiska unionen (EU). Grunddirektivet genomfördes i svensk rätt genom vägsäkerhetslagen (2010:1362) och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367). Tillämpningsområdet för dessa författningar bestämdes i enlighet med grunddirektivet till de vägar och vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet (det transeuropeiska transportnätet).

Europaparlamentet och rådet har beslutat direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (ändringsdirektivet). Ändringsdirektivet, som ska vara genomfört i nationell rätt senast den 17 december 2021, finns i *bilaga 2*.

En promemoria med förslag på de författningsändringar som krävs för att genomföra ändringsdirektivet har tagits fram inom Infrastrukturdepartementet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Promemorian har remissbehandlats och en förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2021/00293).

De delar av ändringsdirektivet som inte behandlas i denna lagrådsremiss gäller bestämmelser som antingen riktar sig mot Europeiska kommissionen eller redan är förenliga med svensk rätt. Ett exempel på det sistnämnda är direktivets bestämmelser om system för frivillig rapportering av störningar i trafiken.

4 Det svenska vägnätet

4.1 Allmän väg, gata och enskild väg

4.1.1 Vägnätet är uppdelat

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, gator och enskilda vägar. Av totalt omkring 60 000 mil väg utgör de allmänna vägarna knappt 20 procent, gator omkring 5 procent och de enskilda vägarna drygt 75 procent. Vaghållningsansvaret för vägnätet har dock inte samma fördelning.

4.1.2 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, 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.

4.1.3 Gata

Gator 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. I lagen anges också att kommunen ska ställa i ordning gator som kommunen är huvudman för så att de kan användas för avsett ändamål. Kommunen ska svara för underhållet av dessa gator.

4.1.4 Enskild väg

Övriga vägar är enskilda vägar. Bestämmelser om enskilda vägar finns i anläggningslagen (1973:1149), enligt vilken de utgör gemensamhetsanläggningar. En sådan anläggning är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Väghållare för vägar som är gemensamhetsanläggningar är samfälligheten, dvs. ägarna till de fastigheter som ingår i samfälligheten. Enligt lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter kan en förening bildas varefter föreningen är väghållare. Vägensskötsel kan också regleras genom avtal intressenterna emellan eller av en ideellt bildad förening.

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 samfärdsel. Dock bör nämnas i sammanhanget att väg E20 över Öresundsbron är en enskild väg.

4.2 Det statliga vägnätet

Staten – genom Trafikverket och den regionala förvaltning som hör till verket – är den primära väghållaren för de allmänna vägarna enligt väglagen. Lagen möjliggör också visst kommunalt väghållansvar. Drygt 200 av landets 290 kommuner har i dag ett sådant ansvar inom ett särskilt bestämt kommunalt väghållningsområde.

Det statliga vägnätet kan delas in på olika sätt. Ett sätt är med användning av 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. När det gäller riksvägar får Trafikverket enligt 6 kap. 9 § vägförordningen (2012:707) meddela föreskrifter om vilka vägar som ska vara riksvägar. Övriga vägar är länsvägar.

Ett annat sätt att dela in det statliga vägnätet är med utgångspunkt i finansieringen och planeringen för investeringar och förbättringar. Vägnätet kan då 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 pekats ut som stamvägar. Sedan riksdagens beslut har stamvägnätet i huvudsak bestått oförändrat. I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160 s. 61) konstateras att stamvägnätet knyter ihop de större befolkningskoncentrationerna i hela landet och omfattar sådana vägar som fyller en utpräglat mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd. En utökning med vägförbindelsen mellan norska gränsen och Gävle beslutades av riksdagen 2008 (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Övriga vägar är regionala vägar.

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

4.3 Motorvägar

Det finns drygt 200 mil motorväg i Sverige. Det rör sig i allt väsentligt om Europavägar eller riksvägar, dvs. vägar som hör till det statliga vägnätet. Omkring 3 mil motorväg är kommunala vägar (Nacka 6 km, Karlskrona 2 km, Helsingborg 3 km och Malmö 20 km).

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.

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, dvs. transporter med två eller flera transportsätt. 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.

4.5 Gällande rätt

4.5.1 Vägsäkerhetslagen

Genom lagen genomfördes grunddirektivet, se propositionen Vägsäkerhetslag (prop. 2009/10:230). Lagens tillämpningsområde överensstämmer med grunddirektivets minimikrav, dvs. TEN-T-vägnätet. 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 vägghållaren 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 §).

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

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

4.5.2 Vägsäkerhetsförordningen och myndighetsföreskrifter

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt vägsäkerhetslagen. I vägsäkerhetsförordningen finns vissa preciseringar i fråga om trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsgranskningar, trafiksäkerhetsgranskare

och säkerhetskraven. 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.

4.5.3 Väglagen och vägförordningen

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 §§.

Enligt 26 § väglagen ska allmänna vägar hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder. Ytterligare bestämmelser om drift av väg finns i 5 kap. vägförordningen (2012:707).

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

4.5.4 Lagen om säkerhet i vägtunnlar

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (tunneldirektivet) är genomfört i lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Lagen omfattar vägtunnlar som är längre än 500 meter. Lagen gäller dock för en tunnel utanför TEN-T-vägnätet endast om tunneln projekterats efter den 1 juli 2006. Endast två tunnlar omfattas av lagen, Götatunneln i Göteborg och Norra länken i Stockholm. Båda ligger på TEN-T-vägnätet. Samtidigt pågår projektering av ytterligare tunnlar, Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.

I lagen ställs omfattande säkerhetskrav, bland annat 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 Genomförande av ändringsdirektivet

5.1 Vägsäkerhetslagens nuvarande tillämpningsområde

Vid genomförandet av grunddirektivet valde Sverige, bland annat på grund av osäkerhet kring kostnaderna, att inte sträcka sig längre än dess minimikrav. Något hinder mot en utökning av tillämpningsområdet utöver TEN-T-vägnätet fanns emellertid inte. I prop. 2009/10:230 s. 23 konstaterade regeringen att trafiksäkerhetsambitionen är långtgående och omfattande. Det angavs också att regeringen 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. I anledning av ändringsdirektivet uppkommer alltså återigen frågan om ytterligare utvidgning av tillämpningsområdet behövs.

5.2 Vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utvidgas

Regeringens 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 som färdigställda eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen, om de är belägna utanför tätbebyggt område. Sådana vägar ska dock endast omfattas om de inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till dem och om de är avsedda och öppna för allmän trafik med motorfordon.

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Endast två remissinstanser yttrar sig i denna del. *Transportstyrelsen* anser att motortrafikleder bör omfattas av lagens tillämpningsområde och att det är angeläget att frågan om en utökning av tillämpningsområdet utöver direktivets krav utreds vidare i framtiden. *Trafikverket* undrar om friliggande gång- och cykelbanor längs bilvägnätet omfattas av det föreslagna tillämpningsområdet.

Skälen för regeringens förslag

Vägar som omfattas av ändringsdirektivets tillämpningsområde

I ändringsdirektivet finns bestämmelser om direktivets tillämpningsområde som bör genomföras i svensk rätt.

Enligt artikel 1.2 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 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, som cykelbanor, eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, som 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 artiklarna 1.2 och 1.3 omfattas av direktivets tillämpningsområde. Enligt tredje stycket ska medlemsstaterna senast den 17 december 2021 till Europeiska kommissionen anmäla en förteckning över motorvägar och huvudvägar på deras territorium och därefter alla eventuella ändringar av förteckningen. Dessutom ska det till Europeiska 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 grunddirektivet, och därmed inte heller i vägsäkerhetslagen, har den faktiska tillämpningen följt gällande EU-rättsakt om vägnätets omfattning i Sverige, se avsnitt 4.4.

Den nationella betydelsen av motorväg överensstämmer med ändringsdirektivets 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.

När det gäller ändringsdirektivets definition av huvudväg finns det 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 transportinfrastrukturen används beskrivningen. Tyngdpunkten i ändringsdirektivets definition är att vägen förbinder större städer eller regioner. Det som sägs om ”högsta vägkategorin” ger samtidigt en klar indikation om vilken typ av vägar som avses.

Vid bedömningen av vad som ska anses utgöra huvudvägar bör det inledningsvis noteras att TEN-T-vägnätet i Sverige är relativt omfattande och i stor utsträckning fångar upp den kategori av vägar som ändringsdirektivet definierar som huvudväg. När det sedan gäller de ytterligare vägar som eventuellt bör betraktas som huvudvägar föreslås i promemorian att dessa begränsas till dem som ingår i stamvägnätet. Stamvägnätets omkring 800 mil Europavägar och riksvägar ingår till större delen i TEN-T-vägnätet. Stamvägnätets totala omfattning är beslutad av riksdagen, se avsnitt 4.2. I prop. 2005/06:160 s. 61 anges vidare att stamvägnätet knyter ihop de större befolkningskoncentrationerna i hela landet och omfattar sådana vägar som fyller en utpräglat mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd. Det konstateras också att en stor del av de inrikes och utrikes godstransporterna går på detta nät. Mot bakgrund härav anser regeringen att det är naturligt att betrakta stamvägnätet som sådana huvudvägar som avses i ändringsdirektivet. *Transportstyrelsen* argumenterar för att även motortrafikleder ska betraktas som huvudvägar. Mot bakgrund av att ändringsdirektivet talar om en sammanhållande vägkategori framstår dock en avgränsning till stamvägnätet som rimlig. Inte heller bör några vägsträckor i stamvägnätet undantas från tillämpningsområdet. I och med det sagda kommer lagens tillämpningsområde att överensstämma med direktivets. Genom att inkludera stamvägnätet i lagens tillämpningsområde utökas det med omkring 160 mil.

Frågan om en utvidgning utöver vad direktivet kräver

Ändringsdirektivet möjliggör att tillämpningsområdet utökas till andra vägar än de som regleras i artiklarna 1.2 och 1.3 i den ändrade lydelsen. Det kan antas att en sådan utvidgning skulle ge en positiv trafiksäkerhetseffekt. Utan en heltäckande analys av vilka kostnader och andra konsekvenser som en utvidgning skulle medföra är det emellertid inte rimligt att föreslå ett tillämpningsområde som går utöver direktivets krav. Ändringsdirektivet ska vara genomfört senast den 17 december 2021. Att utföra en särskild analys som underlag för att avgöra frågan om en utvidgning av tillämpningsområdet utöver vad ändringsdirektivet kräver vore tidskrävande och medför därför en risk för ett påtagligt försenat genomförande. Vad *Transportstyrelsen* anför om en sådan

utvidgning leder därför inte till något förslag i denna lagrådsremiss. Lagens tillämpningsområde bör alltså i nuläget inte gå utöver vad som krävs enligt ändringsdirektivet. Regeringen avser däremot att följa utvecklingen och utesluter inte att återkomma i frågan.

”Väg” och allmän trafik med motorfordon

Ordet väg har ingen enhetlig innebörd i svenska författningar. I prop. 2009/10:230 s. 50 konstaterades att lagen föreslogs gälla enbart TEN-T-vägnätet och att det därför inte behövdes någon definition av ”väg”.

Den utökning som nu föreslås av lagens tillämpningsområde utifrån ändringsdirektivets obligatoriska tillämpningsområde skapar inte heller några problem med att avgöra vad som är en väg. När det gäller friliggande cykelbanor som löper längs en väg som omfattas av lagens tillämpningsområde får de anses omfattas om de tillhör vägen (jfr 2 § väglagen). En friliggande cykelbana som inte tillhör en sådan väg omfattas följaktligen inte.

Av artikel 1.3 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet framgår 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 görs dock för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, som cykelbanor, och vägar som inte är avsedda för allmän trafik, som 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 ändringsdirektivet avser att undanta från tillämpningsområdet när det gäller vägar som färdigställs och vägprojekt som färdigställs med unionsmedel, är sådana vägar som inte är öppna eller avsedda för viss 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 är 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 med motorfordon utan för särskilda transporter till dessa anläggningar, dels vägar som inte är öppna för trafik med motorfordon, exempelvis cykelbanor.

Slutsatser i fråga om lagens tillämpningsområde

Sammanfattningsvis kan konstateras att för att ändringsdirektivets krav ska uppfyllas måste lagens tillämpningsområde utvidgas.

Lagen bör gälla vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige, ingår i det nationella stamvägnätet, eller är eller avser en motorväg. Lagen bör också gälla vägar som färdigställs eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen om vägen är belägen utanför tätbebyggt område och inte i huvudsak betjänar

fastigheter i direkt anslutning till vägen, och är avsedd och öppen för allmän trafik med motorfordon.

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

I nuläget bör lagens tillämpningsområde inte gå utöver vad som krävs enligt artiklarna 1.2 och 1.3 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet.

Transportstyrelsen bör anmäla förteckningar till Europeiska kommissionen

Artikel 1.4 tredje stycket i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet ställer krav på en anmälan till Europeiska 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 Europeiska kommissionen. Detta bör regleras i förordning.

5.3 Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

Regeringens förslag: Vaghållaren ska genom regelbundna vägsäkerhetsinspektioner undersöka behovet av underhåll, reparationer eller andra åtgärder för att kunna upprätthålla säkerheten i vägnätet.

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att begreppet regelbunden vägsäkerhetsinspektion bör definieras i lagen. Enligt verket innebär förslaget i denna del en ökning jämfört med ändringsdirektivets krav, som innefattar undersökning av behovet av underhåll, men inte behovet av reparationer eller andra åtgärder. Övriga remissinstanser yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet ställer krav på regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

I ändringsdirektivet finns bestämmelser om regelbundna vägsäkerhetsinspektioner som bör genomföras i svensk rätt.

I artikel 2.7 a i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet definieras regelbunden vägsäkerhetsinspektion som en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhetsskäl 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 ändringsdirektivet av regelbunden vägsäkerhetsinspektion överensstämmer i allt väsentligt med definitionen av termen

säkerhetsinspektion i grunddirektivet och har tyngdpunkt i en undersökning av behovet av det underhåll som krävs av säkerhetsskäl. Artikel 6 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet handlar vidare uteslutande om regelbundna vägsäkerhetsinspektioner och har inget samband med den inventering och kartläggning av vägnätet – nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning – som regleras i den nya lydelsen av artikel 5, se avsnitt 5.4.1. Regleringen i 8 § vägsäkerhetslagen bör därför ändras på motsvarande sätt och begränsas till att enbart avse de regelbundna inspektionerna. Dessa bör i enlighet med ändringsdirektivet benämnas vägsäkerhetsinspektioner.

Trafikverket anser att promemorians förslag i denna del innebär en utökning på så sätt att en regelbunden vägsäkerhetsinspektion avser inte bara behovet av underhåll, utan även behovet av reparationer och andra åtgärder. Enligt regeringens mening är det emellertid inte fråga om någon utökning i egentlig mening. Den föreslagna lydelsen är motiverad mot bakgrund av den snäva innebörd som begreppet underhåll har i 26 § väglagen, där det föreskrivs att en väg ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder (jfr prop. 1971:123 s. 172). Det som i ändringsdirektivet avses med underhåll får anses motsvara drift av väg enligt 26 § väglagen vilket lämpligen bör komma till uttryck i vägsäkerhetslagen.

Eftersom innebörden av begreppet regelbunden vägsäkerhetsinspektion framgår av den föreslagna bestämmelsen finns det inte anledning att införa en definition av begreppet.

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

5.4 Kartläggning och bedömning av vägnätet

5.4.1 Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Regeringens förslag: Väghållaren ska göra nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar av sitt vägnät. I en vägsäkerhetsbedömning ska olycksrisken och risken för allvarlig kollision utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en säkerhetsklassning. En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna säkerställas, dock minst vart femte år.

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

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas, i stället för säkerställas.

Remissinstanserna: Endast ett fåtal remissinstanser yttrar sig i denna del. *Helsingborgs kommun* ställer sig frågande till att lägga ett administrativt krav på kommunala väghållare. Enligt *Trafikverket* bör nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar göras på grundval av bland annat förväntad användning samt tillräckligt ofta för att

säkerhetsnivån ska kunna bedömas. Verket föreslår vidare att det ska göras en historisk analys av allvarliga olyckor som har inträffat på vägnätet. *Transportstyrelsen* anför att promemorians förslag inte lika tydligt som ändringsdirektivet pekar på hur klassificeringen av vägnätet ska göras, vilket dock kan förtydligas i myndighetsföreskrifter.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet ställer krav på nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

I ändringsdirektivet finns bestämmelser om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som bör genomföras i svensk rätt.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar regleras i artikel 5 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet. 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. Därefter ska bedömningarna göras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, dock minst vart femte år.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning och säkerhetsklassning bör regleras i vägsäkerhetslagen

I vägsäkerhetslagen bör det anges att det ska göras en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av vägnätet och att den ska göras på grundval av vägens tekniska egenskaper och antalet olyckor som inträffat. Ändringsdirektivet ger inte stöd för att, som *Trafikverket* förordar, ange att bedömningen ska göras med utgångspunkt i förväntad användning.

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.

Som *Helsingborgs kommun* påpekar innebär promemorians förslag i denna del att en ny uppgift läggs på vissa kommunala väghållare. Det rör sig emellertid om mycket begränsade vägsträckor som ska bedömas av dessa kommuner. Belastningen för kommunerna blir därmed liten och torde delvis motsvaras av det trafiksäkerhetsarbete som de redan bedriver i sin egenskap av väghållare. Det förefaller därför lämpligt att det är

väghållaren som har ansvaret för den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen. Remissynpunkten behandlas även i avsnitt 7.3.

I promemorian föreslås att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna upprätthållas. Trafikverket föreslår att den ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i stället ska kunna bedömas. Regeringen delar Trafikverkets uppfattning att promemorians förslag inte genomför ändringsdirektivet på lämpligaste sätt. Med utgångspunkt i ändringsdirektivets lydelse bör det föreskrivas att bedömningen ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån ska kunna säkerställas, dock minst vart femte år. Den första bedömningen bör göras senast 2024, se avsnitt 6.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Den reglering som behövs i övrigt kan därmed, som Transportstyrelsen konstaterar, lämpligen hanteras i myndighetsföreskrifter. Där kan likaså beaktas det som Trafikverket har anfört om en historisk analys av allvarliga olyckor på vägnätet.

5.4.2 Uppföljning av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen

Regeringens förslag: Väghållaren ska följa upp resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen genom att identifiera de vägsträckor där säkerheten behöver förbättras och upprätta en plan för åtgärder som bör prioriteras. Väghållaren ska också systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personskador. Åtgärder som avhjälpel den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att riktade vägsäkerhetsinspektioner bör regleras i vägsäkerhetslagen. Övriga remissinstanser yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet ställer krav på uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

I ändringsdirektivet finns bestämmelser om uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som bör genomföras i svensk rätt.

Enligt artikel 6a.1 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 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 vägutförning, 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 vägsäkerhetslagen

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 kravet att systematiskt och fortlöpande vidta åtgärder bedömdes centralt och regeringen ansåg att genom paragrafen 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 lydelsen av artikel 5 gav vid handen.

Uppföljningen av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

I ändringsdirektivet 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 ändringsdirektivet, 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 meddelas på förordningsnivå och i myndighetsföreskrifter. Det torde dock samtidigt få till följd att den nuvarande regleringen av säkerhetskrav i 9 § vägsäkerhetslagen, med betoning på det systematiska och fortlöpande

säkerhetsarbetet, ersätts med en text som ligger närmare ändringsdirektivets ordalydelse.

Målet med grunddirektivet är oförändrat. 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, stämmer fortfarande.

Regeringen anser, till skillnad från *Trafikverket*, att bestämmelserna om riktade vägsäkerhetsinspektioner bör införas i vägsäkerhetsförordningen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. De föreskrifter som behövs i övrigt, exempelvis om hur en riktad vägsäkerhetsinspektion ska utföras enligt de vägledande elementen i bilaga IIa till ändringsdirektivet, bör då kunna meddelas av Transportstyrelsen, se avsnitt 5.10.

5.5 Rapportering av säkerhetsklassningen av vägnätet

Regeringens förslag: Vägghållaren ska till den myndighet regeringen bestämmer rapportera om den säkerhetsklassning av vägnätet som ska göras på grundval av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen.

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

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna ska enligt artikel 11a.1 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet lämna en rapport till Europeiska 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.

För att uppfylla ändringsdirektivets krav bör det i vägsäkerhetslagen föreskrivas en skyldighet för vägghållaren att rapportera säkerhetsklassningen till den myndighet regeringen bestämmer.

5.6 Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar

Regeringens 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 väghållaren och den som ansvarar för att kontroller utförs enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Endast två remissinstanser yttrar sig i denna del. Enligt *Trafikverket* är det lämpligare att bestämmelserna placeras där riktade säkerhetsinspektioner regleras. *Transportstyrelsen* anser att det kan uppkomma gränsdragningsproblem när vägsträckor som gränsar till en tunnel som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar ska undergå gemensamma vägsäkerhetsinspektioner trots att de inte omfattas av vägsäkerhetslagens tillämpningsområde.

Skälen för regeringens förslag

Ändringsdirektivet ställer krav på gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar

I ändringsdirektivet finns bestämmelser om gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i anslutning till vägtunnlar som bör genomföras i svensk rätt.

I skäl 18 i ändringsdirektivet 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 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 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. Det 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. Båda ligger på TEN-T-vägnätet. Samtidigt pågår projektering av ytterligare tunnlar, i Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn.

Inspektioner benämns kontroller i lagen om säkerhet i vägtunnlar, se propositionen *Säkerhet i vägtunnlar* (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.

Ändringsdirektivets krav bör införas i vägsäkerhetslagen

Kravet på gemensamma vägsäkerhetsinspektioner i artikel 6.3 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet berör väghållaren enligt vägsäkerhetslagen samt tunnelhållaren och en eller flera kontrollenheter enligt lagen om säkerhet i vägtunnlar. Det är inte självklart att regleringen bör hanteras i vägsäkerhetslagen. Eftersom inspektionerna inte primärt berör vägtunnlarna i sig, utan vägsträckorna som gränsar till tunnlnarna, bedöms det ändå mest ändamålsenligt att ändringsdirektivets krav införs i vägsäkerhetslagen. I motsats till *Trafikverket* anser regeringen att det är lämpligt att följa promemorians förslag och införa bestämmelserna i 8 § lagen. En sådan ordning motsvarar ändringsdirektivets struktur där regelbundna vägsäkerhetsinspektioner och gemensamma vägsäkerhetsinspektioner regleras i samma artikel. I lagen om säkerhet i vägtunnlar bör det införas en upplysning om att krav på gemensamma inspektioner finns i vägsäkerhetslagen.

Artikel 6.3 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. I dagsläget saknar denna avgränsning praktisk betydelse. Med de projekteringar som nu pågår tillkommer emellertid i framtiden tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar utan att de ingår i TEN-T-vägnätet.

Transportstyrelsen har tagit upp frågan om eventuellt gränsdragningsproblem när det gäller vägsträckor som gränsar till tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar men som med förslaget i avsnitt 5.2 faller utanför vägsäkerhetslagens tillämpningsområde. Eftersom sådana sträckor inte utgör en del av det vägnät som ska bedömas enligt vad som nu föreslås uppstår inte något gränsdragningsproblem.

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.

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. I vägsäkerhetslagen bör det uttryckas att inspektionerna ska genomföras gemensamt av väghållaren och tunnelhållaren.

5.7 Olycksrapporter

Regeringens förslag: Vaghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken som inträffat på en väg som omfattas av vägsäkerhetslagens tillämpningsområde.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Endast två remissinstanser yttrar sig i denna del. *Nacka kommun* föreslår att vaghållaren och Polismyndigheten ska upprätta olycksrapporter gemensamt. *Transportstyrelsen* påpekar att vaghållarna kan få ut uppgifter ur olycksdatabasen Strada och därmed bör ha tillgång till den olycksdata som behövs för att upprätta olycksrapporter. Enligt Transportstyrelsen behövs också tillgång till Polismyndighetens rapportering av trafikolyckor.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 7.1 i grunddirektivet ställer krav på att en olycksrapport upprättas för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2. Upprättaren ska sträva efter att alla punkter i bilaga IV inkluderas. De uppgifter som anges i bilaga IV är bland annat olycksplatsens lokalisering, uppgifter om vägen, en uppgift om antal dödsoffer och skadade samt uppgifter om inblandade fordon. Artikeln är oförändrad men genom det utökade tillämpningsområdet i artikel 1.2 behövs regleringen i 10 § vägsäkerhetslagen, som enbart hänför sig till TEN-T-vägnätet, justeras.

Som *Transportstyrelsen* påpekar måste vaghållarna ha tillgång till relevanta uppgifter för att kunna upprätta olycksrapporter. Vaghållarna kan i stor utsträckning få sådana uppgifter ur olycksdatabasen Strada, se vidare propositionen Transportstyrelsens olycksdatabas (prop. 2020/21:124 s. 10 f. och 59 f.). Frågan är om vaghållarna måste ges tillgång till ytterligare uppgifter, t.ex. sådana som finns hos Polismyndigheten, för att kunna uppfylla skyldigheten att upprätta en olycksrapport.

Sedan lagens tillkomst har vaghållarna haft skyldigheten att upprätta olycksrapporter. Frågan om tillgång till olika uppgifter är därför inte ny. I förarbetena till vägsäkerhetslagen uttalas följande. Det är inte bara den statliga vaghållaren Trafikverket som omfattas av lagens tillämpningsområde, utan även Stockholms kommun och den enskilde vaghållaren Öresundsbro Konsortiet. Bilagorna till direktivet är inte tvingande att genomföra i svensk rätt. Samtliga de uppgifter som anges i bilaga IV behöver således inte ingå i olycksrapporten. Regeringen ser det därför inte som nödvändigt att samtliga vaghållare ska samla in och hantera alla angivna uppgifter, utan kan inskränka sig till uppgifter som gör att rapporten kan hållas på en sådan avidentifierad nivå att behov av sekretesskydd inte uppkommer (prop. 2009/10:230 s. 42 f).

Artikel 7.1 är oförändrad. Direktivets utvidgade tillämpningsområde ändrar inte omfattningen av skyldigheten att upprätta olycksrapporter för de ytterligare vaghållare som nu föreslås omfattas av lagen. De olycksrapporter som upprättas av kommunala och enskilda vaghållare kan därför även fortsättningsvis grundas på uppgifter som redan är tillgängliga för vaghållarna, i huvudsak genom deras tillgång till Strada. Mot denna bakgrund bör rapporteringsskyldigheten ligga kvar enbart på vaghållaren och inga ytterligare bestämmelser om tillgång till uppgifter införas.

5.8 Oskyddade trafikanter

Regeringens bedömning: Det krav ändringsdirektivet ställer i fråga om oskyddade trafikanter bör regleras i myndighetsföreskrifter med stöd av bemyndiganden i vägsäkerhetslagen och vägsäkerhetsförordningen.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Medlemsstaterna ska enligt artikel 6b i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet 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 5.10 – kan artikel 6b omhändertas i föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen.

5.9 Trafiksäkerhetsgranskare

Regeringens 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.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: 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 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet.

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 ändringsdirektivet omhändertas lämpligast genom ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens 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 ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Lagarna föreslås träda i kraft den 17 december 2021. Medlemsstaterna ska enligt ändringsdirektivet 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 5.4.1. Den första bedömningen ska dock enligt artikel 5.3 i direktivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet göras senast 2024, dvs. inom knappt tre år efter ikraftträdandet. Det kravet bör regleras i en övergångsbestämmelse.

Direktivets krav på trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt respektive trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt 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.

7 Konsekvenser

7.1 Huvudsakligen berörda aktörer

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

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Lagförslagen i denna lagrådsremiss syftar till att uppfylla den skyldighet som Sverige har gentemot EU att genomföra ändringsdirektivet, vilket innehåller bestämmelser som bedöms kräva författningsändringar för Sveriges del. Det finns därför inte något alternativ till författningsreglering för att genomföra ändringsdirektivet 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 några kommuner, Öresundsbro Konsortiet och regionala planupprättare.

7.2 Konsekvenser för statliga myndigheter

Regeringens bedömning: Trafikverket, som är väghållare för den statliga delen av det 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 cirka 160 mil till totalt cirka 800 mil. Utvidgningen bedöms medföra att kostnaderna ökar ungefär 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 är 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 kan myndighetens ökade kostnader hanteras inom befintliga ramar.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att den föreslagna regleringen av regelbundna vägsäkerhetsinspektioner innebär en utökning jämfört med ändringsdirektivets krav och att detta kan vara kostnadsdrivande. Övriga remissinstanser yttrar sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning

Trafikverket

Förslagen innebär att vägsäkerhetslagens tillämpningsområde utökas från TEN-T-vägnätet till att också omfatta motorvägar och stamvägnätet. Det motsvarar en utökning med 25 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 direktivet. 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 innebär att även om procedurer och arbetssätt är desamma så kan ändå kostnaderna för Trafikverket öka, sannolikt i samma storleksordning som utökningen av tillämpningsområdet. 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 omfattar ett större vägnät. 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. Trafikverket genomför redan i dag regelbundna inspektioner som bedöms vara i huvudsak tillräckliga för att leva upp till ändringsdirektivets krav. *Trafikverket* anför att förslaget kan innebära krav på nya arbetssätt som kan vara kostnadsdrivande. I nuläget finns det emellertid inga specifika indikationer på att några nämnvärda merkostnader förväntas i denna del.

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 bör syftet att genomföra inspektionerna 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. Det beror på ett tidigare ackumulerat överuttag av avgifter som bedöms täcka kostnaderna för tillsynen under de närmaste åren.

Sammantaget är bedömningen att ändringsdirektivet inte medför så stora konsekvenser i sig för Trafikverket, huvudsakligen därför att myndigheten i flera delar redan arbetar i enlighet med de krav som direktivet anger. Förslagen leder därför enbart till en marginell kostnadsökning för Trafikverket som ryms inom befintlig ram.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen utövar tillsyn över de regler som genomför ändringsdirektivet. 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 grunddirektivets uppdatering.

Det utökade tillsynsområdet ger anledning till ett initialt föreskriftsarbete för vilket kostnaderna bedöms bli marginella.

Enligt förslaget blir Transportstyrelsen mottagare av säkerhetsklassning från väghållarna och får en tillkommande rapporteringsskyldighet 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 för en person vart femte år. Kostnaderna för det initiala föreskriftsarbetet och den tillkommande rapporteringsskyldigheten belastar anslagsposten för verksamhet som inte finansieras med avgifter.

De ökade kostnaderna ryms inom myndighetens befintliga ramar.

7.3 Konsekvenser för övriga väghållare och för regionala planupprättare

Regeringens bedömning: De kommuner som är väghållare för sträckor som ingår i vägsäkerhetslagens tillämpningsområde berörs i mycket liten utsträckning.

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

Regionala planupprättare berörs endast i egenskap av mottagare av säkerhetsdokumentation.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Helsingborgs kommun* ifrågasätter rimligheten i att lägga ett administrativt krav på kommunala väghållare.

Skälen för regeringens bedömning

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 i denna lagrådsremiss. Det rör sig i praktiken om mycket begränsade krav, då nyinvesteringar på dessa mycket korta sträckor torde vara få. Som nämns i avsnitt 5.4.1 bör en vägsäkerhetsbedömning av de

mycket korta sträckorna också 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 en hög säkerhetsnivå.

Regionala planupprättare

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

7.4 Konsekvenser för enskilda och företag

Regeringens 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.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Förslagen i denna lagrådsremiss har inga ekonomiska konsekvenser för enskilda. Indirekt väntas förslagen däremot bidra till färre och mindre allvarliga trafikolyckor, vilket är positivt för både enskilda och företag.

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

7.5 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Regeringens bedömning: Förslagen att utvidga lagens tillämpningsområde och skärpa vissa vägsäkerhetsprocedurer bidrar till färre och mindre allvarliga olyckor i trafiken. Detta innebär i sin tur ett bidrag till Sveriges etappmål för trafiksäkerheten till 2030.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Alla remissinstanser som yttrar sig i denna del, däribland *Trafikverket, Transportstyrelsen och Region Västernorrland*, uttalar sig generellt positivt om promemorians förslag.

Skälen för regeringens bedömning: Utvärderingen av effekterna av genomförandet av grunddirektivet 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 dess principer för förvaltning av vägars säkerhet. Inför uppdateringen av grunddirektivet 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 grunddirektivet 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 ansvaret för den statliga väghållaren som författningsförslagen innebär bidrar också till att stärka synen att trafiksäkerheten är ett delat ansvar mellan dem som använder systemet, dvs. trafikanterna, och dem som utformar det, dvs. väghållarna. Denna delning av ansvaret är en bärande del i nollvisionen, se propositionen Nollvisionen och det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137 s. 16).

7.6 Övriga konsekvenser

<p>Regeringens bedömning: Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser i övrigt.</p>
--

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrar sig inte särskilt i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: 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.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i vägsäkerhetslagen

Inledande bestämmelser

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 I, 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 *utformningen* av ett vägprojekt.

Paragrafen innehåller definitioner av termer som används i lagen.

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

I övrigt ändras paragrafen endast språkligt.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Tillämpningsområde

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 som färdigställts eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen, om de är belägna utanför tätbebyggt område. Sådana vägar omfattas dock endast om de inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till dem och om de är avsedda och öppna för allmän trafik med motorfordon.

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

Paragrafen anger lagens tillämpningsområde. Genom paragrafen genomförs artiklarna 1.2, 1.3 och 1.5 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1936.

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 pekas 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 ska gälla för vägar som färdigställts eller vägprojekt som färdigställs med ekonomiskt stöd från EU. Att de ska vara belägna utanför tätbebyggt område utesluter t.ex. gator. Att vägarna inte i huvudsak betjänar fastigheter i direkt anslutning till dem innebär att deras huvudsyfte ska vara genomfartstrafik. Den förutsättningen är uppfylld även om vägen i fråga 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 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 paragraf. Vägar med annan trafik, till exempel transporter med traktorer eller motorredskap, utgör inte motorfordonstrafik och faller därmed utanför den aktuella paragrafens tillämpningsområde. Detsamma gäller vägar till eller från industrianläggningar och liknande, eftersom sådana vägar inte kan anses som avsedda för allmän 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 hittillsvarande lydelse. De tunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar är tunnlar som är längre än 500 meter.

Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Vägsäkerhetsinspektioner

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

Dessutom 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 vägghållaren och tunnelhållaren.

I paragrafen regleras vägsäkerhetsinspektioner. Paragrafen genomför artiklarna 6.1 och 6.3 i direktivet i dess lydelse enligt (EU) 2019/1936.

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 vägghållaren och den tunnelhållare som ansvarar för tunneln, jfr 5 § lagen om säkerhet i vägtunnlar. Tunnelhållarens skyldighet att genomföra inspektioner kan dock fullgöras av en sådan särskild kontrollenhet som utför kontroller enligt den lagen. 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.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3 och 5.6.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar

8 a § *Väghållaren ska på grundval av varje vägs tekniska egenskaper och antalet allvarliga olyckor som inträffat på den göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av sitt vägnät. I vägsäkerhetsbedömningen ska risken för sådana olyckor och risken för allvarliga kollisioner utvärderas. Resultatet ska ligga till grund för en säkerhetsklassning, där alla sträckor i vägnätet klassificeras i kategorier utifrån deras säkerhetsnivå. En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras tillräckligt ofta för att säkerhetsnivån i vägnätet ska kunna säkerställas. Bedömningen ska dock göras minst vart femte år.*

Väghållaren ska rapportera säkerhetsklassningen till den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen är ny och handlar om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Genom paragrafen genomförs artikel 5.1 och delar av artiklarna 5.2, 5.6 och 11 a.1 i direktivet i dess lydelse enligt direktiv (EU) 2019/1936.

I första stycket regleras vägghållarens skyldighet att med vissa intervall – minst vart femte år – göra en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av det vägnät som vägghållaren 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 vägghållarens 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. Detta innebär att det blir möjligt att uppfylla den rapporteringsskyldighet som anges i artikel 11a i direktiv (EU) 2019/1936, se avsnitt 5.5.

Närmare föreskrifter om den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen och om rapporteringen av säkerhetsklassningen kan meddelas med stöd av bemyndigandena i 16 § 7 och 8.

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.1 och 5.5.

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 avhjälpes den omedelbara risken för allvarliga personskador ska vidtas först.

Skyldigheten att vidta åtgärder enligt första stycket 3 gäller i den utsträckning som kan anses skälig. Vid bedömningen av vad som kan anses skäligt ska det särskilt beaktas om nyttan av åtgärderna uppväger kostnaderna och om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder.

I paragrafen behandlas uppföljningen av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som avses i 8 a §. Paragrafen genomför delar av artiklarna 6a.1, 6a.4, 6a.5 och 6a.6 i direktivet i dess lydelse enligt (EU) 2019/1936.

Av *första stycket* framgår 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 personskador till följd av användningen av vägarna. Det sistnämnda kravet gäller redan enligt den hittillsvarande lydelsen. Vad som sägs om ”systematiskt och fortlöpande” och om ”åtgärder” i prop. 2009/10:230 s. 53, gäller fortfarande.

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

Tredje stycket utgörs av hittillsvarande 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 stycket språkligt.

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

Övervägandena finns i avsnitt 5.4.2.

Olycksrapporter

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. Paragrafen genomför artikel 7.1 i direktivet i dess lydelse enligt (EU) 2019/1936.

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. Där anges, förutom TEN-T-vägnätet, vägar som ingår i stamvägnätet och motorvägar. Vägar som färdigställts 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 § 10.

Övervägandena finns i avsnitt 5.7.

Bemyndiganden

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

1. upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförande av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av granskningsrapporter,
3. utbildning av trafiksäkerhetsgranskare,
4. godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare,
5. trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter,
6. förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner,
7. nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar,
8. rapportering av säkerhetsklassning,
9. uppföljning av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar,
10. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
11. tillsyn, och
12. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

I paragrafen finns bemyndiganden till regeringen att meddela föreskrifter med stöd av lagen. Regeringen får överlåta åt en förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter.

Punkterna 1–5 är oförändrade.

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 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 5.4.1. Punkten ansluter till 8 a § första stycket.

Punkt 8 är ny och innebär att föreskrifter får meddelas om rapportering av säkerhetsklassning, se avsnitt 5.5. Punkten ansluter till 8 a § andra stycket.

Punkt 9 är ny och innebär att föreskrifter får meddelas om 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 5.4.2. Punkten ansluter till 9 §.

Punkt 10 motsvarar hittillsvarande punkt 7

Punkterna 11 och 12 motsvarar hittillsvarande punkterna 9 och 10.

Övervägandena finns i avsnitt 5.3, 5.4.1, 5.4.2 och 5.5.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 17 december 2021.

2. Den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska genomföras 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 ikraftträdandet.

Enligt *punkt 1* träder lagen i kraft den 17 december 2021, vilket är senast möjligt 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 ikraftträdandet.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerhet i vägtunnlar

Regelbundna kontroller och övningar

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 och anknyter till förslaget i 8 § andra stycket vägsäkerhetslagen.

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. Där framgår att inspektionerna ska genomföras gemensamt av väghållaren och tunnelhållaren, minst vart sjätte år.

Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/96/EG

av den 19 november 2008

om förvaltning av vägars säkerhet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

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

med beaktande av kommissionens förslag,

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

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

efter att ha hört Regionkommittén,

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

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

av följande skäl:

- (1) Det transeuropeiska vägnätet, vars omfattning bestämdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁽³⁾, bidrar på ett avgörande sätt till integration, sammanhållning och välbefinnande i Europa. I synnerhet bör en hög säkerhet garanteras.
- (2) I sin vitbok av den 12 september 2001, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 – Vägval inför framtiden*, pekade kommissionen på behovet av att genomföra trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner, för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet inom gemenskapen. Man satte också upp målet att halvera antalet dödsoffer på vägarna inom Europeiska unionen under perioden 2001–2010.
- (3) I sitt meddelande av den 2 juni 2003, *Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt*

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

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

⁽¹⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 71.

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

⁽³⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

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

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

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

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

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

Artikel 3

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

1. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt.
2. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska utföras i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns. Därvid ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga I.
3. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till att det föreslagna alternativet valts. Den ska också innehålla alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttanalyser av de analyserade alternativen.

Artikel 4

Trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt

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

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

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

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

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att den rapport som anges i punkt 4 leder till från säkerhetssynpunkt relevanta rekommendationer.

Artikel 5

Säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet

1. Medlemsstaterna ska se till att rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och rangordningen av vägnätets säkerhet sker på grundval av undersökningar av driften av vägnätet, som ska utföras minst vart tredje år. I det sammanhanget ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.
2. Medlemsstaterna ska se till att vägsträckor med högre prioritet enligt resultaten av rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och av rangordningen av vägnätets säkerhet bedöms av expertgrupper genom besök på plats och på grundval av de faktorer som anges i punkt 3 i bilaga III. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven enligt artikel 9.4 a.
3. Medlemsstaterna ska se till att åtgärderna koncentreras till de vägsträckor som avses i punkt 2. De åtgärder som avses i punkt 3 e i bilaga III ska prioriteras, varvid de som uppvisar det bästa kostnads-nyttoförhållandet ska uppmärksammas.
4. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga vägmärken sätts upp för att varna trafikanter för vägsträckor där vägarbete som kan utgöra en fara för trafikanternas säkerhet pågår. Dessa vägmärken ska vara synliga både dagtid och nattetid och placeras på säkert avstånd samt uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.
5. Medlemsstaterna ska se till att trafikanterna genom lämpliga åtgärder informeras om att en vägsträcka har hög olyckstäthet. Om en medlemsstat beslutar att använda vägmärken ska dessa uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.

Artikel 6

Säkerhetsinspektioner

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner görs av vägar som är i bruk för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor.
2. Säkerhetsinspektionerna ska omfatta regelbundna inspektioner av vägnätet och undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten med avseende på trafikflödet.
3. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet gör regelbundna inspektioner. Sådana inspektioner ska göras så ofta som behövs för att säkerställa att de berörda vägarna håller en tillfredsställande säkerhet.

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

Artikel 7

Bearbetning av olycksdata

1. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet upprättar en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2. Medlemsstaterna ska sträva efter att inkludera alla punkter i bilaga IV i denna rapport.
2. Medlemsstaterna ska – för olyckor som inträffar på deras respektive territorium – beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och den genomsnittliga samhällskostnaden per svår olycka. Medlemsstaterna får välja att göra en ytterligare uppdelning av kostnadsuppgifterna, som ska uppdateras minst vart femte år.

Artikel 8

Antagande och offentliggörande av riktlinjer

1. Medlemsstaterna ska se till att riktlinjer, om de inte redan finns, antas senast den 19 december 2011, i syfte att bistå de behöriga organen vid tillämpningen av detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska meddela dessa riktlinjer till kommissionen inom tre månader från det att de antagits eller ändrats.
3. Kommissionen ska offentliggöra dem på en offentlig webbplats.

Artikel 9

Utnämning och utbildning av trafiksäkerhetsrevisor

1. Medlemsstaterna ska se till att det fastställs utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisor
2. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisor, som fullgör uppgifter enligt detta direktiv, genomgår en grundutbildning som leder till behörighetsbevis, samt genomgår regelbunden fortbildning.
3. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorer innehar behörighetsbevis. Bevis som utfärdats innan detta direktiv träder i kraft ska erkännas.

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

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

Artikel 10

Utbyte av bästa metoder

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

Artikel 11

Fortlöpande förbättring av metoder för säkerhetsförvaltning

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

Artikel 12

Anpassning till den tekniska utvecklingen

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

Artikel 13

Kommittéförfarande

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

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

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

Artikel 14

Införlivande i nationell lagstiftning

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

Artikel 15

Ikraftträdande

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

Artikel 16

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 19 november 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J.-P. JOUYET

Ordförande

BILAGA I

TRAFIKSÅKERHETSMÄSSIG KONSEKVENSANALYS FÖR VÄGPROJEKT

1. Följande delar ingår:
 - a) Problemformulering.
 - b) Aktuell situation och nollscenario (inga åtgärder).
 - c) Trafiksäkerhetsmål.
 - d) Analys av trafiksäkerhetskONSEKVENSerna av de föreslagna alternativen.
 - e) Jämförelse av alternativen, inklusive nyttokostnadsanalys.
 - f) Redogörelse för möjliga lösningar.
 2. Faktorer att beakta:
 - a) Dödsoffer och olyckor, minskningsmål jämfört med nollscenariot.
 - b) Vägval och trafikmönster.
 - c) Eventuell påverkan på befintliga vägnät (t.ex. utfarter, korsningar, plankorsningar).
 - d) Vägtrafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter (t.ex. fotgängare, cyklister, motorcyklister).
 - e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag).
 - f) Säsongsmissiga variationer och klimatförhållanden.
 - g) Förekomsten av ett tillräckligt antal säkra parkeringsplatser.
 - h) Seismisk aktivitet.
-

BILAGA II

TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER AV VÄGPROJEKT

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

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

BILAGA III

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

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

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

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

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

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

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

BILAGA IV

INFORMATION OM OLYCKOR I OLYCKSRAPPORTER

Följande måste inkluderas i olycksrapporter:

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

I

(Lagstiftningsakter)

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/1936

av den 23 oktober 2019

om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande (2),

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet (3), och

av följande skäl:

- (1) I meddelandet av den 20 juli 2010 från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén med titeln *Mot ett europeiskt omnåde för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* fastställdes unionens strategiska mål att halvera antalet dödsolyckor i trafiken fram till 2020 jämfört med 2010, och att närma sig noll omkomna 2050. Framstegen mot att uppnå dessa mål har på senare år dock avstannat. Ett nytt delmål – att senast år 2030 ha halverat antalet allvarliga skador jämfört med 2020 – godkändes av rådet i dess slutsatser av den 8 juni 2017 om trafiksäkerhet för att stödja innehållet i Vallettaförklaringen från mars 2017. Det krävs därför större insatser för att båda dessa mål ska uppnås.
- (2) Enligt nollvisionsfilosofin kan dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor till stor del förebyggas. Det bör vara ett gemensamt ansvar på alla nivåer att se till att trafikolyckor inte leder till allvarliga eller dödliga skador. Framför allt bör väl utformade och väl underhållna vägar med tydliga vägmarkeringar och vägmärken minska sannolikheten för trafikolyckor, medan *förlåtande vägar* (vägar som utformats på ett intelligent sätt för att säkerställa att misstag i körningen inte omedelbart får allvarliga eller dödliga konsekvenser) bör göra olyckor mindre allvarliga. Kommissionen bör tillhandahålla vägledning för utformning och underhåll av *förlåtande sidoområden* utifrån erfarenheter från samtliga medlemsstater.
- (3) Vägar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-nätet) som identifieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 (4) är av största betydelse när det gäller att stödja europeisk integration. En hög säkerhetsnivå bör därför garanteras på dessa vägar.
- (4) Förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet som genomförts inom TEN-T-nätet har bidragit till att minska antalet omkomna och allvarliga skador i unionen. Det framgår av utvärderingen av effekterna av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG (5) att de medlemsstater som tillämpat principer för förvaltning av vägars säkerhet på frivillig basis på sina nationella vägar utanför TEN-T-nätet har uppnått mycket bättre resultat när det gäller trafiksäkerheten än medlemsstater som inte gjort det. Det är därför också önskvärt att dessa principer för förvaltning av vägars säkerhet tillämpas på andra delar av det europeiska vägnätet.

(1) EUT C 62, 15.2.2019, s. 261.

(2) EUT C 168, 16.5.2019, s. 81.

(3) Europaparlamentets ståndpunkt av den 4 april 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 7 oktober 2019.

(4) 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 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

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

- (5) Det är viktigt att de vägsträckor på broar och i tunnlår som ingår i det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde också omfattas av detta direktiv när det gäller trafiksäkerhet, med undantag för tunnlår som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG.⁽⁹⁾
- (6) Av trafiksäkerhetsskäl är det viktigt att in- och utfarter till parkeringsplatser längs med det vägnät som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, särskilt motorvägar och huvudvägar, också omfattas av detta direktiv.
- (7) De säsongsbetingade förhållandena skiljer sig väsentligt mellan medlemsstaterna och regionerna. Därför är det viktigt att dessa förhållanden beaktas på lämpligt sätt i de nationella bestämmelser som införlivar detta direktiv.
- (8) En stor andel av trafikolyckorna sker på en liten andel av vägarna, där trafikvolymerna är stora och hastigheter höga och där det finns ett brett spektrum av trafik i olika hastigheter. Därför bör den begränsade utvidgningen av tillämpningsområdet för direktiv 2008/96/EG till motorvägar och andra huvudvägar utanför TEN-T-nätet bidra betydligt till förbättringen av vägars säkerhet i hela unionen.
- (9) För att säkerställa att en sådan utvidgning av tillämpningsområdet får avsedd effekt är det logiskt att andra huvudvägar än motorvägar inbegriper alla vägar som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin *motorväg* i den nationella vägklassificeringen. Av samma orsak bör medlemsstaterna uppmanas att säkerställa att åtminstone alla vägar på vilka direktiv 2008/96/EG var tillämpligt före detta direktivs ikraftträdande, inklusive på frivillig grund, omfattas även av detta direktiv.
- (10) Den obligatoriska tillämpningen av förfarandena enligt direktiv 2008/96/EG på alla vägprojekt utanför tätbebyggda områden som färdigställs med unionsmedel bör säkerställa att unionsmedel inte används för att bygga osäkra vägar.
- (11) Direktiv 2008/96/EG omfattar uteslutande väginfrastruktur. Därför påverkas inte vägtrafiklagstiftning av det här direktivet, och inte heller medlemsstaternas behörighet att fatta beslut på eget ansvar med avseende på vägtrafiklagstiftning. Förenta nationernas Genèvekonvention om vägtrafik av den 19 september 1949 och Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968 samt Wienkonventionen om vägmärken och signaler av den 8 november 1968 bör respekteras av konventionsparterna.
- (12) Riskbaserade nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar i hela nätet har visat sig vara ett effektivt och ändamålsenligt verktyg för att identifiera delar av nätet som bör väljas ut för mer detaljerade vägsäkerhetsinspektioner och för att prioritera investeringar i enlighet med deras potential att resultera i nätverksövergripande säkerhetsförbättringar. Hela det vägnät som omfattas av detta direktiv bör därför bedömas systematiskt, inbegripet genom uppgifter som samlats in elektroniskt och digitalt, i syfte att öka trafiksäkerheten i hela unionen.
- (13) En integrering av de delar som uppvisar bäst resultat från det tidigare *förfarandet för säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet* i det nya förfarandet för nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning bör möjliggöra bättre identifiering av vägsträckor där möjligheterna att förbättra säkerheten är störst och där målinriktade insatser bör resultera i de största förbättringarna.
- (14) För att förbättra kvaliteten, objektiviteten och effektiviteten i förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet bör medlemsstaterna ges möjlighet att, när så är lämpligt, utnyttja den ständigt pågående utvecklingen av tekniker för inspektion av vägsträckor, dokumentation av trafiksäkerhetsförhållanden och insamling av andra uppgifter som rör vägnätets säkerhet.
- (15) Systematisk uppföljning av resultaten av förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet är avgörande för möjligheten att uppnå de förbättringar av vägars säkerhet som är nödvändiga för att unionens trafiksäkerhetsmål ska kunna uppfyllas. För detta ändamål bör prioriterade åtgärdsplaner säkerställa att de nödvändiga insatserna genomförs så snart som möjligt. I synnerhet bör resultaten av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen följas upp antingen genom riktade vägsäkerhetsinspektioner eller, om det är möjligt och kostnadseffektivt, genom direkta avhjälpande åtgärder som syftar till att eliminera eller minska trafiksäkerhetsriskerna utan åläggande av onödiga administrativa bördor.

⁽⁹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlår som ingår i det trans-europeiska vägnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (16) Befintliga vägars säkerhetsprestanda bör förbättras genom att investeringar koncentreras till vägsträckor med den högsta olycksfrekvensen och där möjligheten att minska antalet olyckor är störst.
- (17) Finansiering och ekonomiska incitament på unionsnivå kan, i enlighet med tillämpliga villkor, användas för att stödja sådana investeringar, som komplement till motsvarande nationella investeringar och incitament.
- (18) Sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och som omfattas av direktiv 2004/54/EG har en särskilt hög olycksrisk. Gemensamma vägsäkerhetsinspektioner av dessa vägsträckor där företrädare för både de behöriga vägmyndigheterna och de behöriga tunnelmyndigheterna är involverade bör därför införas för att förbättra säkerheten i det vägnät som omfattas av det här direktivet.
- (19) Oskyddade trafikanter utgjorde 47 % av de omkomna på vägarna i unionen under 2017. Säkerställande av att oskyddade trafikanters behov beaktas i alla förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet samt utarbetande av kvalitetskrav för infrastruktur för dessa trafikanter bör därför förbättra deras säkerhet på vägarna.
- (20) För att göra det möjligt för medlemsstaterna att förbättra sina förfaranden för att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken bör gemensamma specifikationer fastställas för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för både mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem.
- (21) Förbättrad säkerhet är en prioritering även för plankorsningar (dvs. signalering och förbättring av infrastrukturen). Enligt rapporten *Järnvägssäkerhet och -driftskompatibilitet i EU 2018*, från Europeiska unionens järnvägsbyrå, inträffade det 433 betydande olyckor vid unionens 108 000 plankorsningar år 2016, vilka ledde till att 255 personer omkom och 217 skadades allvarligt. Följaktligen bör de plankorsningar som innebär en hög säkerhetsrisk identifieras, i syfte att förbättra dem.
- (22) Hög kvalitet på vägmarkeringar och vägmärken är avgörande som stöd till förare samt uppkopplade och automatiserade fordon. Allmänna specifikationer för vägmarkeringar och vägmärken bör utgöra en grund som banar väg för avancerade system för uppkopplade och automatiserade mobilitetssystem. En gemensam europeisk strategi i enlighet med 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler är att föredra.
- (23) För att förstärka de resultat som förväntas av tillämpningen av detta direktiv och för att säkerställa en adekvat säkerhetsnivå i nödsituationer skulle medlemsstaterna kunna underlätta samarbetet mellan sina tjänster avseende civilskydd, katastrofberedskap och trafikpoliserna där så är lämpligt, särskilt på gränsöverskridande vägsträckor. Om det krävs samarbete mellan medlemsstaterna inom dessa verksamheter erbjuder unionens civilskyddsmekanism enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU⁽⁷⁾ en ram för detta ändamål.
- (24) Utan att det påverkar tillämpningen av lagstiftningen om offentlig upphandling, särskilt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU⁽⁸⁾, bör de tekniska specifikationerna rörande säkerhet göras tillgängliga för allmänheten vid offentlig upphandling inom väginfrastruktur.
- (25) För att uppnå insyn och förbättra ansvarsskyldigheten bör säkerhetsklassningar av vägar rapporteras så att trafikanter kan informeras och deras medvetenhet om tillståndet för infrastrukturen i allmänhet höjas.
- (26) Utbyte av erfarenheter mellan utövare om metoder inom ramen för nollvisionsfilosofin samt informationsutbyte mellan trafiksäkerhetsrevisorer bör uppmuntras.
- (27) Offentliggörande av resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar bör göra det möjligt att jämföra nivån i fråga om vägars säkerhet i hela unionen.

(7) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1313/2013/EU av den 17 december 2013 om en civilskyddsmekanism för unionen (EUT L 347, 20.12.2013, s. 924).

(8) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa förfaranden för att säkerställa att trafiksäkerheten i hela TEN-T-nätet och nätet av motorvägar och huvudvägar i hela unionen håller en konsekvent hög nivå, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare, eftersom förbättringar är nödvändiga i hela unionen för att säkerställa konvergens mot högre standarder för vägars säkerhet, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål. Som ett resultat av åtgärder på unionsnivå bör resor inom hela unionen bli säkrare, vilket i sin tur bör förbättra den inre marknadens funktion och stödja målet om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.
- (29) För att säkerställa att innehållet i förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet fortsätter att avspegla bästa tillgängliga tekniska kunskap, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller anpassningen av bilagorna till detta direktiv till den tekniska utvecklingen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁽⁹⁾. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (30) Särskilda åtgärder är nödvändiga för att förtjäna förbättra metoderna för förvaltning av vägars säkerhet och för att göra det lättare för fordon som är utrustade med förarstödsystem eller högre nivåer av automatisering att uppfatta vägmarkeringar och vägmärken. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av de relevanta bestämmelserna i detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽¹⁰⁾.
- (31) Direktiv 2008/96/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2008/96/EG

Direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, vägsäkerhetsinspektioner och nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.
2. Detta direktiv ska 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.
3. Detta direktiv ska 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.
4. Medlemsstaterna får från detta direktivs tillämpningsområde undanta huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolymer och olycksstatistik.

⁽⁹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Medlemsstaterna får låta sådana vägar som inte avses i punkterna 2 och 3 omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.

Varje medlemsstat ska senast den 17 december 2021 till kommissionen anmäla förteckningen över motorvägar och huvudvägar på dess territorium och, därefter, alla eventuella ändringar av den. Dessutom ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla förteckningen över vägar som i enlighet med denna punkt undantagsvis från eller omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och, därefter, alla eventuella ändringar av den.

Kommissionen ska offentliggöra den förteckning över vägar som anmälts i enlighet med denna artikel.

5. Detta direktiv ska inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG.”

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Led 1 ska ersättas med följande:

”1. *transeuropeiska vägnätet*: de vägnät som identifieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 (*),

(*) 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 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).”

b) Följande led ska införas:

”1a. *motorväg*: 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.

1b. *huvudväg*: 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.”

c) Led 5 ska utgå.

d) Leden 6 och 7 ska ersättas med följande:

”6. *säkerhetsklassning*: klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier efter deras objektivt uppmätta inbyggda säkerhet.

7. *riktad vägsäkerhetsinspektion*: en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personsador, vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka.”

e) Följande led ska införas:

”7a. *regelbunden vägsäkerhetsinspektion*: en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll.”

f) Följande led ska läggas till:

”10. *oskyddad trafikant*: icke-motorburna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulingar.”

3. I artikel 4 ska följande punkt läggas till:

"6. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning för utformningen av *förlåtande sidområden* och *självförklarande och självreglerande vägar* i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Sådan vägledning ska utvecklas i nära samarbete med medlemsstaternas experter."

4. Artikel 5 ska ersättas med följande:

"Artikel 5

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

1. Medlemsstaterna ska se till att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv.

2. Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska 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.

3. Medlemsstaterna ska se till att den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen görs senast 2024. Därefter ska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ske tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.

4. När medlemsstaterna genomför den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga III.

5. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning om metoder för att genomföra systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar.

6. Medlemsstaterna ska på grundval av resultaten av den bedömning som avses i punkt 1, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå."

5. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"Artikel 6

Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner".

b) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Medlemsstaterna ska se till att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga."

c) Punkt 2 ska utgå.

d) Punkt 3 ska ersättas med följande:

"3. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten på de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG genom gemensamma vägsäkerhetsinspektioner där de behöriga organ som är involverade i genomförandet av det här direktivet och direktiv 2004/54/EG deltar. De gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart sjätte år."

6. Följande artiklar ska införas:

"Artikel 6a

Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk

1. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförts enligt artikel 5 följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder.
2. När medlemsstaterna genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga IIa.
3. Riktade vägsäkerhetsinspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av expertgruppen ska uppfylla de krav som anges i artikel 9.4 a.
4. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av riktade vägsäkerhetsinspektioner följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder som ska prioriteras för att förbättra säkerheten på dessa vägsträckor.
5. Medlemsstaterna ska se till att avhjälpande åtgärder främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.
6. Medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder.

Artikel 6b

Skydd av oskyddade trafikanter

Medlemsstaterna ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6a.

Artikel 6c

Vägmarkeringar och vägmärken

1. Medlemsstaterna ska 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. Sådana förfaranden ska beakta gemensamma specifikationer, om sådana gemensamma specifikationer har fastställts i enlighet med punkt 3.
2. En expertgrupp som kommissionen inrättar ska senast i juni 2021 bedöma möjligheten att fastställa gemensamma specifikationer som innefattar olika element som syftar till att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken, för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Gruppen ska bestå av experter som utsetts av medlemsstaterna. Bedömningen ska omfatta ett samråd med FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Bedömningen ska särskilt ta hänsyn till följande inslag:

- a) Interaktionen mellan olika förarstödsystem och infrastrukturen.
 - b) Väderlekens och de atmosfäriska fenomenens, samt trafikens, effekter på vägmarkeringar och vägmärken på unionens territorium.
 - c) Typen av och frekvensen för det underhåll som behövs för olika tekniker, inklusive en kostnadsberäkning.
3. Kommissionen får med beaktande av den bedömning som avses i punkt 2 anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer, som avser medlemsstaternas förfaranden enligt punkt 1 vilka syftar till att säkerställa deras operativa användning av vägmarkeringar och vägmärken, vad gäller vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

De genomförandeakter som avses i första stycket ska inte påverka Europeiska standardiseringskommitténs behörighet när det gäller standarder för vägmarkeringar och vägmärken.

Artikel 6d

Information och insyn

Kommissionen ska offentliggöra en europeisk karta över vägnätet inom ramen för detta direktiv som ska vara tillgänglig på internet och som ska lyfta fram de tre olika kategorier som avses i artikel 5.6.

Artikel 6e

Frivillig rapportering

Medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering som 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."

7. I artikel 7 ska följande punkt införas:

"1a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att ge vägledning enligt vilken olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal omkomna och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2."

8. I artikel 9 ska följande punkt införas:

"1a. För trafiksäkerhetsrevisorerna som genomgår sin utbildning från och med den 17 december 2024, ska medlemsstaterna se till att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsrevisorerna omfattar aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter."

9. Artikel 10 ska ersättas med följande:

"Artikel 10

Utbyte av bästa praxis

För att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta utbildningsplaner för trafiksäkerhet, befintliga projekt för säkrare vägar och beprövade säkerhetstekniska lösningar."

10. Artikel 11.2 ska utgå.

11. Följande artikel ska införas:

"Artikel 11a

Rapportering

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober 2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5. Där så är 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 av oskyddade trafikanter. Från och med den 31 oktober 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.

2. På grundval av en analys av de nationella rapporter som avses punkt 1 ska kommissionen, för första gången senast den 31 oktober 2027 och därefter vart femte år, utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, särskilt med avseende på de faktorer som avses i punkt 1, och om eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en översyn av detta direktiv och eventuella anpassningar till den tekniska utvecklingen."

12. Artikel 12 ska ersättas med följande:

"Artikel 12

Ändring av bilagorna

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a med avseende på ändring av bilagorna i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen."

13. Följande artikel ska införas:

"Artikel 12a

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 16 december 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*).
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1."

14. Artikel 13 ska ersättas med följande:

"Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförande-befogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13)."

15. Bilagorna ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 17 december 2021. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg 23 oktober 2019.

På Europaparlamentets vägnar

D.M. SASSOLI

Ordförande

På rådets vägnar

T. TUPPURAINEN

Ordförande

BILAGA

Bilagorna till direktiv 2008/96/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"BILAGA I

VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÅKERHETSMÄSSIGA KONSEKVENSANALYSER".

b) I avsnitt 2 ska led e ersättas med följande:

"e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag), inklusive uppskattade flöden av gående och cyklister fastställda med ledning av användningen av angränsande mark."

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"BILAGA II

VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÅKERHETSREVISIONER".

b) I avsnitt 1 ska följande led läggas till:

"n) Arrangemang för oskyddade trafikanter:

i) Arrangemang för gående.

ii) Arrangemang för cyklister, inbegripet möjligheten att använda alternativa färdvägar eller väg separerad från högfartstrafik.

iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.

iv) Täthet och placering av passager för korsande gående och cyklister.

v) Arrangemang för gående och cyklister på berörda vägar i området.

vi) Separering av gående och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering."

c) I avsnitt 2 ska led h ersättas med följande:

"h) Arrangemang för oskyddade trafikanter:

i) Arrangemang för gående.

ii) Arrangemang för cyklister.

iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar."

3. Följande bilaga ska införas:

"BILAGA IIa

VÄGLEDANDE ELEMENT I RIKTADE VÄGSÅKERHETSINSPEKTIONER

1. Linjeföring och sektion:

a) Synbarhet och siktsträcka.

b) Hastighetsgränser och indelning i hastighetszoner.

- c) Självförklarande linjeföring (dvs. linjeföringens "läsbarhet" för trafikanter).
 - d) Möjlighet att nå angränsande fastighet och etableringar.
 - e) Tillgänglighet för utrycknings- och servicefordon.
 - f) Åtgärder vid broar och kulvertar.
 - g) Utformning av vägens sidoområde (vägren, stödremsa, skärning och bank-slänt).
2. Korsningar och trafikplatser:
- a) Korsningens/korsningstypens lämplighet.
 - b) Korsningens/korsningsutformningens geometri.
 - c) Korsningars synbarhet och läsbarhet (hur de uppfattas).
 - d) Sikt vid korsningar.
 - e) Utformning av extra körfält i korsningen.
 - f) Trafikstyrning i korsningar (t.ex. stopplikt, trafiksignaler osv.).
 - g) Förekomst av passager för korsande gående och cyklister.
3. Arrangemang för oskyddade trafikanter:
- a) Arrangemang för gående.
 - b) Arrangemang för cyklister.
 - c) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.
 - d) Kollektivtrafik och infrastrukturer.
 - e) Plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).
4. Belysning, skyltar och markeringar:
- a) Enhetliga vägmärken, som inte skymmer sikten.
 - b) Vägmärkens läsbarhet (placering, storlek, färg).
 - c) Vägmärkesstolpar.
 - d) Enhetliga vägmarkeringar och linjer.
 - e) Vägmarkeringars läsbarhet (placering, storlek och retroreflexion under torra och våta förhållanden).
 - f) Vägmarkeringar med tillräcklig kontrast.
 - g) Belysning av upplysta vägar och korsningar.
 - h) Lämplig vägutrusning.

5. Trafiksignaler:
 - a) Funktion.
 - b) Synbarhet.
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
 - a) Sidoområde, inklusive vegetation.
 - b) Farliga föremål vid vägkanten och deras avstånd från körbanans eller cykelbanans kant.
 - c) Användarvänlig anpassning av vägskyddsanordningar (mittresor och räcken för att förhindra faror för oskyddade trafikanter).
 - d) Vägräckesändar.
 - e) Lämpliga skyddsanordningar på broar och vid kulvertar.
 - f) Stängsel (vid vägar med begränsat tillträde).
7. Beläggning:
 - a) Beläggningsskador.
 - b) Friktion.
 - c) Löst material/grus/stenar.
 - d) Vattensamling, avvattning.
8. Broar och tunnlar:
 - a) Förekomst av broar och deras antal.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
9. Övrigt:
 - a) Tillhandahållande av säkra parkeringsplatser och rastplatser.
 - b) Arrangemang för tunga fordon.
 - c) Bländning från strålkastare.
 - d) Vagarbeten.
 - e) Osäkra aktiviteter vid vägkanten.
 - f) Lämplig information i ITS-utrustning (t.ex. omställbara vägmärken).
 - g) Natur och djur.
 - h) Varningar i anslutning till skola (om tillämpligt)."

4. Bilaga III ska ersättas med följande:

"BILAGA III

VÄGLEDANDE ELEMENT I NÄTVERKSÖVERGRIPANDE VÅGSÄKERHETSBEDÖMNINGAR

1. Allmänt

- a) Typ av väg i förhållande till typ av och storlek på regioner/städer som den förbinder.
- b) Vägsträckans längd.
- c) Typ av område (landsbygd, tätbebyggt område).
- d) Markanvändning (utbildning, handel, industri och tillverkning, bostäder, jordbruk, utvecklade områden).
- e) Avstånd mellan anslutningar till fastigheter.
- f) Förekomst av lokalgata (t.ex. för butiker).
- g) Pågående vägarbeten.
- h) Förekomst av parkeringsplats.

2. Trafikvolym.

- a) Trafikvolym.
- b) Uppmätta motorcykelflöden.
- c) Observerade volym av gående på båda sidor, med notering för "längs med" eller "korsande".
- d) Observerade volym av cyklar på båda sidor, med notering för "längs med" eller "korsande".
- e) Observerade volym av tunga fordon.
- f) Uppskattade flöden av gående fastställda utifrån användningen av angränsande mark.
- g) Uppskattade flöden av cyklister fastställda utifrån användning av angränsande mark.

3. Olycksdata:

- a) Antalet omkomna och plats för dödsolycka, samt dödsorsak per trafikantgrupp.
- b) Antalet allvarligt skadade och plats för olycka med allvarligt skadade per trafikantgrupp.

4. Operativa egenskaper:

- a) Hastighetsbegränsning (allmän, för motorcyklar; för lastbilar).
- b) Färdhastighet (85-percentilen).
- c) Hastighetsreglering och/eller hastighetsdämpande åtgärder.
- d) Förekomst av ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken.
- e) Varningar i anslutning till skola.
- f) Förekomsten av skolpatruller på föreskrivna tider.

5. Geometriska egenskaper:
 - a) Sektionens egenskaper (körfältens antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor osv.), inklusive deras variation.
 - b) Horisontalgeometri.
 - c) Tvärfall och vertikalgeometri.
 - d) Synbarhet och siktsträckor.
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
 - a) Vägens sidoområde och säkerhetszoner.
 - b) Fasta hinder vid väggkanten (t.ex. belysningsstolpar, träd osv.).
 - c) Avstånd mellan hinder och väggkant.
 - d) Avstånd mellan hinder.
 - e) Bullerräfflor.
 - f) Skyddsanordningar.
7. Broar och tunnlar:
 - a) Förekomst av broar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
8. Korsningar:
 - a) Typ av korsning och antal anslutande vägar (notera i synnerhet typ av reglering och förekomst av separatreglerad sväng).
 - b) Förekomst av kanalisering.
 - c) Korsningars kvalitet.
 - d) Flöde på anslutande vägar.
 - e) Förekomst av plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).
9. Underhåll:
 - a) Beläggningsskador.
 - b) Beläggningens friktion.
 - c) Vägrenens tillstånd (inbegripet vegetation).
 - d) Kondition på märken, markeringar och linjer.
 - e) Kondition på skyddsanordningar.

10. Faciliteter för oskyddade trafikanter:
 - a) Passager för korsande gående och cyklister (i plan och planskilt).
 - b) Passager för korsande cyklister (i plan och planskilt).
 - c) Räcken för gående.
 - d) Förekomst av trottoar eller separerad facilitet.
 - e) Cykelfaciliteter och typer av facilitet (cykelbanor, cykelfält, andra).
 - f) Kvalitet på passager för korsande gående med avseende på varje facilitets synlighet och skyltning.
 - g) Faciliteter för passage för gående och cyklister där mindre väg ansluter till nätet.
 - h) Alternativa färdvägar för gående och cyklister om inga separerade faciliteter finns.
 11. System före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser:
 - a) Trafikledningscentraler och andra övervakningsmöjligheter.
 - b) Mekanismer för information till trafikanterna om körförhållanden för att förebygga olyckor eller incidenter.
 - c) System för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror
 - d) System för incidenthantering.
 - e) System för kommunikation med räddningstjänster.”
 5. Bilaga IV ska ändras på följande sätt:
 - a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Olycksplatsens lokalisering (så exakt som möjligt), inbegripet GNSS-koordinater.”
 - b) Punkt 5 ska ersättas med följande:

”5. Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad.”
-

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs³ 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 transeuropeiska transportnätet* och som illustreras med hjälp av kartor eller beskrivs i *bilaga 2 till beslutet*,

väghållare:

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

2. i fråga om gata som inte är allmän väg, den som enligt plan- och bygglagen (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.

3 §

Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige. *Lagen gäller*

Denna lag gäller vägar eller vägprojekt som

³ 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.

⁴ Senaste lydelse 2010:1363.

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

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 nätverks-

övergripande 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 personskador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först.

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

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 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.

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

Bilaga 3

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.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig

Helsingborgs kommun, Nacka kommun, Region Jönköping, Region Stockholm, Region Västernorrland, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att svara på remissen men inte inkommit med svar

Karlskrona kommun, Malmö kommun, Nationalförsamlingen för trafiksäkerhetens främjande, Region Gävleborg, Region Skåne, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Västra Götalandsregionen.