

## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet

### Transportstyrelsens förslag:

I syfte att anpassa svensk rätt utifrån ändrat EU-direktiv om förvaltning av vägars säkerhet föreslår vi nya grundföreskrifter som ska benämnas Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägsäkerhet.

Vi föreslår också att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare upphävs då dessa föreskrifter läggs samman i och med den föreslagna författningen/regleringen.

Förslaget innebär bland annat närmare bestämmelser för förfarande vid de processer för vägar som är i bruk som kravställs i vägsäkerhetslagen (2010:1362) och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), det vill säga:

- nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassificering,
- vägsäkerhetsinspektioner, samt
- rapportering av dödsolyckor i vägtrafiken.

Vad gäller förfaranden för genomförande av processer som ska tillämpas på vägprojekt, det vill säga trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsgranskningar, liksom utbildning och godkännande av trafiksäkerhetsgranskare föreslår vi endast smärre justeringar i syfte att göra reglerna tydligare och enklare.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Bakgrunden till den nya reglering som föreslås är att Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet ändrades den 23 oktober 2019 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 om förvaltning av vägars säkerhet. Ändringarna ska, enligt direktivet, införas i svensk rätt senast 17 december 2021. Tidigare direktiv, från 2008, har införlivats genom vägsäkerhetslagen (2010:1362), vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), Transportstyrelsens

föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare. Alla dessa nationella författningar behöver nu revideras för att möta direktivets ändringar.

Framförallt berör de ändringar som görs granskningskedan på befintligt vägnät. Reglerna kring vägprojekt, dvs. vid nyanläggning eller betydande förändring av befintliga vägar, liksom reglerna om trafiksäkerhetsgranskare ändras endast i liten utsträckning.

## **2. Vad ska uppnås?**

Regleringen syftar till att införliva EU-rätten i nationell rätt. I grunden syftar den EU-rättsliga regleringen till:

- ökad likformighet ("harmonisering") beträffande vägsäkerhetsförvaltning inom EU-gemenskapen, samt
- ökad trafiksäkerhet genom att EU-gemensamma metoder för systematiska analyser och bedömningar av olycksrisk och vägnätets säkerhet fastställs, samt att adekvata säkerhetsnivåer och säkerhetsåtgärder säkerställs.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om regeländringen inte görs kommer vi att ha en nationell rätt som inte är anpassad till gällande EU-rätt. Vi uppfyller då inte de skyldigheter vi har som medlemsstat och riskerar därmed ett överträdelseförfarande.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns inget alternativ som inte innebär reglering eftersom vårt EU-medlemskap förbinder oss till det.

### **3.3 Regleringsalternativ**

Vi föreslår att de föreskrifter som i dag finns om vägsäkerhet respektive trafiksäkerhetsgranskare samlas till ett enda regelverk i syfte att förenkla och ge bättre helhetssyn. Vi föreslår därmed ett nytryck och inte enbart ändrade föreskrifter. Framförallt görs föreskriftsändringar mot bakgrund av det ändrade direktivet men vi har sett över alla bestämmelser utifrån bedömt behov av uppdatering eller revidering.

Förslaget upphäver Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:183) om vägsäkerhet och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare.

Reglerna ska inte tillämpas på de tunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

### **3.3.1 Inledande bestämmelser**

I 1 § förtydligar vi att föreskrifternas tillämpningsområde omfattar både vägar i bruk och vägprojekt. Vad som utgör vägprojekt framgår av lagen. I tillhörande allmänna råd har vi exemplifierat sådana vägprojekt som kan betraktas som betydande förändring av befintlig väg, och därmed faller under tillämpningsområdet. Exemplifieringen har sin grund i praxis kring väsentlig ombyggnad som fastslagits av Miljööverdomstolen (M 3434-2006, 2007-04-26). Föreskriftsförslagen som avser vägprojekt, det vill säga bestämmelser om trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskningar, ska tillämpas från och med projekteringsstadiet. Ledning för när projekteringsstadiet bör anses inlett ges i allmänt råd.

### **3.3.2 Trafiksäkerhetsanalys av vägprojekt**

Bestämmelserna i 3 § om trafiksäkerhetsanalys av vägprojekt föreslås ändras i enlighet med bilaga I i ändringsdirektivet, där har det lagts till en faktor om uppskattade flöden av gående och cyklister utifrån användningen av angränsande mark. Om exempelvis angränsande mark innefattar handelsområden, bostäder, kontorsfastigheter eller skola är större flöden av dessa trafikantgrupper att vänta än om angränsande mark utgörs av skog eller åkermark.

I övrigt föreslås det enbart några mindre ändringar av mer redaktionell karaktär. Istället för "trafikanalys" har vi valt att skriva "analys av trafiksammansättning" och istället för "vägstandard" har vi valt att skriva "vägtyp och typsektion"; som vi anser är tydligare. Vi har också valt att förtydliga att "pågående klimatförändringar" innefattar både "pågående och kommande klimatförändringar. Det är viktigt att beakta klimatförändringar under anläggningens hela ekonomiska livslängd utifrån de scenarier för klimatförändringar som till exempel SMHI tar fram.

Punkten som handlar om att referenshastighet i relation till vald vägtyp och typsektion ska beaktas, innebär ett särkrav i och med att den inte nämns i direktivet. Däremot innebär kravet i sak ingen ändring utifrån att punkten finns med i skrivningen "referenshastighet i relation till vald vägstandard" i nuvarande föreskrifter.

### 3.3.3 Trafiksäkerhetsgranskning av vägprojekt

Vi har genom den nya rubriken ”Trafiksäkerhetsgranskning av vägprojekt” förtydligat att dessa bestämmelser enbart är avsedda att tillämpas på vägprojekt.

I den inledande bestämmelsen om trafiksäkerhetsgranskning, i 4 §, har vi förtydligat att vägens säkerhet ska bedömas i relation till dels gällande väg- och trafiklagstiftning och dels de egenskapskrav som föreskrivs enligt 5 kap. om säkerhet vid användning av vägar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:xx) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler). Med gällande väg- och trafiklagstiftning avses främst vägmärkesförordningen (2007:90), men även trafikförordningen vad gäller till exempel lokala trafikföreskrifter skulle kunna vara relevant.

Byggreglerna innehåller en del krav som föresätter verifiering genom mätning; till exempel krav på friktionstal. Det är såklart inte rimligt att granskaren ska ha med sig sådan mätutrustning. Med skrivningen ”vägens säkerhet ska bedömas” avses i första hand en visuell bedömning.

I vägsäkerhetslagen framgår att en trafiksäkerhetsgranskning definieras som *en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av utformningen av ett vägprojekt*. Detta gäller redan i dag men kravet på trafiksäkerhetsgranskarens oberoende har varit föremål för olika tolkningar i branschen. I 4 § andra stycket förtydligar vi nu vad som är att betrakta som oberoende granskning i enlighet med den skrivning som finns i direktivet. Vägghållaren kan givetvis lämna förslag på vilka parametrar som man önskar att trafiksäkerhetsgranskaren granskar men granskaren får inte bli så styrd att det riskerar att påverka dennes oberoende.

I ett tillhörande allmänt råd har vi förtydligat att granskningen kan behöva omfatta även vägar som korsar den väg som avser vägprojektet, så att inte säkerheten på de angränsande vägarna påtagligt försämras av vägprojektet. Med korsning<sup>1</sup> avses en väganläggning där trafik på olika vägar korsas, åtskiljs eller sammanförs – det vill säga både korsningar som ligger i samma plan och helt planskilt omfattas.

I 5-6 §§, som beskriver de olika granskningsfaserna innan vägens idrifttagande, har tillägg gjorts vad gäller specifika krav på granskning av faktorer som handlar om säkrare vägar för oskyddade trafikanter. Dessa krav kommer från ändringsdirektivet. Direktivet anger begreppet ”arrangemang för oskyddade trafikanter” men vår bedömning är att det blir mest riktigt och mer tydligt att uttrycka det ”vägar, gång- eller cykelbanor

---

<sup>1</sup> Jfr. trafikförordningen 10 kap. 7 § och Trafikverkets Krav för VGU Begrepp och grundvärden.

och väganordningar för oskyddade trafikanter”. Genom att även ange ”vägar” förtydligar vi att ”vanliga” vägar och väganordningar ska beaktas utifrån säkerhet för de trafikanter som färdas på motorcykel eller moped klass I.

Vid granskning i fasen för den inledande planeringen av vägen, 5 §, anges i direktivet ”*public transport and infrastructures*” som en granskningsfaktor. Vi bedömer att det i Sverige bäst översätts med ”kollektivtrafik och hållplatser eller stationer för resandeutbyte”. I direktivet har också tillägg gjorts avseende faktorn ”separering av gående och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering”. Vad som egentligen avses med detta är inte helt tydligt men vår bedömning är att det handlar om alternativa vägar som inte innebär en signifikant längre resväg (det vill säga inte utgör en betydande omväg) eller har sämre reskomfort (till exempel om vägen inte är belagd utan enbart har grusslitage). Vi föreslår därför den något förenklade skrivningen ”separering av gående och cyklande från högfartstrafik eller förekomst av relevanta alternativa färdvägar”.

Vid granskning i fasen för vägens detaljutformning, 6 §, har vi förutom ovanstående tillägg gjort några redaktionella ändringar i syfte att reglerna ska bli tydligare och att de begrepp som används ska stämma bättre överens med betydelsen i de författningar som hänvisas till i 2 § om definitioner. Istället för ”vägens konstruktion” byter vi till skrivningen ”vägens utformning, inklusive separeringar, korsningar och anslutningar”. I definitionen av vägkonstruktion ingår exempelvis undergrund, överbyggnad, diken och avvattningsanordningar. Dessa delar påverkar såklart vägens säkerhet men kanske främst vägens beständighet. Vi anser att det nog egentligen är själva utformningen som avses.

I ändringsdirektivet har man lagt till en punkt om ”användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremsor och barriärer)”. Det är lite oklart vad skrivningen egentligen innebär och vad dess intention är. Vår bedömning är att man avser till exempel val av räkestyp, placering av räckan, utformning av räckan med underglidningsskydd, klämskydd, osv. för mitt- och sidoräckan, vilket vi anger i 6 §, 8:e punkten.

I bestämmelsen kring trafiksäkerhetsgranskning i fasen omedelbart innan vägen tas i bruk, 7 §, har vi enbart gjort redaktionella ändringar för att göra kraven tydligare och enklare. Formuleringen ”trafikanternas sikt och synbarhet under olika förhållanden, till exempel mörker och onormala väderleksförhållanden” finns med i nu gällande föreskrifter och har sin grund i de vägledande element som finns angivna i direktivets bilaga. Den har visat sig vara svårtolkad och svår att leva upp till rent praktiskt för

trafiksäkerhetsgranskarna eftersom det kan tolkas som att de ska utföra granskning vid onormala väderleksförhållanden. Vi har därför valt en kortare och enklare skrivning om att det är siktförhållanden och vägbelysning som ska granskas, vilket vi bedömer ligger i linje med direktivets avsikt. Vid granskning av vägbelysningen kan det vara relevant att beakta både behov av ny belysningsanläggning och utförande av befintlig vägbelysning.

Beträffande granskning i första driftfas, 8 §, har vi lagt till ett allmänt råd beträffande när i tiden det är lämpligt att denna granskningsfas genomförs för att fylla sitt syfte. Syftet med denna granskning är att bedöma om trafikantbeteendet är sådant som förväntas utifrån vald vägutformning och om vägens funktion är tillfredställande.

I 9 §, som rör granskningsrapporterna, har vi ändrat skrivningen så att det tydligt ska framgå att en granskningsrapport ska upprättas efter varje genomförd trafiksäkerhetsgranskning – oavsett om den avser någon av de angivna/definierade faserna i 5-8 §§ eller om granskning gjorts utöver dessa.

Vi har också förtydligat att rapporten ska innehålla en beskrivning av avvikelser enligt kriterier för respektive fas och i relation till gällande väg- och trafiklagstiftning respektive föreskrivna egenskapskrav i 5 kap. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:xxx) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler).

Dessutom har vi ändrat så att det nu är väghållaren och inte längre trafiksäkerhetsgranskaren som ska skicka in granskningsrapporten till Transportstyrelsen. Vi bedömer att sådan hantering minskar risken för att ansvaret för rapporteringen blir knuten till enbart en person (nämligen granskaren) och därmed risken för att rapporten inte skickas in – om granskaren t.ex. byter anställning eller slutar. Det är dock väldigt viktigt att trafiksäkerhetsgranskaren får återkoppling från väghållaren. Av den anledningen ställer vi krav på att kopia på rapporten, som inkluderar bilagan med väghållarens bemötande av trafiksäkerhetsgranskarens noteringar och rapporterade avvikelser, skickas till granskaren.

### **3.3.4 Säkerhetsdokumentation för vägar i bruk**

#### **Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning**

I vägsäkerhetslagen föreskrivs att väghållaren på grundval av resultatet av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå (säkerhetsklassning). Enligt bemyndiganden i vägsäkerhetsförordningen ankommer det på Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om förfarandet

vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och den klassificering som krävs, liksom att föreskriva om det närmare förfarandet för väghållarnas rapportering av säkerhetsklassningen till myndigheten. Vi väljer dock att avvakta med att meddela några närmare bestämmelser kring denna rapportering till dess att kommissionsarbetet om en eventuell förtydligande reglering kring klassificeringen kommer.

Vi föreslår i 10 § på vilka grundval de nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningarna ska vila på. Kriterierna baseras på både proaktivt och reaktivt säkerhetsarbete – det vill säga en visuell undersökning av vägens tekniska egenskaper respektive en analys av förekomst av allvarliga olyckor i förhållande till vägens trafikarbete. Båda kriterierna har sin grund i EU-direktivet som genomförs och innebär enligt vår bedömning ingen svensk särreglering.

Beträffande hur vägens inbyggda säkerhet ska bedömas öppnar bestämmelsen upp för att den visuella undersökningen inte behöver göras på plats utan kan göras på elektronisk väg om möjligheten att identifiera brister är minst lika bra. Det öppnar i sin tur upp för att denna undersökning kan digitaliseras och göras på ett mer kostnadseffektivt sätt – inte minst mot bakgrund av den metod- och teknikutveckling som sker på området.

I 11 § specificeras de faktorer som väghållaren ska undersöka vid de nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningarna. Faktorerna är uppdelade på tre huvudområden; vägens tekniska egenskaper, förekomst av allvarliga olyckor i förhållande till vägens trafikarbete samt förekomst av säkra och trygga parkeringsplatser. I bilaga III till direktivet finns de vägledande faktorer som föreslås innefattas/inkluderas i den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen. Bilagan innehåller förslag på ett 60-tal olika faktorer som ”medlemsstaterna får ta hänsyn till” enligt direktivet. Eftersom grundtanken är att bedömningen ska utmynna i en säkerhetsklassning av vägnätet anser vi att bedömningen behöver avgränsas till de faktorer som har störst påverkan på säkerheten på systemnivå i Sverige. Det pågår också ett arbete, mellan medlemsstaterna och kommissionen, med att ta fram en vägledning om metoder för att genomföra dessa nätverksövergripande bedömningar och säkerhetsklassningar. På basis av det ovannämnda har vi gjort avvägningen att det mest samhällskostnadseffektiva, i det läge vi är nu, är att fortsätta med vägnätsbedömningarna med utgångspunkt i de faktorer som tagits fram av Trafikverket för klassificering av vägnätet, utifrån nuvarande reglering. Detta medför att det finns en välfungerande metod/metodik som de kommunala väghållare som nu ska tillämpa reglerna kan ta del av och använda.

Vi har valt att endast ta med vägutförningsparametrar från de vägledande faktorer som föreslås i bilaga III till direktivet. Bedömningen av den



geometriska utformningen, dvs. vägens vertikal- och horisontalgeometri samt tvärsnitt, anser vi sker mer lämpligt i samband med de riktade vägsäkerhetsinspektionerna. Vi bedömer också att faktorer som är kopplade till tillståndet på vägytan beaktas och tas omhand i de regelbundna säkerhetsinspektionerna, som sker med tätare intervall. På sikt kan man eventuellt behöva inkludera andra faktorer, till exempel läsbarhet och synbarhet hos vägmärken och vägmarkeringar utifrån den pågående teknik- och regelutvecklingen inom området för automatiserade fordon.

För att få ett mått som är jämförbart och relevant utifrån trafiksäkerhet kan de föreslagna faktorerna, utöver känd eller bedömd olycksrisk baserat på alternativa typsektioner/alternativ vägutformning, behöva bedömas i förhållande till skyltad hastighet eller förekomst av t.ex. gående och cyklister på den aktuella vägsträckan.

Förslaget gällande att analysera antalet dödsolyckor i förhållande till vägens trafikarbete bygger på ett förslag från Trafikverket. Vi bedömer att denna analys kan användas och är relevant trafiksäkerhetsmässigt även på de kortare vägsträckor som ingår i lagens tillämpningsområde och har andra väghållare.

Bedömningen av tillräcklig förekomst av säkra och trygga parkeringsplatser har sitt ursprung i bilaga III till direktivet och de vägledande faktorer som där anges. Anledningen till att vi valt att plocka ut det särskilt är att det:

- dels rimligen behöver hanteras separat – det vill säga med en egen kart/klassificering och
- dels utpekats särskilt i TEN-T-förordningen<sup>2</sup> att säkra och trygga parkeringsplatser ska finnas ungefär var 100:e kilometer på motorväg. Eftersom detta utgör krav enligt direkt gällande EU-förordning granskas eller tillsynas inte detta enligt någon annan nationell lagstiftning i dag. Krav finns visserligen redan i dag om att trafiksäkerhetsgranskare ska granska säkra parkeringsplatser men detta gäller enbart för vägprojekt. Vi anser att kommissionens intentioner med ändringsdirektivet är att kravet enligt TEN-T-förordningen ska granskas på vägnätets nivå.

Det pågår ett kommissionsarbete med en implementeringsakt för säkra parkeringsplatser. I förordning (EU) 2020/1054 artikel 1.7 punkt 2 får kommissionen mandat att genom delegerade akter fastställa standarder för service- och säkerhetsnivåer samt förfaranden för certifiering av parkeringsområden. Det är alltså troligt att det kommer att komma en

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.



närmare reglering kring parkeringsplatser men tillsvidare är det upp till väghållaren att avgöra vad som är tillräckligt säkert.

I 12 § föreslås att alla vägsträckor i vägnätet ska klassificeras i minst tre klasser baserat på deras bedömda säkerhetsnivå utifrån den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen. Att slå samman alla faktorer som bedöms och enbart göra *en* sammanvägd klassificering för en vägsträcka utifrån detta bedömer vi som olämpligt. Vi ser att ett sådant förfarande skulle kunna leda till att väsentliga brister i någon av de faktorer som bedöms då riskerar att viktas ner och därmed ”osynliggöras” i en helhetsbedömning. Det handlar såklart om en avvägning mellan att göra något enkelt och användbart och att göra något tillräckligt detaljerat för att få ett relevant beslutsunderlag. Vårt avvägda förslag är därför att kategorierna – eller till och med olika faktor inom respektive kategori – kan bedömas var för sig eller sammanslagna i av väghållaren definierade grupperingar. Inom varje sådan avgränsad gruppering ska det då finnas en klassificering med minst tre olika klasser.

I de tillhörande allmänna råden exemplifierar vi hur uppdelningen av vägnätet i delsträckor för klassificering förslagsvis kan göras. Vi föreslår att en uppdelning kan göras baserat på sträckor som är homogena vad gäller de egenskaper som är ”drivande/styrande” utifrån bedömd säkerhetsnivå för respektive kategori. Om man till exempel använder klassificeringen ”rött”, ”gult” eller ”grönt” för ”god”, ”mindre god” eller ”undermålig” standard/säkerhetsnivå kan det sannolikt vara lämpligt att använda olika sträckindelning för vägnätet beroende på om det är exempelvis korsningsutformning eller säkra parkeringsplatser som undersöks, eftersom det är olika egenskaper som är drivande/styrande för säkerhetsnivån.

Klassificeringarna ska användas som en del i att prioritera behoven av ytterligare åtgärder. Det är såklart många olika parametrar som sedan behöver vägas samman i de prioriteringar som görs.

### **Vägsäkerhetsinspektioner**

Föreskriftsförslaget i 13 § innebär att den riktade säkerhetsinspektionen ska utföras av en grupp sakkunniga som har samlad kompetens inom vägutformning, vägutrustning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys. Detta innebär att två eller flera personer behöver utföra inspektionen. Att fler än en person utför inspektionen borgar sannolikt för högre kvalitet i arbetet men kan också vara positivt utifrån arbetsmiljöaspekter för de som utför inspektionen. Däremot kommer såklart ett ökat antal medlemmar i gruppen att leda till ökade kostnader för väghållaren.

Enligt ändringsdirektivet ska inspektionen utföras av ”en expertgrupp där minst en medlem av gruppen ska ha dokumenterad och relevant erfarenhet av vägutformning, vägutrustning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys”. Vi har valt att använda begreppet ”sakkunnig” istället för ”expert”. De krav gällande kompetens som anges i direktivet motsvarar den kompetens en godkänd trafiksäkerhetsgranskare ska ha. Det finns dock inga krav på att någon i gruppen måste vara trafiksäkerhetsgranskare men det finns heller inget som hindrar att granskningen görs av trafiksäkerhetsgranskare. Krav finns om *oberoende granskning* för genomförandet av trafiksäkerhetsgranskningar, men inte för genomförandet av riktade vägsäkerhetsinspektioner, vilket innebär att granskaren i det senare fallet kan tillhöra den egna organisationen. Vi bedömer att det är kompetensen som sådan som är det väsentliga inte vem eller vilka som besitter den och gör avvägningen att det därför borde kunna vara en grupp sakkunniga med samlad angiven kompetens som utför inspektionen.

Enligt definitionen i direktivet – som är överförd till 2 § om definitioner i föreskriftsförslaget – är en riktad säkerhetsinspektion ”en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador, vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka”. Det står alltså uttryckligen att inspektionerna måste genomföras på plats. Det finns dock inget som talar emot att helheten och granskningsparametrar huvudsakligen bedöms på plats medan vissa parametrar som mest lämpligt inspekteras elektroniskt faktiskt granskas på detta sätt. Detta öppnar upp för en säkrare och mer kostnadseffektiv granskning där den grupp med sakkunniga som utför inspektionen inte behöver befinna sig på vägen under längre tid och att vägen inte nödvändigtvis behöver stängas av vid en inspektion.

I 13 § andra stycket tydliggörs prioriteringsgrunden för när olika sträckor ska inspekteras och närmare krav beträffande säkerhetsdokumentation. Grunden måste rimligen vara att inspektioner bör göras där de ger mest nytta. En tolkning som innebär att den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen *alltid måste* följas upp med en riktad vägsäkerhetsinspektion – i de fall en direkt avhjälpande åtgärd inte genomförs – är inte rimlig utifrån samhällsekonomisk effektivitet. Vi måste komma ihåg att vi ändå pratar om det största och säkraste vägnätet. Vi föreslår därför att vägghållarens prioritering av när olika vägsträckor ska inspekteras ska baseras på en samlad bedömning utifrån resultatet av den nätverksövergripande bedömningen och en riskbedömning. Prioriteringen och den samlade bedömningen ska dokumenteras.

Beträffande vilka parametrar/element som bör undersökas i de riktade säkerhetsinspektionerna står det i direktivet att medlemsstaterna ”får ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga IIa”. Några av de

parametrar/element (totalt ett 50-tal) som föreslås i den vägledande bilagan, så som vägarbeten och beläggningsskador är sådana som lämpar sig dåligt att granska enbart vart femte år. Varaktigheten för vägarbeten på en specifik sträcka är i de allra flesta fall betydligt kortare än fem år. Beläggningsskador bör granskas betydligt oftare än enbart vart femte år utifrån att vissa typer av skador, så som potthål, kan förvärras relativt snabbt. Dessutom kan det vara svårt för de som utför inspektionerna att veta vad eller vilken nivå som ska uppnås för respektive granskningsparameter. Vi föreslår därför, som ett allmänt råd till 13 §, att vägens säkerhet vid dessa inspektioner bör bedömas i relation till gällande väg- och trafiklagstiftning, i första hand vägmärkesförordningen (2007:90), samt egenskapskrav enligt 5 kap. *säkerhet vid användning* i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:xx) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler); som notifierats. Rådet innebär att vägen kommer att granskas mot ny- och ombyggnadskrav. Vi bedömer att det är lämpligt att ha detta som utgångspunkt när vägen inspekteras – däremot är det inte alltid rimligt att sedan åtgärda en befintlig väg så att den uppfyller dessa egenskapskrav. Byggreglerna innehåller mått, t.ex. friktionstal, som inte är så enkla att mäta utan mätutrustning. Rådsformuleringen ”bör” medföra att parametrar, såsom friktion eller ojämnheter, som bättre kan bedömas med avsedd mätutrustning, än visuellt på plats utan utrustning, kan mätas och bedömas vid annat tillfälle på ett mer kostnadseffektivt sätt.

Bestämmelserna kring de regelbundna säkerhetsinspektionerna i 14 § motsvarar befintliga krav om säkerhetsinspektioner i 10-11 §§ TSFS 2010:183. Direktivet benämner dem regelbundna för att skilja dem från de riktade säkerhetsinspektionerna som tillkommit genom direktivsändringen. De skulle förenklat kunna benämnas ”underhållsinspektioner” men i lag har man valt att hålla fast vid direktivets terminologi.

I det tillhörande allmänna rådet till 14 § har vi på en övergripande nivå föreslagit vad som minst bör beaktas vid dessa inspektioner; det handlar om:

1. tillstånd på vägytan – såsom beläggningsskador, friktion, förekomst av löst material, osv,
2. vägens sidoområde – såsom vegetation eller föremål – och
3. tillstånd på vägutrustningen.

Enligt lagen ska, utöver vad som sägs om regelbundna vägsäkerhetsinspektioner som undersöker behovet av drift och underhåll och reparationer, vägsäkerhetsinspektioner genomföras på de sträckor i vägnätet som gränsar till tunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Detta innebär tunnlar längre än 500 meter – som ligger på TEN-vägnätet eller har projekterats efter lagens ikraftträdande. Dessa inspektioner är mer jämförbara med riktade vägsäkerhetsinspektioner

än regelbundna vägsäkerhetsinspektioner och de utgör alltså ett komplement till varandra.

I 15 § finns närmare förslag till bestämmelser kring vägsäkerhetsinspektioner på vägsträckor som angränsar till vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar. Dessa inspektioner behöver göras av en grupp med sakkunniga som tillsammans har kompetens för att kunna utföra inspektioner på ett tillfredställande sätt. Det behövs därför samlad kompetens inom både väg- och tunnelsäkerhet. Kompetensen ska vara dokumenterad. Det är svårt att exakt föreskriva om vilken kompetens som behövs och det skulle i praktiken i viss mån kunna vara olika för olika vägsträckor. Syftet med föreslagen bestämmelse är att väg- respektive tunnelhållaren gör en bedömning av att de personer som gör inspektionen har ”rätt” kompetens – och att detta kan verifieras.

Det är rimligt att en aktör pekas ut som ansvarig sammankallande så att risken för att inspektionerna ”faller mellan stolarna” minimeras. Rimligen är det tunnelhållaren som ska vara den som har ett utpekat ansvar för att inspektionen kommer till stånd, eftersom den kopplar till de regelbundna kontroller som utförs av tunnlar i drift enligt lag (2016:418) om säkerhet i vägtunnlar. Eftersom detta medför ytterligare krav på tunnelhållaren ser vi att en bestämmelse om utpekat ansvar behöver läggas i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:93) om säkerhet i vägtunnlar. Vi har därför för avsikt att ändra dessa föreskrifter så att det tydliggörs att tunnelhållaren svarar för att kalla samman berörd väghållare till vägsäkerhetsinspektionen samt för att resultatet rapporteras till tunnelsäkerhetssamordnaren och tunnelmyndigheten.

I det tillhörande allmänna rådet anges de granskningsfaktorer som minst bör beaktas. Flera av de faktorer som vi föreslår är på intet sett specifika för en granskning av vägsträckor som angränsar till vägtunnlar men det kan finnas specifika egenskaper som särskilt behöver beaktas. Exempel på detta kan vara om korsningar, t.ex. en cirkulationsplats, på vägsträckor som gränsar till vägtunnlar riskerar att försvåra snabbavveckling av trafik vid behov av utrymning av tunneln. Ett annat exempel kan vara om vägmärken avseende restriktioner för farligt gods (tunnelkategorisering) eller höjdbegränsningsportaler placerats vid sista vägvalpunkten innan tunnels infart.

Vi anger också att trafikflöden (risk för köbildning) bör beaktas. Detta utgör ett viktigt underlag utifrån tunnels säkerhetskoncept – som tunneln utformats utifrån – och bedöms därför viktigt att följa upp. Det kan finnas behov av att veta faktiska trafikflöden. I sådana fall bedömer vi att man kan ta närmast föregående trafikmätning eller trafikmätningar som underlag och att trafikmätningar inte behöver mätas i direkt samband med inspektionen.

Med skrivningen ”tät köbildning” avses sådan köbildning som menligt påverkar trafikflödet.

### **Tillfälliga säkerhetsåtgärder vid vägarbeten**

Förslaget i 16 § om undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten samt riktlinjer och kontrollsystem för tillfälliga säkerhetsåtgärder för vägarbeten är i sak oförändrade från gällande föreskrifter (17 § TSFS 2010:183, ändrad genom TSFS 2016:50). Vi har förtydligat att det är väghållaren som är ansvarig för att undersökningarna görs. Det hindrar inte att väghållaren anlitar någon konsult för att utföra själva arbetet.

### **Rapportering av dödsolyckor i olycksrapporter**

Förslaget i 17 § kring vilka parametrar som ska inkluderas i de dödsolycksrapporter, så kallade djupstudier, som ska göras enligt 10 § i lagen finns inte med i nuvarande föreskrifter, trots att lagkravet inte är nytt. Eftersom lagens utökade tillämpningsområde innebär att kommuner, utöver Trafikverket, kommer att behöva göra djupstudier, är det rimligt att det i författning tydliggörs vad som minst ska rapporteras. Det är också intentionen i EU-direktivet, där det står att medlemsstaterna ska sträva efter att inkludera alla punkter. Vårt förslag gällande de parametrar som ska rapporteras är i stort i enlighet med bilaga IV i direktivet. I bilagan anges att uppgifter om olyckans allvarlighetsgrad ska anges i olycksrapporten. Vi har valt att inte inkludera denna uppgift/information i föreskriftsförslaget eftersom det enbart handlar om krav för specifikt dödsolyckor och olyckans allvarlighetsgrad därmed redan är förutbestämd/känd. Utöver de punkter som anges i bilaga IV till direktivet har vi också valt att ta med några nationella särkrav som vi bedömer är relevanta utifrån hur arbetet med djupstudier görs i dag. Det handlar om uppgifter om fordonets aktiva eller passiva säkerhetssystem och automatiska förarstödsystem samt uppgifter om förekomst av narkotika i blodet hos föraren eller indikationer på uttröttnings- eller distraktion. Eftersom bilagorna till direktivet inte är bindande (utan valfria) bedömer vi att den information som olycksrapporterna ska innehålla kan anpassas efter vilken information som finns att tillgå för den aktuella väghållaren och vid den aktuella olyckan. Som enskild väghållare har man kanske exempelvis inte tillgång till en polisrapport och i vissa fall kanske det saknas information om olyckan, som är svår att samla in i efterhand.

Eftersom det är av avgörande betydelse att de olycksrapporter som upprättas används till att dra slutsatser om hur vägnätet kan göras säkrare föreslår vi i 18 § bestämmelser kring hur dessa rapporter ska ligga till grund för en analys av vägens inbyggda säkerhet och förslag på säkerhetshöjande åtgärder. Vi föreslår också att rapporterna ska skickas in till Transportstyrelsen – som då har möjlighet att analysera underlaget från alla väghållare och beakta det inom ramen för exempelvis nationell regelgivning. Förslaget i 18 § har inte sitt ursprung i direktivet utan innebär

en nationell särreglering som har sin utgångspunkt i vad tidigare utredningar landat i. Utredningen om Olycksregister och djupstudier på transportområdet (SOU 2014:24) gör nedanstående bedömning:

*”Spridningen av kunskap från djupstudierna och samverkan med andra aktörer kring djupstudieresultatet skulle dock enligt utredaren kunna utvecklas ytterligare. Trafikverket bör, enligt utredarens uppfattning, överväga hur resultatet av djupstudierna kan spridas och tydliggöras på ett bredare sätt, exempelvis genom årsrapporter.”*

Samlat med olycksstatistik från olycksdatabasen STRADA<sup>3</sup>, som Transportstyrelsen ansvarar för, kan denna rapportering utgöra underlag för till exempel ändringar i byggregler eller annan infrastruktureglering.

### **3.3.5 Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare**

Vårt förslag i 19 § innefattar krav på att det finnas en kursplan för utbildning av trafiksäkerhetsgranskare och att den ska revideras i takt med att kunskapsläget inom området uppdateras. Krav på att kunskapskrav och examinationsformer ska anges i kursplanen finns kvar från gällande föreskrifter. Vi bedömer att dessa krav fortsatt är aktuella/relevanta och ger utrymme/möjligheter för teknik- eller metodutveckling; till exempel genom att utveckla digitala examinationsformer. Däremot har vi förtydligat krav på mer formalia kring vad kursplanen ska innehålla utifrån vad som är gängse praxis i dag vid högre och fördjupad utbildning. 20 § räknar upp de övergripande kunskapskrav som kursplanen enligt 19 § minst ska innefatta.

### **3.3.6 Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare**

Bestämmelserna i 21-23 §§ är oförändrade mot gällande reglering (TSFS 2011:99).

### **3.3.7 Fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare**

Bestämmelserna i 24-25 §§ är oförändrade mot gällande reglering (TSFS 2011:99) bortsett från att ett par mindre ändringar, av mer redaktionell karaktär, gjorts. I 24 § har ”skyddsanordningar” ändrats till ”vägskyddsanordningar” och i 25 § har skrivningen ”fortbildningen ska omfatta ny relevant kunskap...” ändrats till ”fortbildningen ska minst omfatta ny relevant kunskap...”. Det senare för att förtydliga att det är en minimumlista, där önskemål från t.ex. väghållare eller trafiksäkerhetsgranskarna själva kan inkluderas.

### **3.3.7 Undantag**

I 26 § finns bestämmelse om att Transportstyrelsen *får* medge undantag från föreskrifterna. Dessa möjligheter är dock relativt begränsade då

---

<sup>3</sup> STRADA står för Swedish Traffic Accident Data Acquisition är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet.



föreskrifterna i stor grad införlivar tvingande EU-rätt. Däremot finns vissa nationella krav, exempelvis rörande rapportering av granskningar och fortbildning för trafiksäkerhetsgranskare, m.m. som det, givetvis mot bakgrund av goda argument, kan finnas behov och möjlighet att medge undantag från.

#### **4. Vilka är berörda?**

I första hand berörs de väghållare som bygger och förvaltar vägar på det vägnät som faller under lagens tillämpningsområde; dvs. Trafikverket, Öresundsbrokonsortiet samt ett fåtal kommuner.

Genom ändringen i vägsäkerhetslagen kommer tillämpningsområdet att utökas från att enbart omfatta TEN-vägnätet (cirka 6 400 kilometer) till att omfatta även det nationella stamvägnätet (cirka 8 000 kilometer) och alla motorvägar. Tillägget för alla motorvägar kommer att betyda att även fyra kommuner är väghållare för vägar där reglerna ska tillämpas. Dessa är:

- Malmö (20 kilometer),
- Nacka (6 kilometer),
- Helsingborg (3 kilometer), och
- Karlskrona (2 kilometer).

Även trafiksäkerhetsgranskare och de som utbildar trafiksäkerhetsgranskare berörs av förslaget – även om ändringarna i dessa delar inte är lika stora. Trafiksäkerhetsgranskare<sup>4</sup> som godkänts i Sverige – och som fortfarande har kvar sitt godkännande – är totalt 17 stycken till och med år 2020 och återfinns i dag vid Lunds Universitet, Trafikverket, Sweco, Movea, WSP, AFRY, Trondheims kommun och Haninge kommun. Utbildning för trafiksäkerhetsgranskare ges i Sverige i dag enbart vid Lunds Tekniska Högskola.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1 Företag**

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

---

<sup>4</sup> Förteckning över godkända trafiksäkerhetsgranskare finns på Transportstyrelsens webbsida:

<https://www.transportstyrelsen.se/4900c0/globalassets/global/vag/sakerhet/godkanda-trafiksakerhetsgranskare-2021-02-03.pdf>



( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

I någon mån kan förslagen till verkställighetsföreskrifter medföra konsekvenser för såväl enskilda som företag. I första hand är det dock införandet av de nya bestämmelserna – som rör själva processerna – i lagen som medför effekter och därmed konsekvenser för berörda. I promemorian till lagändringen<sup>5</sup> pekade regeringen på att författningsförslagen kan komma att påverka företag, som är verksamma i utvecklingen och underhållet av väginfrastrukturen, indirekt eftersom väghållarnas utökade krav på säkerhetsprocedurer sannolikt kommer leda till vissa utökade krav och beställningar på de entreprenörer som utför vägåtgärder men att det är svårt att närmare uppskatta denna påverkan. Man pekade också på att förslagen indirekt väntas bidra till färre och mindre allvarliga trafikolyckor, vilket givetvis är positivt för såväl enskilda som företag.

Föreskriftsförslaget förväntas leda till nya arbetsprocesser och en ökad administrativ hantering – främst vad gäller den säkerhetsdokumentation som ska upprättas. Föreskriftsförslaget bedöms få små konsekvenser för Öresundsbro Konsortiet eftersom Öresundsbron är en förhållandevis ny och kort väg med redan hög säkerhetsnivå och sedan tidigare har omfattats av kraven på säkerhetsdokumentation. Även om tillkommande krav ställs beträffande olycksrapportering bedöms kostnaden för detta som i princip obetydlig för Öresundsbrokonsortiet.

De företag som är verksamma i utveckling, underhåll och kontroll av väginfrastrukturen kan komma att påverkans indirekt av förslagen utifrån att de utökade kraven på säkerhetsprocesser sannolikt kommer leda till att väghållaren kommer att ställa vissa utökade krav och beställningar på de entreprenörer som utför vägåtgärder liksom, i någon mån, de trafiksäkerhetsgranskare som anlitas för granskning av vägprojekt. Det är svårt att närmare uppskatta och värdera denna påverkan.

Vi bedömer att konkurrensförhållandena för de berörda företagen inte påverkas. På en europeisk nivå bedömer vi att den föreslagna regleringen inte heller påverkar konkurrensförhållandena negativt, eftersom alla medlemsländer infört reglerna samtidigt och med samma förutsättningar.

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

---

<sup>5</sup> Regeringskansliet, Promemoria, Ändringar i vägsäkerhetslagen. [Ändringar i vägsäkerhetslagen - Regeringen.se](#)

## 5.2 Medborgare

Föreskriftsförslaget medför inga ekonomiska konsekvenser för enskilda medborgare. Indirekt väntas förslagen däremot bidra till färre och mindre allvarliga trafikolyckor vilket är positivt för såväl enskilda som företag.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Lagens tillämpningsområde omfattar ett vägnät där väghållare till den allra största delen är Trafikverket. Genom den ändrade lagen utökas det vägnät som ska tillämpa reglerna med 20 procent. I promemorian till lagändringen<sup>6</sup> bedöms detta leda till ökade kostnader i motsvarande storleksordning (20 procent) för Trafikverkets del. Denna kostnadsökning avser framförallt de säkerhetsprocedurer som föreskrivs i samband med nya vägbyggnadsprojekt; det vill säga trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskningar.

Kravet på de delvis nya processerna som avser befintligt vägnät; dvs. nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och vägsäkerhetsinspektioner fastställs redan i lagen. Kraven påminner dock i delar mycket om den säkerhetsdokumentation och kartläggning som redan i dag kravställs på författningsnivå även om terminologin ändrats och delkrav tillkommit. I promemorian till lagändringen anges att författningsförslagen enbart föranleder en marginell kostnadsökning för Trafikverket eftersom de inte medför så stora förändringar i sig och Trafikverket i flera delar dessutom redan arbetar i enlighet med de krav som anges. Till exempel gör Trafikverket redan i dag klassificeringen utifrån en proaktiv säkerhetsbedömning, dvs. undersökning av vägens tekniska egenskaper (inbyggda säkerhet), i större omfattning än enbart på TEN-vägnätet.

Klassificering av vägnätet utifrån förekomst av allvarliga olyckor samt förekomst av säkra och trygga parkeringsplatser innebär nya krav för alla väghållare. Detta kommer att generera merkostnader – främst för Trafikverket eftersom de är väghållare för merparten av vägnätet som ska bedömas. Kostnaden för detta är mycket svår att uppskatta. En grov uppskattning kan vara att det handlar om i storleksordningen en miljon kronor per år, motsvarande totalt en heltidstjänst.

Direktivets krav på att det ska vara en grupp som genomför de riktade vägsäkerhetsinspektionerna, som föreslås i 13 §, bedöms medföra ökade kostnader för väghållarna. Om hela vägnätet som omfattas av lagen skulle inspekteras vart femte år skulle kostnaden för dessa inspektioner, grovt

---

<sup>6</sup> Regeringskansliet, Promemoria, Ändringar i vägsäkerhetslagen. [Ändringar i vägsäkerhetslagen - Regeringen.se](#)

räknat, uppgå till ungefär fyra miljoner kronor per år<sup>7</sup>. I promemorian till lagändringen anges dock att det inte är rimligt att tro att inspektionerna skulle genomföras överallt eftersom syftet bör vara att de ska riktas in där säkerheten måste förbättras varför en kostnad på en miljon kronor om året anses vara en rimligare bedömning. Eftersom denna kostnad tas upp redan i promemorian till den ändrade lagen tar vi inte upp den specifikt i vår sammanställning i denna konsekvensutredning (se avsnitt D).

Nya krav på vägsäkerhetsinspektioner på vägsträckor som gränsar till vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar bedöms medföra något ökade kostnader. I dagsläget berörs enbart Trafikverket, i egenskap av både väg- och tunnelhållare, av dessa tillkommande krav.

För de fyra kommuner som berörs (dvs. Helsingborg, Karlskrona, Nacka och Malmö) är regleringen ny och kommer att innebära att de behöver etablera nya rutiner. I grunden är ändå bedömningen att omfattningen av nya krav är mycket begränsad då nyinvesteringar på dessa mycket korta sträckor torde vara få samt att vägsäkerhetsbedömningar och vägsäkerhetsinspektioner av de mycket korta sträckorna också torde kunna hanteras utan några större konsekvenser. Antalet dödsolyckor som behöver analyseras och rapporteras torde också vara relativt få med tanke på att det handlar om motorvägar med förhållandevis hög säkerhetsnivå. Det är svårt att uppskatta kostnadsökningen för de kommuner som berörs – framförallt handlar det om egen tid för att genomföra och administrera de säkerhetsprocesser och rapporteringar som kravställs.

Som en följd av lagens utökade tillämpningsområde kommer vissa kommunala väghållare att bli tillsynsobjekt. Transportstyrelsen har genom bemyndigande i vägsäkerhetsförordningen möjlighet att ta ut en avgift för sin tillsyn. Vi ser i dagsläget inget behov av att ta ut någon avgift under de närmaste åren utifrån att vi har ett ackumulerat överskott från avgifter som tagits in före år 2017 då dessa avgifter upphävdes (genom TSFS 2017:93). Den tidigare avgiften innebar en årsavgift på 200 kr per kilometer väg på TEN-T-vägnätet. För vägar med en längd på 50 km eller kortare togs istället en löpande avgift ut i form av timtaxa. Nya avgifter konsekvensutreds alltid i samband med ändringar i Transportstyrelsens avgiftsföreskrifter.

#### 5.4 Externa effekter

Vi bedömer att den föreslagna regleringen i förlängningen i någon mån skulle kunna leda till ökad trafiksäkerhet, framför allt genom att det befintliga vägnätet på ett mer systematiskt sätt granskas av sakkunniga.

---

<sup>7</sup> Tot. 8000 km väg, 1 km granskas per timme x 2,5 personer á 1000 kr/tim, vart 5:e år = 4 Mkr/år

Eftersom det kontinuerligt och från flera olika håll görs åtgärder för att öka trafiksäkerheten på vägarna är det svårt att uppskatta någon storleksordning på effekten av denna åtgärd isolerat.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Vi bedömer att de föreslagna ändringarna, utifrån den befintliga lagstiftningen, inte får några oproportionerliga konsekvenser. Dessutom finns ingen alternativ reglering eftersom reglerna innebär ett införlivande av gällande EU-rätt.

### **6.1 Inledande bestämmelser**

Vi ser inga andra konsekvenser av de föreslagna ändringarna, i 1–2 §§, än att det blir tydligare förutsättningar för när reglerna ska tillämpas.

### **6.2 Trafiksäkerhetsanalys av vägprojekt**

Tillägget i 3 § om att flöden av gående och cyklister ska uppskattas med ledning av användningen av angränsande mark innebär en tillkommande uppgift i den trafiksäkerhetsanalys som görs. Det handlar dock inte om någon mätning av trafikantflöden utan om en subjektiv bedömning som ska göras utifrån hur omgivande markområden används; t.ex. bostäder, handelsområden, osv. Vår bedömning är därför att kravet egentligen inte får några andra konsekvenser än att dessa trafikantgrupper tydligare beaktas i den analys som görs – vilket är positivt utifrån trafiksäkerhets- och trafikplaneringsaspekter.

Övriga ändringar är av mer redaktionell karaktär och bedöms inte få några andra konsekvenser än att reglerna blir tydligare och enklare.

### **6.3 Trafiksäkerhetsgranskning av vägprojekt**

De ändringar som införts i bestämmelserna som kopplar till trafiksäkerhetsgranskningar; 4–9 §§, syftar framförallt till att göra reglerna tydligare och enklare för både trafiksäkerhetsgranskare, som utför granskningarna, och vägghållare, som anlitar trafiksäkerhetsgranskarna. Vi gör framförallt ett antal förtydliganden där vi sett att oklarheter kring regeltillämpningen uppstått.

Den nya hänvisningen till Transportstyrelsens byggregler, istället för till Vägverkets gamla byggregler (VVFS 2003:140) kan upplevas som att utökade krav kommer att ställas på trafiksäkerhetsgranskningarna. Men eftersom de äldre Vägverksföreskrifterna innehåller många hänvisningar till väldigt detaljerade utformningskrav och de modernare byggreglerna

innehåller mer funktionella utformningskrav så är vår bedömning att hänvisningen till de nya byggreglerna inte kommer att medföra något väsentligt merarbete. Däremot innebär ändringen att det blir tydligare vilka parametrar som ska granskas – vilket torde leda till effektivare, bättre och mer likvärdiga granskningar.

I 4 § har vi förtydligat vad som avses med trafiksäkerhetsgranskarnas oberoende. Vi hoppas att detta förtydligande kan bidra till att väghållaren känner att det är möjligt att ge viss styrning och stöd till trafiksäkerhetsgranskaren. Till exempel genom att lämna önskemål om granskningsparametrar utifrån det specifika projektet och dess förutsättningar. Detta anser vi kan möjliggöra ökad samhällsekonomisk effektivitet, genom att flera olika parametrar kan granskas av en oberoende granskare när granskning ändå görs.

I 9 § föreslås att väghållaren istället för trafiksäkerhetsgranskaren ska skicka in granskningsrapporten till Transportstyrelsen. Vår bedömning är att detta inte torde leda till några andra konsekvenser än en ökad tydlighet kring att det är väghållaren som ansvarar för rapportens färdigställande.

Vi bedömer att konsekvenserna av övriga ändringar som föreslås i 4–9 §§ – så som tillägg vad gäller ”vägar, gång- eller cykelbanor och väganordningar för oskyddade trafikanter” eller förtydligande kring när granskning i första driftfas bör ske – inte innebär några konsekvenser i form av fördröjningar annat än möjligen på marginalen. Att vi tar bort skrivningen om att granskningar behöver ske i olika väderleksförhållanden osv. skulle till och med kunna medföra en kostnadsbesparing, beroende på hur man tidigare tolkat reglerna.

## 6.4 Säkerhetsdokumentation för vägar i bruk

### 6.4.1 Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Kravet på de nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningarna fastställs redan i lagen. Kravet påminner i mångt och mycket om den säkerhetsdokumentation och kartläggning av vägars säkerhetsstandard som i dag krävs på författningsnivå och redan görs av Trafikverket på det statliga vägnätet – även om terminologin ändrats och delkrav tillkommit. I promemorian till lagändringen<sup>8</sup> anges att förslagen föranleder en marginell kostnadsökning för Trafikverket eftersom de inte medför så stora förändringar i sig och Trafikverket i flera delar dessutom redan arbetar i enlighet med de krav som anges. Det samma gäller också för väghållaren

---

<sup>8</sup> Regeringskansliet, Promemoria, Ändringar i vägsäkerhetslagen. [Ändringar i vägsäkerhetslagen - Regeringen.se](#)

Öresundsbrokonsortiet – som sedan tidigare har omfattats av kraven på säkerhetsdokumentation.

För de kommuner som i egenskap av väghållare nu faller under lagens tillämpningsområde är kraven på säkerhetsdokumentation dock helt nya och kommer att innebära att säkerhetsdokumentation måste upprättas och följas upp. Eftersom det handlar om vägsträckor som är tämligen begränsade i längd, och de faktorer som anges bygger på etablerade tillvägagångssätt som används av Trafikverket och därmed enkelt kan adapteras, bedömer vi ändå att den tillkommande arbetsuppgiften är av mycket begränsad omfattning.

Klassificering av vägnätet utifrån förekomst av allvarliga olyckor samt förekomst av säkra och trygga parkeringsplatser innebär nya krav för alla väghållare. Detta kommer att generera merkostnader – främst för Trafikverket eftersom de är väghållare för merparten av vägnätet som ska bedömas. Kostnaden för detta är mycket svår att uppskatta. En grov uppskattning kan vara att det handlar om i storleksordningen en miljon kronor per år, motsvarande totalt en heltidstjänst.

För kommunala och enskilda väghållare på kortare vägsträckor är det knappast aktuellt att överhuvudtaget bedöma förekomst av säkra och trygga parkeringsplatser. Antalet allvarliga olyckor på dessa sträckor är också mycket få.

#### **6.4.2 Vägsäkerhetsinspektioner**

Direktivets krav på att det ska vara en grupp som genomför de riktade vägsäkerhetsinspektionerna, som föreslås i 13 §, bedöms medföra ökade kostnader för väghållarna. Om hela vägnätet som omfattas av lagen skulle inspekteras vart femte år skulle kostnaden för dessa inspektioner, grovt räknat, uppgå till ungefär fyra miljoner kronor per år<sup>9</sup>. I promemorian till lagändringen anges dock att det inte är rimligt att tro att inspektionerna skulle genomföras överallt eftersom syftet bör vara att de ska riktas in där säkerheten måste förbättras och att en kostnad på en miljon kronor om året därför är en rimligare bedömning. Eftersom denna kostnad tas upp redan i promemorian till den ändrade lagen tar vi inte upp den specifikt i vår sammanställning i denna konsekvensutredning.

Kraven i 14 §, som rör regelbundna vägsäkerhetsinspektioner, innebär i sak inga direkta förändringar mot det som i författningen i dag benämns säkerhetsinspektioner. Alla väghållare gör redan i dag regelbundna underhållsinspektioner, varför vi inte ser några direkta konsekvenser av de

---

<sup>9</sup> Tot. 8000 km väg, 1 km granskas per timme x 2,5 personer á 1000 kr/tim, vart 5:e år = 4 Mkr/år

ändrade reglerna förutom att de blir tydligare och därmed förhoppningsvis enklare att tillämpa.

Även de krav som föreslås i 15 § om hur vägsäkerhetsinspektioner på vägsträckor som gränsar till vägtunnlar som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar bedöms medföra ökade kostnader. Kraven på vad som ska granskas är, av naturliga skäl, mer långtgående än de som i övrigt föreskrivs för andra vägsäkerhetsinspektioner. Eftersom de enda vägtunnlar som i dag omfattas av lagen är Götatunneln i Göteborg och Norra länken i Stockholm så är dessa kostnader relativt begränsade i nuläget – men kan såklart öka i takt med att flera vägtunnlar som är längre än 500 meter byggs eller byggs om (vilket ändå måste anses ske i en ganska låg takt).

#### **6.4.3 Tillfälliga säkerhetsåtgärder vid vägarbeten**

Eftersom reglerna kring tillfälliga säkerhetsåtgärder vid vägarbeten föreslås vara oförändrade finns inga konsekvenser att utreda.

#### **6.4.4 Rapportering av dödsolyckor i olycksrapporter**

De parametrar i 17 § som föreslås inkluderas i rapportering av dödsolyckor är i grunden sådana som redan i dag inkluderas i de djupstudier som görs vid dödsolyckor. Vi bedömer därför att förslaget i princip inte innebär några andra konsekvenser än att EU-direktivet om förvaltning av vägars säkerhet införlivas i svensk rätt. För andra väghållare än Trafikverket, som inte har samma vana av att göra djupstudier, kommer dessa parametrar att utgöra ett stöd vid den lagstadgade rapporteringen av dödsolyckor.

Kravet i 18 § om att väghållarna ska rapportera hur vägnätets inbyggda säkerhet har inverkat på olycksutfallet kommer att medföra en merkostnad för väghållarna. Vi bedömer dock att denna kostnad är samhällsekonomiskt motiverad utifrån att nyttan med att dessa olycksrapporter används utifrån lärandehänseende i ett vidare samhällsperspektiv överstiger den, på marginalen, ökade kostnaden för att sammanställa själva rapporten.

### **6.5 Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare**

Vårt förslag beträffande krav på utbildning av trafiksäkerhetsgranskare i 19-20 §§ innebär en regelförenkling på så sätt att reglerna blir mer funktionella och mindre detaljstyrande – och innebär ett färre antal bestämmelser jämfört med gällande föreskrifter.

Vi ser en möjlighet att lägga samman dagens tolv bestämmelser (§) till enbart två, vilket vi bedömer inte kommer att medföra några andra konsekvenser än att reglerna blir enklare och tydligare. Mer specifikt innebär vårt förslag att innehållet i utbildningen inte detaljregleras utan att det blir upp till den som anordnar utbildningen att själv bestämma hur kunskapskraven ska uppnås. Detta kommer att ge den som anordnar



utbildningen större ansvar men också större möjligheter att själv bestämma innehåll och se till att det är aktuellt; till exempel genom att snabbare kunna uppdatera kursplaner utifrån ny kunskap.

#### 6.6 Godkännande av trafiksäkerhetsgranskare

Reglerna i 21–23 §§ om godkännande av trafiksäkerhetsgranskare föreslås vara oförändrade, varför vi inte utreder några konsekvenser.

#### 6.7 Fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Vi föreslår endast redaktionella ändringar i reglerna i 24–25 §§ kring fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare, som vi bedömer inte medför några andra konsekvenser än att reglerna blir tydligare.

### 7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen avser meddela föreskrifterna med stöd av 9 § vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), där Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela föreskrifter om

1. upprättande av och innehållet i en trafiksäkerhetsanalys,
2. genomförande av trafiksäkerhetsgranskning och upprättande av granskningsrapporter,
3. utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare,
4. trafiksäkerhetsgranskarnas verksamhet och uppgifter,
5. förfarandet vid vägsäkerhetsinspektioner,
6. förfarande vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar,
7. rapportering av dödsolyckor i trafiken,
8. förfarande vid uppföljning av vägsäkerhetsbedömningar,
9. rapportering av säkerhetsklassning av vägnät,
10. tillsyn, samt
11. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362) och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

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

Transportstyrelsen får även meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av vägsäkerhetslagen (2010:1362) och vägsäkerhetsförordningen (2010:1367).

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Vår bedömning är att regleringen överensstämmer med den EU-rättsliga reglering som den syftar till att införliva. I några delar har vi sett behov av att göra en nationell anpassning:

- Kravet i 18 § som handlar om att olycksrapporterna ska innehålla en analys av hur vägen och det egna vägnätet kan göras säkrare och att väghållarna ska skicka in rapporterna till tillsynsmyndigheten innebär en nationell särreglering. Beträffande de parametrar i 17 § som ska inkluderas i de olycksrapporter som upprättas har vi valt att lägga till ett par parametrar som går utöver de som uppges i bilaga IV till direktivet. Det handlar om uppgifter om fordonets aktiva eller passiva säkerhetssystem och automatiska förarstödsystem samt uppgifter om förekomst av narkotika i blodet hos föraren eller indikationer på uttröttnings eller distraktion, om sådana uppgifter finns tillgängliga. Dessa parametrar bedömer vi är relevanta utifrån hur vi arbetar nationellt med olycksutredningar i dag.
- Vi har valt att inte ta med alla de vägledande faktorer som finns i bilaga III till direktivet och som föreslås inkluderas i den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen. Bilagan innehåller förslag på ett 60-tal olika faktorer som ”medlemsstaterna får ta hänsyn till” enligt direktivet. Eftersom grundtanken är att bedömningen ska utmynna i en säkerhetsklassificering av vägnätet i olika klasser anser vi att bedömningen behöver avgränsas till de faktorer som bedöms ha störst påverkan på säkerheten på systemnivå i Sverige, i väntan på förtydliganden från EU-kommissionen kring till exempel gemensam metodik. Arbeta med genomförandeakter kopplat till detta pågår.
- Bland de faktorer som anges i 3 § och ska beaktas vid en trafiksäkerhetsanalys av ett vägprojekt finns punkten ”referenshastighet i relation till vald vägtyp och typsektion”. Punkten nämns inte i direktivet men utgör etablerad nationell praxis i dag då den finns i gällande föreskrifter, om än i viss mån annan formulering.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Föreskrifterna behöver träda i kraft senast den 17 december 2021 för att Sverige ska uppfylla de skyldigheter som följer av vårt unionsmedlemskap.

Riktad information kommer att skickas ut till berörda (se avsnitt 4).

I föreskrifternas övergångsbestämmelser anges att de äldre föreskrifterna gäller för vägprojekt där granskning för respektive fas enligt 5-8 §§ påbörjats före ikraftträdandet. De äldre föreskrifterna gäller också för trafiksäkerhetsgranskare som genomgått sin utbildning före ikraftträdandet. Syftet med detta är att säkerställa att en väghållare inte behöver göra om en granskning i en specifik fas för att någon enstaka parameter tillkommit eller ändrats eller att en trafiksäkerhetsgranskare, som gått utbildning men inte hunnit få godkännande från Transportstyrelsen, behöver gå om utbildningen på grund av att kursplanen ändrats med anledning av de ändrade kraven.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

## **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Föreskriftsförslaget bedöms inte påverka jämställdheten mellan kvinnor och män. Vi kan heller inte se någon konsekvens av den föreslagna regleringen som är av den typen att någon part eller någon del av landet missgynnas.

## 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget bedöms inte ha påverkan på miljö eller klimat. Däremot kan den föreslagna regleringen ha positiv inverkan på hänsynsmålet genom ökad säkerhet i vägtransportssystemet på basis av att väghållarnas egna processer för styrning och kontroll av vägnätets inbyggda säkerhet/säkerhetsnivå tydliggörs.

På en samhällsövergripande nivå är dock den största risken att krav på det vägnät som faller under vägsäkerhetslagens tillämpningsområde blir så kostnadsdrivande att ytterligare resurser i högre grad – i relativa termer – behöver tillsättas där. Det finns då en risk att resurser måste tas från det mindre vägnätet för att läggas på det större vägnätet; som redan är det mest trafiksäkra.

## C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen finns beskrivet under avsnitt 5.1

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr/år)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>			+ / -	Marginell påverkan.
<b>Medborgare</b>				Ingen effekt.
<b>Staten m.fl.</b>			ca 1.000	Ökade kostnader p.g.a. delvis nya processer för granskning av befintlig vägnät
<b>Externa effekter</b>	(+)			Eventuellt i någon mån ökad trafiksäkerhet.
<b>Totalt</b>	(+)		ca 1.000	

## E. Samråd

I enlighet med 9 § i förslaget till förordning om ändring i vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) har samråd skett med Trafikverket i egenskap av berörd tunnelhållare enligt lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

**Karin Edvardsson**

Utredare

E-post. [karin.edvardsson@transportstyrelsen.se](mailto:karin.edvardsson@transportstyrelsen.se)

Tel. 010-495 57 19

**Jonas Malmstig**

Verksjurist

E-post. [jonas.malmstig@transportstyrelsen.se](mailto:jonas.malmstig@transportstyrelsen.se)

Tel. 010-495 56 85