

i.remissvar@regeringskansliet.se
ylva.berg@regeringskansliet.se

Transportstyrelsens yttrande över promemorian Ändringar i vägsäkerhetslagen

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget, men har några synpunkter som framgår nedan. Synpunkterna rör olika aspekter som bör beaktas eller tydliggöras i den fortsatta beredningen. I första hand ser vi behov av att inkludera vägsträckor som gränsar till vägtunnlar som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar och motortrafikleder i vägsäkerhetslagens tillämpningsområde.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen bedömer att förslaget i huvudsak stämmer väl överens med det EU-direktiv som det syftar till att införliva.

Lagens tillämpningsområde

Vi delar bedömningen att det nationella stamvägnätet är så väl definierat och har en sådan utformning att det bör anses tillhöra den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i enlighet med det tillämpningsområde som anges i direktivet. Vi anser dock att även vägar som är motortrafikled, även om de inte ingår i det nationella stamvägnätet, bör anses tillhöra nämnda kategori. Av 10 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) framgår att det finns särskilda krav på utformning för att en väg genom lokala trafikföreskrifter ska få förklaras vara motorväg eller motortrafikled. I 9 kap. 1 § finns bestämmelser som bland annat begränsar den trafik som får förekomma på motorvägar och motortrafikleder till trafik med vissa motorfordon och kombinationer med tillkopplade släpfordon är tillåten. Något annat som skiljer ut motorväg och motortrafikled är att i vägmärkesförordningen (2007:90) märks motorväg och motortrafikled ut med grönvita vägmärken istället som för andra allmänna vägar, blåvita märken. Utifrån detta anser vi att motorvägar och motortrafikleder i lagstiftningen skiljer ut sig från andra vägar i fråga om funktion, utformning

och trafikregler. Det innebär också att det genom motortrafikleder finns en föreskriven högsta vägkategori under kategorin motorväg, även om som redan sagts även stamvägnätet bör hänföras till samma kategori.

Enligt vår uppfattning är det en vägs funktion, utformning och trafikreglering det som bör avgöra om den ska ingå i kategorin vägar under kategorin motorvägar och därmed lagens tillämpningsområde. Det kan innebära att även andra vägar än motortrafikleder och vägar som ingår i stamvägnätet bör ingå. Med hänsyn till att lagstiftningen behöver vara förutsägbar och avgränsad föreslår vi dock i nuläget inte att ytterligare vägar utöver vad som nu har sagts bör ingå i tillämpningsområdet.

Vägsträckor som gränsar till vägtunnlar

Alla sträckor i vägnätet som gränsar till en tunnel som omfattas av lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar omfattas inte av lagens tillämpningsområde enligt förslaget. Exempel på detta finns i Stockholm i rampanslutning till Norra länken där Trafikverket är tunnelhållare medan cirkulationsplatsen och trafiksignalerna utanför tunneln vid Roslagstull har kommunal väghållare. Den aktuella vägsträckan utgör inte motorväg och ingår inte i TEN- eller stamvägnätet. Detta medför att det kommer att uppstå gränsdragningsproblem mellan de olika lagstiftningarna; det vill säga vägsäkerhetslagen respektive lagen om säkerhet i vägtunnlar – som enligt förslagen i promemorian båda innehåller bestämmelser om att det ska genomföras gemensamma vägsäkerhetsinspektioner på dessa sträckor, där både väghållare och tunnelhållare ska medverka. Av den anledningen anser vi att vägsträckor som gränsar till en tunnel som omfattas av lagen om säkerhet i vägtunnlar bör ingå i vägsäkerhetslagens tillämpningsområde. Vägsträckorna bör åtminstone omfatta sträckan mellan tunnelmynningen och till och med närmaste korsning eller trafikplats.

Utvidgning av tillämpningsområdet utöver direktivets krav

I promemorian (s 24–26) finns resonemang kring om den svenska regleringen bör omfatta även sådana vägar som inte omfattas av direktivets obligatoriska tillämpningsområde. Vi har förståelse för att man inom ramen för arbetet med att genomföra ändringsdirektivet (EU) 2019/1936 inte har haft möjlighet att utreda denna fråga i den utsträckning som krävs.

Vi anser att det finns tungt vägande skäl för att överväga ett utökat tillämpningsområde för vägsäkerhetslagen. Det är olyckligt att regler för ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete och därtill kopplad tillsyn i dag i praktiken saknas på stora delar av det svenska vägnätet och att den tillsyn som görs enbart görs på det vägnät som redan är det säkraste. Ytterligare insatser skulle behöva göras på exempelvis det kommunala vägnätet för att Nollvisionen ska uppfyllas också i fråga om de oskyddade trafikanter som

dödas och allvarligt skadas i trafiken. En utökning av tillämpningsområdet skulle kunna kompletteras med att kravnivån för övriga vägar differentieras beroende på till exempel vägens funktion och trafikarbete. I det sammanhanget får naturligtvis insatser vägas mot kostnadseffekter och övriga konsekvenser för väghållarna.

Mot den bakgrunden ser vi det angeläget att frågan om en utökning av tillämpningsområdet utöver direktivets krav utreds vidare efter att den aktuella ändringen har genomförts.

Nätverksövergripande säkerhetsbedömningar

Vi anser att lagförslaget (ny 8 a §) inte lika tydligt som direktivet pekar på att klassificeringen av vägnätet, det vill säga den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen, ska göras på grundval av både en proaktiv bedömning utifrån vägens tekniska egenskaper och en reaktiv bedömning utifrån antalet allvarliga olyckor som inträffat på vägen. Denna skillnad bör dock kunna hanteras i myndighetsföreskrifter som närmare kan beskriva dessa förfaranden.

Olycksrapporter vid dödsolyckor

Bestämmelsen om att väghållaren ska upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka i trafiken (10 § i lagen) är visserligen i sig inte ny men det utökade tillämpningsområdet gör att kommunala väghållare – som inte tidigare gjort så kallade djupstudier – också kommer att behöva upprätta sådana rapporter. Vi kan inte se att det finns någon alternativ reglering i fråga om dessa rapporter, men vi vill uppmärksamma att det torde ställa krav på resurser och kompetens hos de aktuella kommunerna. De kommunala väghållarna, liksom den statliga väghållaren Trafikverket, har tillgång till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Som enskild väghållare kan Öresundsbrokonsortiet beställa datauttag på aggregerad nivå ur Strada. Vi ser således inte att det skulle finnas några hinder utifrån tillgång till olycksdata som försvårar tillämpningen av föreslagna bestämmelsen. Förutom tillgång till Strada måste väghållarna, för att kunna leva upp till lagkravet om att upprätta en olycksrapport för varje dödsolycka, också ha tillgång till polisens rapportering av trafikolyckor.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, sektionschef Roger Hiding, verksjurist Jonas Malmstig och utredare Karin Edvardsson, den senare föredragande.