

BR/LS

## **Remissyttrande: Trafikinspektionen - en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet (SOU 2007:4)**

### **Inledning**

---

Sv. Bussbranschens Riksförbund, BR, är intresseorganisation för den svenska bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

Trafikinspektionsutredningen föreslår följande

- En trafikslagsövergripande trafikinspektionsmyndighet ska bildas.
- Ett allmänt trafiksäkerhetskrav ska gälla för statlig väghållning och tillsyn över att kravet efterlevs ska utövas av Trafikinspektionen.
- Vid byggande av ny allmän väg eller gata ska en beskrivning upprättas av väghållaren som avser hur trafiksäkerheten ska beaktas i enlighet med föreskrifter som Trafikinspektionen får utarbeta. Trafikinspektionen ska ansvara för tillsyn över att föreskrifterna efterlevs.
- Föreskrifter om tekniska egenskapskrav avseende trafiksäkerhet vid byggande av ny allmän väg eller gata får utfärdas av Trafikinspektionen.
- Trafikinspektionen ska undersöka sådana vägtrafikolyckor för vilka det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökning görs, i de fall olyckorna inte faller under Statens haverikommissions obligatoriska undersökningsområde.
- Trafikinspektionen ska utöva tillsyn över förarprovningen.
- Grunder för att fastställa högsta tillåtna hastighet till 90 eller 110 kilometer i timmen får bestämmas av Trafikinspektionen.

### **Yttrande**

---

#### **Inrättandet av en trafikslagsövergripande inspektionsmyndighet**

BR tillstyrker utredningens förslag om att bilda en ny trafikslagsövergripande trafikinspektionsmyndighet, Trafikinspektionen, eftersom ett trafikslagsövergripande arbetssätt kommer att kunna öka säkerheten inom transportsektorn genom att ökat erfarenhetsutbyte, effektivare resursutnyttjande som skapar utrymme för kvalitetshöjningar i verksamheten och ökad fokusering på kärnverksamheten.

BR ställer sig mycket tveksam till dagens ordning där Vägtrafikinspektionen inte är oberoende från Vägverket. En tillsynsmyndighet skall vara oberoende från tillsynsobjektet. Därför ställer sig BR positivt till att Vägtrafikinspektionen skiljs från Vägverket och förs över till den nya myndigheten. Samt att Sjöfartsinspektionen skiljs från Sjöfartsverket, att Järnvägsstyrelsens och Luftfartsstyrelsen läggs ned och att verksamheterna flyttas till den nya myndigheten.

BR delar utredningens uppfattning att Vägtrafikinspektionen i dag har ett allt för vagt mandat och saknar de verktyg som krävs för att kunna stärka trafiksäkerheten på ett kraftfullt sätt. Bussbranschen ställer sig därför bakom utredningens förslag att ge den nya inspektionsmyndigheten ökade befogenheter, jämfört med vad som gäller för Vägtrafikinspektionen i dag, genom att inspektionen även skall granska huruvida de som enligt lag eller annan författning har fått uppgifter på vägtrafikområdet tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som kan leda till att någon avlider eller blir allvarligt skadad.

### **Ett tydligt trafiksäkerhetsansvar för dem som utformar vägtransportsystemet skall införas i etapper**

BR tillstyrker utredningens förslag om att införa ett tydligt trafiksäkerhetsansvar för dem som utformar vägtransportsystemet och att detta ansvar ska införas etappvis för att kunna kvalitetssäkra varje etapp innan nästa steg tas. Bussbranschen anser att det är orimligt att hela ansvaret för trafiksäkerheten ligger på den enskilde trafikanten och att det helt saknas skyldighet att vidta åtgärder för att förebygga eller förhindra trafikolyckor för dem som utformar och sköter vägtransportsystemet.

### **Ett allmänt säkerhetskrav skall gälla för samtliga väghållare**

BR anser att det av trafiksäkerhetsskäl är nödvändigt att det i likhet med vad som gäller för järnväg slås fast grundläggande säkerhetskrav vid byggande och drift av alla vägar och att samma säkerhetskrav skall gälla oavsett vem som är väghållare. Bussbranschen anser därför att ett allmänt säkerhetskrav skall införas för byggande och drift av Vägverkets vägnät, kommunala vägar och gator samt enskilda vägar. Bussbranschens Riksförbund ställer sig positiv till förslagen att säkerhetskravet innebär att väg skall byggas och drivas så att skador till följd av dess nyttjande förebyggs, att tillsynen över att kravet uppfylls skall utövas av Trafikinspektionen och att den nya inspektionsmyndigheten ges möjligheter att vidta åtgärder om en väg är i sådant skick att den medför risk för allvarliga skador.

### **Trafiksäkerheten skall granskas när en väg byggs**

BR anser att väghållaren skall upprätta en beskrivning av hur trafiksäkerheten skall beaktas när en ny väg skall byggas och att samma regler ska gälla oavsett om vägen tillhör det statliga, kommunala eller enskilda vägnätet. BR tillstyrker utredningens förslag om att beskrivningen skall göras enligt föreskrifter som Trafikinspektionen får utfärda, att Länsstyrelsen skall granska beskrivningen i samband med granskning av miljökonsekvensbeskrivningen i arbetsplanen och att beskrivningen skall tas in i arbetsplanen. Bussbranschen anser också att beskrivningen bland annat bör innehålla vilken hastighet som vägen är anpassad för.

### **Föreskrifter om tekniska egenskapskrav avseende vägar och gator skall utfärdas av Trafikinspektionen**

BR anser att det är olyckligt att Vägverket som den största väghållare utfärdar tekniska egenskapskrav för såväl sitt eget som kommunernas vägbyggande. Bussbranschen anser därför dels att det är Trafikinspektionen som ska utfärda tekniska egenskapskrav som tar sikte på trafiksäkerhet vid byggande av vägar och gator oavsett vem som är väghållare och dels att den föreslagna myndigheten skall kontrollera att föreskrifterna efterlevs.

### **Trafikinspektionen skall undersöka sådana vägtrafikolyckor som inte faller under Statens haverikommissions obligatoriska område**

BR delar utredningens uppfattning att det behövs någon som ur trafiksäkerhetssynpunkt systematiskt undersöker trafikolyckor och allvarliga tillbud. Enligt dagens bestämmelser finns det ingen tillsynsmyndighet som ansvar för att detta görs. Dessa undersökningar kommer att ge

mycket värdefulla bidrag till arbetet med att förebygga vägtrafikolyckor. Därför tillstyrker BR förslaget om att Trafikinspektionen skall undersöka sådana vägtrafikolyckor där det är påkallat från säkerhetssynpunkt att undersökning görs.

### **Trafikinspektionens tillsyn över förarutbildning och förarexamination**

Sv. Bussbranschens Riksförbund anser att en tillsynsmyndighet skall vara oberoende från tillsynsobjektet. Därför är det mycket olyckligt att Vägverket såväl utför förarprovningen som utövar tillsyn över den. Bussbranschen ställer sig därför bakom utredningens förslag om att Trafikinspektionen istället för Vägverket skall utöva tillsyn över förarprovningen. Dessutom anser BR av trafiksäkerhetsskäl att Trafikinspektionen ska utöva tillsyn över förarutbildningen.

### **Grunder för att fastställa högsta tillåtna hastighet på samtliga vägar**

Hastigheten har mycket stor betydelse för risken att en trafikolycka ska inträffa och för konsekvenserna av olyckan. Bashastigheten på väg utanför tätbebyggt område är 70 kilometer i timmen. Vägverket får enligt nuvarande bestämmelser föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten i stället skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. Vägverket har kriterier för när dessa högre hastigheter ska användas, men dessa används inte konsekvent. För att tydliggöra trafiksäkerhetsintresset anser BR att Trafikinspektionen ska få bemyndigande att fastställa kriterier för högsta tillåtna hastighet på samtliga vägar och inte bara på vägar med högre hastighet än bashastigheten som utredningen föreslår.

Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör