

**RP 39/2012 rd**

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av landsvägslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det till landsvägslagen fogas ett nytt kapitel med bestämmelser om trafiksäkerhetsuppgifter och ansvarsmyndigheterna för dem. Bestämmelserna ska gälla trafiksäkerhetsgranskningar och säkerhetsinspektioner i anslutning till byggande och förbättring av landsvägar i det

transeuropeiska trafiknätet, rangordning av vägsträckor och vägnätet samt trafiksäkerhetsgranskares behörighet och utbildning. Genom bestämmelserna verkställs Europaparlamentets och rådets direktiv om förvaltning av vägars säkerhet. Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE .....	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.1.1 Lagstiftning om trafiksäkerhet och landsvägar .....	4
2.1.2 Trafiksäkerhetssituationen.....	5
2.1.3 Nationella trafiksäkerhetsmål .....	6
2.1.4. Trafiksäkerhetsmyndigheter och andra centrala aktörer .....	7
Kommunikationsministeriet .....	7
Trafiksäkerhetsdelegationen.....	7
Trafikverket .....	7
Närings-, trafik- och miljöcentralerna .....	8
Trafiksäkerhetsverket .....	8
Polisen .....	8
Delegationen för undersökning av trafikolyckor, undersökningskommissioner och Trafikförsäkringscentralen .....	8
Trafikskyddet.....	9
2.2 Europeiska unionens lagstiftning .....	9
TEN-vägnätet .....	9
Vägsäkerhetsdirektivet .....	10
2.3 Bedömning av nuläget .....	11
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	12
3.1 Målen .....	12
3.2 De viktigaste förslagen.....	12
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	12
4.1 Ekonomiska konsekvenser .....	12
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	12
4.3 Samhälleliga konsekvenser .....	13
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN OCH UTLÅTANDEN .....	13
DETALJMOTIVERING .....	14
1 LAGFÖRSLAG .....	14
3 a kap. Förvaltning av trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnätet .....	14
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER.....	17
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	18
4 SAMBAND MED GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING .....	18
LAGFÖRSLAG .....	19
om ändring av landsvägslagen.....	19
BILAGA .....	22
PARALLELLEXT .....	22
om ändring av landsvägslagen.....	22

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Syftet med regeringens proposition är att sätta i kraft Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (nedan *vägsäkerhetsdirektivet*). Medlemsstaterna skulle senast den 19 december 2010 ha satt i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som iakttagandet av direktivet kräver.

Enligt lagen om ändring av landsvägslagen (1242/2009) är Trafikverket det behöriga organ som avses i vägsäkerhetsdirektivet sedan ingången av 2010, då ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen trädde i kraft. I det sammanhanget inledde förutom Trafikverket dessutom Trafiksäkerhetsverket sin verksamhet. Båda ämbetsverken ska sköta säkerheten i trafiken. I samband med ämbetsverksreformen fanns inga möjligheter att i detalj klarlägga alla de uppgifter och ansvar i anslutning till trafiksäkerheten som hör till ämbetsverken och inte heller arbetsfördelningen mellan ämbetsverken och kommunikationsministeriet. På grund av det utredningsarbete som fördelningen av uppgifter och ansvar kräver har ikraftsättandet av vägsäkerhetsdirektivet dragit ut på tiden. Europeiska kommissionen gav Finland ett motiverat yttrande den 25 november 2011.

I sin vitbok av den 12 september 2001 "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" (KOM (2001) 370) satte Europeiska unionens kommission upp som mål att antalet dödsoffer i vägtrafiken ska halveras inom Europeiska unionen under perioden 2001–2010. Enligt kommissionen ska man för att uppnå målet genomföra trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet.

I kommissionens meddelande av den 2 juni 2003 "Europeiska åtgärdsprogram för trafiksäkerhet - Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar" (KOM (2003) 311) fastställdes målen i ovan nämnda vitbok och lades fram en mängd åtgärdsförslag i anslutning till fordonens, infrastrukturens och trafikanternas säkerhet. Kommissionen fastslog att vägarna utgör en av pelarna i trafiksäkerhetspolitiken och bör i hög grad bidra till att uppnå gemenskapens mål att minska trafikolyckorna. Även om målet att halvera antalet dödsoffer i vägtrafiken inte uppnåddes (dödsfallen i trafiken minskade cirka 36 %), har medlemsstaternas trafiksäkerhetsåtgärder i hög grad baserat sig på detta åtgärdsprogram.

Kommissionen föreslog i sitt meddelande av den 20 juli 2010 "Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020" (KOM(2010) 389), att målet fortfarande ska vara att halvera dödsolyckorna i vägtrafiken i Europeiska unionen före 2020, med början 2010. I meddelandet finns många åtgärdsförslag som gäller utbildning för vägtrafikanter, trafikövervakning, infrastruktur, fordon, användning av modern teknik, räddningstjänst samt skydd av sårbara trafikanter. För att en tryggare infrastruktur ska uppnås föreslår kommissionen att EU-medel endast ges till infrastruktur som uppfyller kraven i vägsäkerhetsdirektivet och Europaparlamentets och rådets direktiv om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet (2004/54/EG, nedan *tunneldirektivet*). Kommissionen föreslår vidare att principerna för säker infrastrukturförvaltning utvidgas till medlemsstaternas sekundära vägnät, i synnerhet genom utbyte av bästa praxis.

Målet för vägsäkerhetsdirektivet är en enhetlig och hög nivå på trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet. Enligt direkti-

vet har fordonsteknikens utveckling bidragit till att minska antalet personer som omkommer eller skadas i olyckor på vägarna. Om de krävande trafiksäkerhetsmålen ska kunna uppnås måste insatser också göras på andra områden. I arbetet med att åstadkomma säkrare vägar finns en stor förbättringspotential, som måste utnyttjas.

I vägsäkerhetsdirektivet krävs att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner. Finlands lagstiftning uppfyller inte helt och hållet direktivets krav, även om de flesta metoder som krävs i direktivet utan förpliktande bestämmelser har etablerats som god praxis i väghållningen.

## 2 Nuläge

### 2.1 Lagstiftning och praxis

#### 2.1.1 Lagstiftning om trafiksäkerhet och landsvägar

Delfaktorer i trafiksäkerheten är vägtrafikanterna, fordonet och trafikleden. Trafiksäkerheten beror framför allt på hur de som rör sig på vägen beter sig med beaktande även av mänskliga misstag och brott mot reglerna. Fordonstekniken och trafikmiljön ska utvecklas i en sådan riktning att olyckor som beror på mänskliga misstag ska kunna förhindras eller deras följder begränsas.

Vägtrafikanternas trafikbeteende påverkas framför allt genom trafikreglerna i vägtrafiklagen (267/1981) och författningar som utfärdats med stöd av den. Vägtrafiklagen innehåller dessutom bestämmelser om reglering av trafiken, trafikolycka och säkerhetsåtgärder, allmänna krav på förare, användning av fordon, social lagstiftning om vägtransporter och färdskrivare vid vägtransporter, trafikövervakning och trafikbrott. I vägtrafikförordningen (182/1982) föreskrivs särskilt om vägmärken och vägmarkeringar.

Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att fordonsförare har de nödvändiga fysiska egenskaperna, kunskaperna och färdigheterna. Genom den nya körkortslagen (386/2011) motsvarar körkortsbestämmelserna bättre än

tidigare kraven på trafiksäkerhet. Lagen innehåller också bestämmelser om förarutbildning och förarexamen, bilskolverksamhet och körkortspåföljder.

Den tekniska utvecklingen har gjort att motorfordons konstruktion, utrustning och köreegenskaper är säkrare än förut. Fordonslagen (1090/2002) och författningar som utfärdats med stöd av den gäller i fråga om fordon som används på vägar fordonens klassificering, konstruktion, manöverorgan, utrustning, system, komponenter och separata tekniska enheter, miljöegenskaper, godkännande för trafik samt registrering och besiktningar.

Följderna av en trafikolycka kan vara särskilt allvarliga, om det i ett fordon som varit inblandat i olyckan transporteras ett ämne som på grund av sin farlighet kan medföra skada för människor, miljön eller egendom. För att förhindra skador föreskrivs i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) om transporter, transportmedel och behörighet för de parter som deltar i transporten. För transport av farliga ämnen på väg krävs också ett särskilt körtillstånd.

I händelse av trafikskada ska varje motorfordon som används i trafik försäkras i enlighet med trafikförsäkringslagen (279/1959). Trafikförsäkringen för ett fordon som orsakat skada ersätter de skador som orsakats den oskyldiga parten. Med avgifter i anslutning till trafikförsäkringsverksamhet finansieras undersökning av nedan nämnda väg- och terrängtrafikolyckor och Trafikskyddets verksamhet. Finansieringen anvisas även för trafiksäkerhetsarbete i landskapet Åland.

I landsvägslagen (503/2005) föreskrivs om landsvägar och väghållning. Landsvägsnätet ska erbjuda möjlighet till trygg och fungerande trafik och transport till skäliga kostnader och med beaktande av olika befolkningsgruppers trafikbehov och olika näringsgrenars transportbehov. Enligt 13 § 2 mom. i landsvägslagen ska vid byggandet av en landsväg speciell hänsyn tas till trafiksäkerheten, hur vägen fungerar tekniskt sett och med avseende på trafiken och miljöaspekterna. Med byggande av landsväg avses förutom anläggandet av en ny landsväg även förbättringar av en existerande landsväg.

I vägplaneringen ska byggandets verkningar för till exempel trafiksäkerheten noga ut-

värderas. De planer som avses i landsvägslagen är en utredningsplan och en vägplan. En utredningsplan ska utarbetas, såvida inte projektets verkningar är ringa eller vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i en detaljplan eller i en generalplan med rättsverkningar. En utredningsplan ska alltid utarbetas inom projekt på vilka bedömningsförfarandet enligt 2 kap. i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) tillämpas. En utredningsplan ska bland annat innehålla en bedömning av verkningarna av vägen, såsom verkningar på trafiksäkerheten. Innan en landsväg byggs ska även en vägplan utarbetas och godkännas. Till vägplanen ska fogas en bedömning av vägens verkningar samt i den anges de åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. Enligt 32 § i landsvägslagen ska väghållningsmyndigheten systematiskt följa vägprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar.

En enskild väg kan anslutas till en landsväg, om trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller användningen av den. Byggande har av trafiksäkerhetsskäl begränsats på landsvägarnas skydds- och frisksiktsområden och väghållningsmyndigheten har rätt att avlägsna växtlighet som äventyrar trafiksäkerheten. Regleringen av reklam invid vägar enligt 52 § i landsvägslagen baserar sig framför allt på trafiksäkerhetsskäl för att vägomgivningen inte ska dra till sig för mycket av vägtrafikanternas uppmärksamhet. Enligt 33 § i landsvägslagen ska en landsväg hållas i ett tillfredsställande skick med hänsyn till allmän trafik. Landsvägen ska genom underhållsåtgärder såsom genom bekämpning av halka hållas i ett sådant skick att trafiksäkerheten inte äventyras.

### 2.1.2 Trafiksäkerhetssituationen

Trafiksäkerheten berör alla som använder vägen. Trafiksäkerhetssituationen i Finland har långsamt förbättrats och antalet döda i vägtrafiken minskat. Medan i genomsnitt 400

personer avled och 8 600 skadades per år i vägtrafiken 2001—2005, har situationen sedermera förändrats som följer:

år	döda	skadade
2006	336	8580
2007	380	8446
2008	344	8513
2009	279	8057
2010	272	7673
2011*	292	7919

\* preliminära uppgifter

Den gynnsamma utvecklingen under de senaste åren har åtminstone delvis kunnat bero på en minskning i trafiken åren 2008 och 2009 till följd av den ekonomiska recessionen.

På Finlands delar av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T, nedan *TEN-vägnätet*) dog 58 personer 2011 och 720 skadades. Antalet döda var högre än genomsnittet för 2008—2010 (47), men antalet skadade något lägre (764).

Över 70 procent av dödsolyckorna i vägtrafiken sker i landsvägsnätet utanför tätorterna och knappt 30 procent i tätorterna. Drygt hälften av dödsfallen på landsväg sker i huvudvägnätet. Skadorna är jämnt fördelade mellan tätorterna och områdena utanför dem. Olyckorna bottnar ofta i faktorer som man inte kan påverka genom trafikmiljön eller dess underhåll, såsom droger, trötthet, sjukdomsattacker och uppsåtlighet.

I landsvägsnätet utanför tätorterna är de mest typiska typerna av olyckor som lett till dödsfall mötes- och avkörningsolyckor. Skador uppkommer mest i avkörningsolyckor. I tätorter är de mest typiska typerna av olyckor som leder till dödsfall fotgängar- och avkörningsolyckor samt olyckor vid korsande köriktningar. En typisk olycka som leder till skador i tätorter sker i korsningar eller vid avkörning.

Olyckskostnaderna för personskador i vägtrafiken utgör cirka 2—3 miljarder euro per år. De största utgiftsposterna är vårdkostnader och kostnader för tiden för arbetsoförmåga.

### 2.1.3 Nationella trafiksäkerhetsmål

Statsrådet har bedrivit ett planmässigt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete genom sina principbeslut redan åren 1993, 1997, 2001 och 2006. I principbeslutet från 2001 godkände statsrådet en långsiktig säkerhetsvision, enligt vilken vägtrafiksystemet ska planeras så att ingen behöver dö eller skada sig allvarligt i trafiken. Enligt den trafiksäkerhetsplan som principbeslutet baserade sig på har målet varit att skapa förutsättningar för ett kontinuerligt utvecklande av trafiksystemet så att det 2025 ska förekomma högst 100 dödsfall i trafiken och 2010 mindre än 250. År 2001 var antalet dödsfall i vägtrafiken 433.

Statsrådet har i sitt principbeslut av den 9 mars 2006 om förbättring av säkerheten i vägtrafiken fastställt målen i 2001 års principbeslut. Statsrådet betonar att trafiksäkerhetsmålen ska beaktas i allt trafikpolitiskt beslutsfattande. Principbeslutet innehåller ett handlingsprogram med 37 åtgärder för att målen ska uppnås. De viktigaste åtgärderna är att minska mötesolyckorna på huvudvägarna, minska fotgängar- och cykelolyckor i bosättningscentra, förbättra kontrollen över hastigheterna, minska olyckor som beror på användning av berusningsmedel, minska olyckorna bland yrkesförare, effektivisera förarutbildningen och körkortspåföljderna samt att effektivt dra nytta av ny teknik.

Statsrådet lämnade den 27 mars 2008 till riksdagen en trafikpolitisk redogörelse som innehöll ett investeringsprogram för trafikleder för valperioden 2007-2011 samt ett långsiktigt utvecklings- och investeringsprogram för trafik och infrastruktur som bygger på hanteringen av den helhet som trafiksystemet utgör. I redogörelsen fastställdes åtgärdsområdena i statsrådets principbeslut från 2006. I redogörelsen konstaterades att den gynnsamma trafiksäkerhetsutvecklingen under de senaste decennierna har blivit långsammare och att det mål som slogs fast i principbeslutet inte kan nås utan extra åtgärder. I syfte att förbättra säkerheten behövs extra åtgärder för att motverka mötesolyckor, effektivisera trafikövervakningen, nyttiggöra tekniken och införa en säkrare bilpark. Som eventuella temanprojekt i investeringsprogrammet för val-

perioden 2007–2010 nämns förbättring av trafiksäkerheten på huvudvägarna och främjande av kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. I sitt svar av den 10 september 2008 på redogörelsen framhöll riksdagen att trafiksäkerhetsarbetet ska effektiviseras med hjälp av ett heltäckande säkerhetsprogram som tar upp allt från markanvändning till trafikfostran och sänker olycks- och dödlighets-siffrorna för gott. Enligt riksdagen bör strategier och lösningar för att utveckla trafiksystemet alltid utvärderas ur trafiksäkerhets-synvinkel.

I april 2012 lämnades en ny trafikpolitisk redogörelse till riksdagen och utgångspunkten i det trafikinvesteringsprogram som ingår i redogörelsen är att huvudleder som betjänar stora trafikmängder ska förbättras och att det centrala transportnätet ska fungera och vara i gott skick. Förutom utvecklandet av infrastrukturen ska det dessutom genom övervakning och med hjälp av ny teknik vara möjligt att påverka trafiksäkerheten kostnadseffektivt. Trafikövervakningen kan förutom genom utvecklandet av automatövervakningen dessutom främjas genom att kommunerna ges en större roll i övervakningen än för närvarande. I syfte att förbättra trafiksäkerheten är det enligt redogörelsen nödvändigt att göra förändringar även i systemet med hastighetsbegränsningar. Avsikten är att ingripa hårdare i sådana trafikproblem som beror på drogmissbruk genom att utvidga användningen av rusmedel och utveckla vård- och stödåtgärder.

För beredningen av statsrådets principbeslut som gäller en förbättring av säkerheten i vägtrafiken och för verkställigheten av beslutet bereds under kommunikationsministeriets ledning en nationell strategisk trafiksäkerhetsplan. I planen presenteras läget och målen för trafiksäkerheten samt metoder för att förbättra den. Målet för trafiksäkerhetsplanen, som sträcker sig fram till 2014, är att halvera antalet dödsoffer på vägarna före 2020 och att minska antalet skadade i trafiken med en fjärdedel jämfört med nivån 2010. Den nationella trafiksäkerhetsplanen preciseras och omvandlas till åtgärder genom olika myndigheters program, planer och beslut som påverkar trafiksäkerheten på nationell, regional och lokal nivå. Utifrån trafik-

säkerhetsplanen bereds våren 2012 ett nytt principbeslut om trafiksäkerheten av statsrådet.

#### 2.1.4. Trafiksäkerhetsmyndigheter och andra centrala aktörer

##### Kommunikationsministeriet

I kommunikationsministeriets strategiska riktlinjer för den allmänna trafikpolitiken har säkerheten angetts som den viktigaste kvalitetsfaktorn för resor och transporter. Trafiksäkerheten påverkas även i ministeriets andra trafikpolitiska strategier, såsom i riktlinjerna för kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken, tillgänglighet och främjande av intelligent trafik. Trafiksäkerheten är aktuell även i planeringen av ministeriets verksamhet och ekonomi. I verksamhets- och ekonomiplanen för 2012–2015 hänvisas till målet i EU:s trafiksäkerhetsprogram att antalet dödsfall i trafiken ska halveras före 2020. Målet ställer ytterligare utmaningar för det nationella trafiksäkerhetsarbetet. Ett kontinuerligt förbättrande av trafiksäkerheten och uppnåendet av målen innebär att trafiksäkerhetsåtgärderna effektiviseras, prioriteras och att resurserna utökas. Som en central åtgärd för att nå målet lyfter man fram bekämpandet av mötesolyckor på huvudvägarna genom lösningar med mitträcken.

Kommunikationsministeriet ställer årligen i statsbudgeten upp mål för de samhälleliga verkningarna för kommunikationsbranschen och stödjande mål för verksamheten för ämbetsverken i verksamhetsområdet. I 2012 års budget har för kommunikationsbranschen ställts som mål för de samhälleliga verkningarna bland annat att Finland ska höra till de främsta länderna i Europa när det gäller trafiksäkerheten och att säkerheten i vägtrafiken ska förbättras. Som ett mål för Trafikverkets verksamhet har ställts att antalet personolyckor i vägtrafiken ska minskas genom åtgärder inom basstrafikledshållningen.

##### Trafiksäkerhetsdelegationen

I samband med kommunikationsministeriet verkar trafiksäkerhetsdelegationen för att samordna och utveckla det nationella trafik-

säkerhetsarbetet enligt vad som föreskrivs i statsrådets förordning om trafiksäkerhetsdelegationen (964/2008). Delegationen har till uppgift att bistå kommunikationsministeriet vid beredningen, genomförandet och uppföljningen av den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen och i andra frågor som anknyter till planering, utveckling och samordning av den riksomfattande trafiksäkerhetspolitiken. I delegationen ingår företrädare för de centrala instanser som sörjer för trafiksäkerheten.

##### Trafikverket

Enligt lagen om Trafikverket (862/2009) svarar ämbetsverket för upprätthållandet och utvecklandet av servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten. Banförvaltningscentralen, Sjöfartsverkets uppgifter i anslutning till farledshållning samt övriga myndighets- och beställaruppgifter och uppgifterna för Vägförvaltningens centralförvaltning slogs ihop med Trafikverket. Trafikverket främjar genom sin verksamhet hela trafiksystemets funktion, säkerheten i trafiken, en balanserad regional utveckling och en hållbar utveckling. När det gäller landsvägar svarar ämbetsverket för att viktiga vägprojekt förverkligas och för styrningen av verksamheten vid närings-, trafik- och miljöcentralerna (nedan *NTM-centraler*) inom sitt verksamhetsområde. Styrningen av verksamheten konkretiseras i det årliga resultatavtalet mellan Trafikverket och ansvarsområdena för trafik och infrastruktur vid NTM-centralerna, i vilket målet för en förbättring av trafiksäkerheten har stor betydelse.

Vägförvaltningens trafiksäkerhetsprogram från 2008 baserar sig på statsrådets principbeslut från 2006 om att förbättra säkerheten i vägtrafiken och på trafiksäkerhetsdelegationens trafiksäkerhetsplan för 2006–2010. I trafiksäkerhetspolitiken inom Vägförvaltningen och Trafikverket, som fortsätter dess verksamhet, förbinder man sig till de uppställda målen att förbättra trafiksäkerheten och främjar dem med tillgängliga resurser. Trafikverkets mål är att planera och vidta effektiva åtgärder för att lösa trafiksäkerhetsproblemen i vägnätet och minska antalet dödsfall i trafiken i samarbete med andra instanser och utveckla förfaranden som förbätt-

rar säkerheten och kontinuerligt utvärdera verksamhetens verkningar för trafiksäkerheten. De viktigaste målen är att minska mötesolyckorna på huvudvägarna, minska fotgängar- och cykelolyckor i bosättningscentra, förbättra kontrollen över hastigheterna, minska olyckor som beror på användning av berusningsmedel, minska olyckorna bland yrkesförare och lindra olyckornas följder. Trafiksäkerhetsprogrammet genomförs som en del av den normala väghållningen. Lösningen av säkerhetsproblemen på landsvägarna beror på den disponibla finansieringen av väghållningen.

Enligt Trafikverkets verksamhets- och ekonomiplan för 2012–2015 kan säkerheten i vägtrafiken inte förbättras tillräckligt med avseende på målen. Åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten inriktas främst på huvudvägnätet. Mötesolyckorna på huvudvägarna minskar emellertid inte i önskad takt. I kalkylerna antas att man fortsätter på nuvarande vis till exempel att reglera hastigheterna och investera, men projekt för byggande av mitträcken som är effektiva med tanke på säkerheten är inte ännu aktuella för genomförande. Den nuvarande säkerhetssituationen på det lägre vägnätet antas bestå bland annat genom förbättring av kvaliteten på vinterunderhållet, reparationer av räcken och små trafikregleringsåtgärder.

#### Närings-, trafik- och miljöcentralerna

Enligt 3 § 1 mom. 9 punkten i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) sköter NTM-centralerna de uppgifter som särskilt föreskrivits för dem inom verksamhetsområdena för trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, landsvägshållningen och ordnandet av kollektivtrafiken. Enligt 11 § 1 mom. i landsvägslagen är väghållningsmyndighet den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Behörigheten avser här en NTM-central som har ansvarsområdet trafik och infrastruktur. NTM-centralen svarar för planeringen av landsvägsprojekt, byggandet av dem med undantag för omfattande vägprojekt samt för skötseln och underhållet av landsvägar i enlighet med Trafikverkets styrning av verksamheten.

NTM-centralernas trafiksäkerhetsarbete styrs av statsrådets, kommunikationsministeriets och Trafikverkets riktlinjer. NTM-centralerna fortsätter länsstyrelsernas trafiksäkerhetsarbete och styr den regionala och lokala trafiksäkerhetsplaneringen.

#### Trafiksäkerhetsverket

Enligt lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) svarar ämbetsverket för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet, främjar trafiksäkerheten och en hållbar utveckling samt producerar myndighetstjänster inom trafiken. Enligt 2 § 1 mom. 1 punkten ska Trafiksäkerhetsverket sörja för den allmänna säkerheten i trafiksystemet och utvecklandet av säkerheten.

Luftfartsförvaltningen, Järnvägsverket, Fordonsförvaltningscentralen och Sjöfartsverkets sjösäkerhetsfunktion samt fartygsregistret och myndighetsuppgifter som hänförs till lotsning slogs ihop med Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket sörjer i synnerhet för säkerheten inom luftfarten, järnvägstrafiken och vattentrafiken och för att utveckla den. För säkerheten i landsvägstrafiken svarar i första hand Trafikverket och som väghållningsmyndigheter NTM-centralerna.

#### Polisen

Polisen har till uppgift att övervaka att trafikreglerna och bestämmelserna om fordons skick iakttas. Enligt polisförvaltningslagen (110/1992) ska både lokalpolisen och rörliga polisen som riksomfattande enhet bland annat leda och övervaka trafiken samt verka för att trafiksäkerheten främjas. Enligt 49 § 1 mom. i vägtrafiklagen regleras trafiken av en polisman.

#### Delegationen för undersökning av trafikolyckor, undersökningskommissioner och Trafikförsäkringscentralen

Bestämmelser om undersökning av trafikolyckor på väg och om organiseringen av undersökningen ingår i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001). Vid undersökningen utreds trafik-



olyckans förlopp, riskfaktorer, följder och omständigheterna i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckan och för att förebygga framtida olyckor till följd av dem. På grundval av undersökningen görs behövliga framställningar om trafiksäkerhetsåtgärder. Delegationen för undersökning av trafikolyckor är samarbetsorganet för de instanser som deltar i verksamheten och styr undersökningsverksamheten. Undersökning av olyckor utförs av undersökningskommissioner, som är 20 till antalet. Över undersökningen ska avfattas en undersökningsrapport, som innehåller en redogörelse för olyckans förlopp, de omständigheter som ledde till olyckan och följderna av den samt undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder. Undersökningskommissionerna kan hos myndigheterna väcka initiativ till säkerhetsåtgärder i enlighet med rekommendationerna. Delegationen kan också väcka initiativ och göra framställningar samt ge utlåtanden för att öka trafiksäkerheten.

Trafikförsäkringscentralen svarar för upprätthållandet, den allmänna organiseringen och planeringen av samt utbildningen i fråga om undersökning av trafikolyckor. Delegationen för undersökning av trafikolyckor och undersökningskommissionerna finns i anslutning till Trafikförsäkringscentralen. Centralen producerar därtill olycksdata och för ett olycksdataregister.

#### Trafikskyddet

Enligt lagen om Trafikskyddet (278/2003) är Trafikskyddet en offentligrättslig förening som är riksomfattande centralorganisation för trafiksäkerhetsarbetet. Trafikskyddets syfte är att främja trafiksäkerheten genom information, upplysning och utbildning. Trafikskyddet har till uppgift att påverka folks trafikbeteende i preventivt syfte, genom att informera, arrangera kampanjer, understöda trafikfostran för olika åldersgrupper och vägtrafikanter, samt fortbilda förare. Kommunikationsministeriet styr och övervakar Trafikskyddets verksamhet och fastställer årligen en dispositionsplan för Trafikskyddets medel.

## 2.2 Europeiska unionens lagstiftning

### TEN-vägnätet

Syftet med det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är infrastruktur som krävs för att den inre marknaden ska fungera väl och för att Lissabonagendans mål för tillväxt och sysselsättning ska kunna förverkligas. Ett annat syfte är att skapa förbindelser till svårtillgängliga regioner och främja social och territoriell sammanhållning. Det bidrar till att tillgodose EU-medborgarnas rätt att fritt röra sig inom medlemsstaternas territorier. I syfte att främja en hållbar utveckling införlivas dessutom miljöskyddskraven.

TEN-trafiknätets omfattning, mål, prioriteringar och huvudlinjer definieras i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Finlands TEN-vägnät är 4 056 kilometer långt och inbegriper de största huvudvägarna och landsvägsförbindelserna till de flesta gränsövergångsställena mellan Finland och Ryssland. Landsvägsnätets totala längd är 78 162 kilometer, som funktionellt är indelade i riksvägar, stamvägar, regionvägar och förbindelsevägar. Landsvägsnätet upprätthålls av finska staten och kostnaderna för väghållningen täcks genom anslag som anvisas i statsbudgeten. Det är dock möjligt att få finansiering för utvecklingsprojekt för TEN-vägnätet av TEN-anlaget i EU:s budget, av EU:s sammanhållningsanslag och ur Europeiska regionala utvecklingsfonden. Lån för investeringar kan dessutom fås från Europeiska investeringsfonden och Europeiska investeringsbanken. Det stöd som Finland fått för TEN-vägprojekt har sammanlagt utgjort cirka 70 miljoner euro, vilket nästan i sin helhet har inriktats på förbättringen av väg E 18 mellan Åbo och Vaalimaa.

Kommissionen har den 4 februari 2009 publicerat en grönbok om det kommande utvecklandet av de transeuropeiska transportnäten. Grundtanken i utvecklingsarbetet är att dela upp det nuvarande TEN-nätet i två delar: ett övergripande nät och ett stomnät. Stomnätet skulle bestå av de strategiskt och ekonomiskt viktigaste förbindelserna inom

hela EU och olika finansierings- och andra redskap koncentreras på att förverkliga det. Samtidigt omvärderas det övergripande nätets omfattning. Kommissionen gav ett förslag till riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet i oktober 2011 och den 22 mars 2012 antog EU:s transportministrar en allmän riktlinje för dessa. I den allmänna riktlinjen ålades kommissionen att före 2023 tillsammans med medlemsstaterna granska behovet av att uppdatera stomnätet med beaktande av trafikströmmarnas utveckling och nationella investeringsplaner. I Finland hör riksväg 4 och E18 till stomnätet för landsvägar. Vägsäkerhetsdirektivet tillämpas på vägar som ingår i både stomnätet och det övergripande nätet.

På tunnelavsnitten i TEN-vägnätet tillämpas bestämmelserna i tunneldirektivet. Den administrativa myndighet som avses i artikel 4 i tunneldirektivet har sedan 2010 varit Trafikverket, som enligt 109 § 3 mom. i landsväglagen meddelar tekniska föreskrifter avseende verkställigheten och tillämpningen av direktivet.

#### Vägsäkerhetsdirektivet

TEN-transportnätet bidrar på ett avgörande sätt till integration, sammanhållning och välstånd i Europa. I synnerhet bör en hög säkerhet garanteras. I syfte att uppnå detta utfärdades den 19 november 2008 vägsäkerhetsdirektivet som gäller förfaranden i anslutning till trafiksäkerhetsanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner i TEN-vägnätet.

Direktivet förutsätter att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla infrastrukturprojekt i planeringsskedet. Det förfarande för trafiksäkerhetsanalys som ska föreslås motsvarar den bedömning av verkningar som med stöd av landsväglagen redan nu görs i planeringsskedet vid valet av alternativ och utvecklandet av nya planeringsförfaranden och därför behövs inga särskilda bestämmelser om denna bestämmelse i direktivet. Vägförvaltningen utfärdade 2008 en anvisning för utvärdering av vägprojekt för att uppnå enhetliga tillvägagångssätt och bedömningsgrunder i alla vägprojekt. Som behörigt organ ska Trafikverket även i fort-

sättningen sörja för att de NTM-centraler som svarar för planeringen av landsvägar övervakar trafiksäkerhetsanalyserna och deras innehåll när de skaffar planer. Trafikverket svarar vid godkännandet av planer för att de trafiksäkerhetsmässiga konsekvenserna har analyserats på det sätt som avses i direktivet.

Enligt direktivet ska även en oberoende och ingående trafiksäkerhetsrevision genomföras i projekteringsstadiet i alla infrastrukturprojekt när en allmän och vägplan görs upp, innan vägen öppnas och tas i drift. I nationell lag finns för närvarande inga bestämmelser om trafiksäkerhetsrevisioner. Trots detta är revisionsförfarandet vid planeringen av stora vägprojekt vedertaget som en del av bedömningen av verkningarna för trafiksäkerheten. Det föreslås dock att bestämmelser om revision ska tas in i ett nytt 3 a kap. i landsväglagen, liksom även om behörighetskrav och utbildning av revisorer enligt direktivet. I den lag som föreslås används benämningen trafiksäkerhetsgranskning för trafiksäkerhetsrevision.

Direktivet förutsätter att vägsträckor med hög olyckstäthet rangordnas och att trafikanterna informeras om dessa. Det behöriga organet ska dessutom genomföra rangordningen av vägnätet utifrån möjligheterna att förbättra säkerheten. Bestämmelser om dessa ingår i den lag som föreslås. Direktivet förutsätter också att vägtrafikanter varnas med lämpliga vägmärken för vägsträckor som ska istandsättas i vägnätet. Denna skyldighet förverkligas redan enligt gällande lagstiftning. I 50 § i vägtrafikförordningen (182/1982) föreskrivs om att vägarbetsplatser ska förses med behöriga vägmärken, om avstängningsanordningar och signalljus, att vägavsnittet ska stängas av helt eller delvis samt om arbetstagarnas utrustning. I 50, 51 och 54 § i vägtrafiklagen föreskrivs om trafikantordningar, uppsättandet av sådana och tillfällig reglering av trafiken. Ett vägmärke eller någon annan trafikantordning uppsätts på landsvägen av väghållningsmyndigheten, dvs. den behöriga NTM-centralen. Vägförvaltningen har meddelat anvisningar om trafik och arbete på vägarbetsplatser. I anvisningarna anges i detalj kraven på hur man varnar om vägarbete på förhand och hur trafiken tryggt styrs

förbi arbetsobjektet. Trafikverket förutsätter att de som arbetar på vägen har fått tillräcklig utbildning om vilka riskfaktorer trafiken ger upphov till. Trafikverket tar även i bruk ett system för kontroll av om anvisningarna och riktlinjerna tillämpas på behörigt sätt. I entreprenadavtal för både skötsel och byggande av landsvägar tas in bestämmelser om säkerhetsarrangemang i vägarbeten. Arbetets beställare övervakar att bestämmelserna följs som en del av den normala övervakningen av entreprenaden.

Enligt direktivet ska säkerhetsinspektioner av vägar som är i bruk göras tillräckligt ofta för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor. I landsväghållningen ingår säkerhetsinspektioner som en del av de regionala entreprenaderna för underhållet av landsvägarna, varvid vägskötselentreprenörerna har till uppgift att underätta väghållningsmyndigheten om säkerhetsbrister de observerar. Bestämmelser om regelbundna säkerhetsinspektioner föreslås i lagen.

Direktivet förutsätter dessutom att en olycksrapport upprättas för varje dödsolycka som inträffat och att samhällskostnaderna per dödsolycka och svår olycka beräknas. Bestämmelser om olycksrapporter ingår i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng. Över undersökningen ska avfattas en undersökningsrapport, som innehåller en redogörelse för olyckans förlopp, de omständigheter som ledde till olyckan och följderna av den samt undersökningskommissionens rekommendationer om säkerhetsåtgärder. Undersökningsrapporterna är tillgängliga för myndighetsverksamhet och forskningsarbete och ger Trafikverket och NTM-centralerna information i arbetet med att utveckla väghållningsverksamheten och minska farliga objekt. Det finns vedertagna värden på samhällskostnaderna för olyckor, men i den lagstiftning som föreslås föreskrivs beräkningen och en regelbunden uppdatering av uppgifter vara Trafiksäkerhetsverkets uppgift. Olycks-kostnaderna är med i den lönsamhetsbedömning som utgör grunden för förutsättningarna att förverkliga vägprojekt och bedömningen av i vilken ordning de ska förverkligas.

### 2.3 Bedömning av nuläget

Säkerhetsmålen i vägtrafiken har inte riktigt uppnåtts på planerat sätt varken nationellt eller på EU-nivå. Även om trafiksäkerheten i Finland är tämligen god i ett europeiskt perspektiv, har Finland halkat efter i synnerhet i jämförelse med Sverige och Norge. Ett stort antal myndigheter arbetar för att förbättra trafiksäkerheten och det finns väldigt mycket information om trafikolyckor och orsakerna till dem. Forskningsverksamheten i branschen är livlig och håller hög standard.

Statistiken i trafikförvaltningen sysselsätter ett flertal organisationer med olika roller som producenter av information, statistikförare, tjänstproducenter, informationsbehövande och i samordningsroll på internationell och EU-nivå. I arbetsfördelningen mellan Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket ska den användning och styrning av statistik och annan information som trafikförvaltningen ansvarar för delas i enlighet med organisationernas ansvar. Organisationerna ska själva definiera modeller för insamling och produktion av statistik och annan information. I statistikproduktionen kan man ofta anlita Statistikcentralen.

Antalet dödsfall i trafiken har inte med den nuvarande takten minskat så att säkerhetsmålen i vägtrafiken helt och hållet skulle uppnås. Orsakerna till att åtgärder som ökar trafiksäkerheten vidtagits i ganska långsam takt har framför allt att göra med finansieringsproblem. De knappa anslagen för väghållningen har förhindrat riksomfattande förbättringsåtgärder med betydande säkerhetsverkningslikhet som ett ändamålsenligt och effektivt genomförande av regionala och lokala säkerhetsåtgärder.

Läget i vägnätet har en central betydelse när det gäller trafiksäkerheten. En minskning av de allvarligaste olyckorna förutsätter förbättringar i synnerhet i huvudvägnätet, där hastigheterna är höga och mängden tung trafik stor. Till de effektivaste förbättringsåtgärderna hör framför allt att skilja mötande trafik från varandra genom tekniska lösningar, såsom mitträcken som effektivt minskar mötesolyckor. I mötesolyckor på huvudvägar med en körbanan dör i genomsnitt 60 människor per år, vilket är ungefär hälften av döds-

fallen i trafiken på huvudvägar med en körbana. Med anledning av hållbarhetsgapet i statsfinanserna torde finansieringsramarna för väghållningen hållas snäva även framdeles, och därför är det osäkert om investeringar som förbättrar trafiksäkerheten kommer att förverkligas. För att man ska göra framsteg i trafiksäkerheten måste man ta till lösningar som är billigare när det gäller de direkta kostnaderna, såsom reglering av körhastigheter och effektivisering av hastighetsövervakningen.

Den nya tekniken ökar däremot trafiksäkerheten genom att den möjliggör en allt mer avancerad övervakning, utvecklade kommunikationsmedel och en bättre styrning av trafiken. Med hjälp av intelligent trafik kan man kontrollera körhastigheter och begränsa körning om föraren inte är i körskick. Genom system som stöder och styr förarens verksamhet kan man förhindra olyckor och lindra deras följd. Med hjälp av uppdaterad trafikinformation kan föraren varnas och styras till rätta val.

### **3 Målsättning och de viktigaste förslagen**

#### **3.1 Målen**

Målet för propositionen är att förbättra vägtrafiksäkerheten genom att genomföra vägsäkerhetsdirektivet i nationell lagstiftning. Även om största delen av de säkerhetsåtgärder som avses i direktivet redan är i bruk, innehåller direktivet ändå vissa nya skyldigheter för medlemsstaterna, och verkställigheten av dem kräver tillägg till vår lagstiftning. De nuvarande trafiksäkerhetsåtgärderna baserar sig framför allt på god förvaltningssed och ändamålsenliga förfaranden utan att de direkt krävs i lagstiftningen. För tydlighetens skull är det ändamålsenligt att genom lag föreskriva om de centrala skyldigheter som vägsäkerhetsdirektivet ställer för medlemsstaterna.

#### **3.2 De viktigaste förslagen**

För att sätta vägsäkerhetsdirektivet i kraft föreslås ett nytt 3 a kap. i landsvägslagen som ska innehålla de centrala direktivbestämmelser som saknas i den nationella lag-

stiftningen. Dessa tillämpas på byggandet av TEN-vägar och på betydande förbättringar av dem. Kapitlet innehåller bestämmelser om trafiksäkerhetsgranskning för alla projekt, rangordning av och information om vägnätets säkerhet, säkerhetsinspektion samt behörighetskrav för och utbildning av trafiksäkerhetsgranskare.

### **4 Propositionens konsekvenser**

#### **4.1 Ekonomiska konsekvenser**

Lagförslaget gäller i huvudsak myndighetsförfarande och har inga omedelbara ekonomiska konsekvenser för medborgarna, företagen eller kommunerna. En del av de åtgärder och förfaranden som avses i lagförslaget är redan i bruk även om det inte finns särskilda bestämmelser om dem. Ordandet av utbildning för trafiksäkerhetsgranskare uppskattas årligen orsaka Trafiksäkerhetsverket kostnader om 200 000 euro.

#### **4.2 Konsekvenser för myndigheterna**

De bestämmelser som föreslås ändrar inte på Trafikverkets och NTM-centralernas väghållningsansvar. Trafikverket ska fortfarande svara för säkerheten på trafikleder som är i dess besittning. Trafiksäkerhetsverket ska främja trafiksäkerheten genom att sörja för den allmänna säkerheten i trafiksystemet och utvecklandet av säkerheten. Trafiksäkerhetsverket ska genomföra sin uppgift bland annat genom att övervaka att Trafikverket utför de trafiksäkerhetsuppgifter som föreskrivits för ämbetsverket med stöd av vägsäkerhetsdirektivet och särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter. Trafiksäkerhetsverket kan också säkerställa att Trafikverket har de säkerhetsanvisningar och förfaranden som behövs för planering, byggande, underhåll och trafikhantering av vägnätet och som utgör förutläggningen för att bestämmelserna och föreskrifterna om säkerheten ska följas. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket svara för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare och för att korrigerande åtgärder vidtas i anslutning till rangordningen av TEN-leder i enlighet med 43 d §. Skötseln av dessa nya upp-

gifter som föreslås för Trafiksäkerhetsverket förutsätter en insats om 1,5 årsverke.

#### 4.3 Samhälleliga konsekvenser

De åtgärder som ingår i lagförslaget kan antas förbättra trafiksäkerheten och ha en positiv inverkan på uppnåendet av trafiksäkerhetsmålen både i hela Europa och nationellt. Förslaget ger redskap och i samverkan mellan dem uppstår en vägtrafikmiljö som är säkrare än den nuvarande. För att de trafiksäkerhetsmål som statsrådet ställt ska kunna uppnås på både kort och lång sikt, krävs särskilda åtgärder. En fortsättning på de senaste årens positiva utveckling i trafiksäkerheten ska säkerställas och åtgärderna i lagförslaget bidrar för sin del till att trafiksäkerhetsmålen uppnås.

#### 5 Beredningen av propositionen och utlåtanden

För att komplettera tidigare utredningar startade kommunikationsministeriet sommaren 2011 en utredning i syfte att lägga fram förslag till hur ministeriets, Trafikverkets och

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter och roller kunde göras tydligare. Bland annat skulle man utreda övervakningsförhållandet och arbetsfördelningen mellan ämbetsverken i uppgifter enligt vägsäkerhetsdirektivet. Propositionen har utifrån utredningen beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket.

Utlåtanden om propositionen har begärts från centrala myndigheter, Trafikförsäkringscentralen, Trafikskyddet och Finlands Konsultbyråers förbund SKOL rf. I utlåtandena understöddes propositionen och genomförandesättet för direktivet i huvudsak. Remissinstanserna manade till ett noggrant övervägande av sättet att genomföra skyldigheten att informera om de farligaste vägsträckorna, för att trafiken inte i onödan ska styras till ett alternativt lägre vägnät, vars förmedlingsförmåga och säkerhet inte är på samma nivå som på en riksväg. Dessutom uppmärksammades undersökningskommissionernas stora arbetsmängd, vilket ledde till att propositionen ändrades så att kommissionernas uppgifter inte ytterligare ökar.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**11 §. Vaghållningsmyndighet.** Fullmaktsbestämmelsen i 3 mom. upphävs som obehövlig.

#### 3 a kap. **Förvaltning av trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnätet**

**43 a §. Tillämpningsområde.** I paragrafen preciseras vilka landsvägar som ingår i TEN-vägnätet, som kapitlet handlar om, medan det övriga landsvägsnätet och de tunnlar som avses i tunneldirektivet blir utanför lagens tillämpningsområde. TEN-vägarna definieras i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Finlands TEN-vägnät behandlas mera ingående i avsnitt 2.2 i allmänna motiveringen.

**43 b §. Trafiksäkerhetsgranskning.** I paragrafen föreskrivs om trafiksäkerhetsgranskning, som ska göras för alla vägprojekt. Med granskning avses trafiksäkerhetsrevision enligt artikel 4 i vägsäkerhetsdirektivet. Granskningen ska i enlighet med direktivet vara en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt och omfatta alla faser i ett vägprojekt från planering till första driftsfas.

Med vägprojekt avses här i enlighet med vägsäkerhetsdirektivet nyanläggning av TEN-vägar eller väsentlig ändring av det befintliga TEN-vägnätet som påverkar trafikflödet. Åtgärder för att förbättra landsvägar har verkningar för trafiken, eftersom deras syfte i allmänhet är att främja trafikens funktion och förbättra trafiksäkerheten. Däremot är åtgärder som vidtas för att förhindra men eller skador som orsakas av trafiken, såsom byggande av bullerhinder eller skydd av grundvattnet, inte sådana vägprojekt som avses här. Ett vägprojekt förutsätts både påverka trafikflödet och vara väsentligt. Alla vägprojekt som anges särskilt i statsbudgeten är i detta avseende väsentligt. Mindre omfattande

vägprojekt, såsom enskilda förbättringar av anslutningar eller anläggande av leder för gång- och cykeltrafik samt mindre förbättringar av linjeföringen blir i egenskap av andra än väsentliga projekt utanför lagens tillämpningsområde. Utanför tillämpningsområdet blir också underhållsåtgärder, såsom förnyande av körbanans konstruktion och uppförande av konstruktioner, utrustning och anordningar som hör till vägen, såsom räcken eller vägbelysning.

Trafikverket ska i egenskap av den som godkänner planlösningar se till att trafiksäkerhetsgranskningar görs på det sätt som föreslås i denna paragraf. Vaghållningsmyndigheten ska sörja för att en granskare utses för varje vägprojekt samt följa och utvärdera genomförandet av granskningarna. Vägförvaltningen utfärdade 2002 anvisningar om trafiksäkerhetsrevisioner av planer genom vilka trafiksäkerhetsrevisionen har etablerats som en del av vägplaneringsprocessen. Enligt anvisningen är syftet med revisionen att redan i planeringsskedet hitta de väsentliga punkterna i projektet med tanke på trafiksäkerheten och säkerställa att de beaktas i planering och byggande.

Trafikverket ska säkerställa att trafiksäkerhetsgranskaren redovisar avgörande säkerhetsrisker i planeringen i en granskningsrapport för varje fas av vägprojektet och att rapporten innehåller relevanta säkerhetsrekommendationer. Om säkerhetsbrister konstateras under granskningen, men inte beaktas i planen, ska den myndighet som godkänner planen uppge orsakerna till detta i beslutet om godkännande av planen. Förfarandet motsvarar då 13 § 2 mom. i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994), enligt vilket det av ett tillståndsbeslut för projektet ska framgå hur konsekvensbeskrivningen och kontaktmyndighetens utlåtande om denna har beaktats.

**43 c §. Säkerhetsinspektion.** I paragrafen föreskrivs om regelbundna säkerhetsinspektioner av sådana förhållanden och brister på vägar som av säkerhetsskäl kräver underhåll. Säkerhetsinspektionerna är regelbundna rutinmässiga kontroller av de dagliga trafikför-

hållandena på vägen och trafiksäkerhetsarrangemangen i vägarbeten. Att sörja för inspektioner och korrigera säkerhetsbrister eller underrätta väghållningsmyndigheten om dessa ingår på samma sätt som nu i regionala entreprenader för skötseln av landsvägar. Som behörigt organ ska Trafikverket se till att det i avtal om regionala entreprenader för skötseln av landsvägar även i fortsättningen tas in krav på säkerhetsinspektioner och att NTM-centralerna i egenskap av väghållningsmyndigheter ska övervaka att entreprenadavtalet iakttas även i fråga om säkerhetsinspektionerna.

**43 d §. Rangordning av vägsträckor.** Trafikverket ska svara för att det minst vart tredje år görs utredningar om TEN-leder enligt artikel 5 i vägsäkerhetsdirektivet. På grundval av utredningen rangordnas vägsträckor som har varit i bruk i över tre år enligt olyckstäthet och vägnätet enligt dess potential för säkerhetsförbättringar. Med olyckstäthet avses här de vägsträckor där det har skett flest olyckor som lett till dödsfall eller personskador i förhållande till trafikmängden. Genom rangordningen bedöms möjligheterna att förbättra säkerheten för enskilda objekt, vägsträckor och delar av vägnätet systematiskt. För själva rangordningen har Trafikverket tillgång till uppgifter om trafik och olycksfall på landsvägar och uppgifter om förhållandena i vägnätet.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bedöma de vägsträckor och delar av vägnätet som enligt resultaten av rangordningarna har högre prioritet. Bedömningen görs i regel med stöd av inspektioner som utförs på platsen av sådana undersökningskommissioner som avses i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (24/2001) och de undersökningsrapporter som avfattats över dem. Åtminstone innebär uppgiften att en sammanställning ska göras i synnerhet av avsnitten om vägmiljön i undersökningsrapporterna och den ska innehålla förslag till korrigerande åtgärder. Vid behov kan Trafiksäkerhetsverket utföra eller beställa fortsatta utredningar. I olycksutredningar som gäller TEN-leder ska i fortsättningen beaktas de utvärderingsgrunder som avses i punkt 3 i bilaga III i vägsäkerhetsdirektivet. De förbättringsförslag och säkerhetsrekommendationer

som ingår i utredningsrapporten motsvarar emellertid redan nu till stor del dessa bedömningsgrunder. Trafikverket ska i egenskap av behörigt organ se till att de korrigerande åtgärder som Trafiksäkerhetsverket föreslår inriktas på dessa objekt. De åtgärder som avses i punkt 3 e) i bilaga III och uppvisar det bästa kostnads-nyttoförhållandet ska prioriteras,

I Finland finns ett tämligen begränsat antal vägar som hör till vägsäkerhetsdirektivets tillämpningsområde, och därför är det inte motiverat att skapa ett helt nytt expertsystem för detta. Undersökningskommissionerna i Finland är etablerade, lagstadgade och vid själva undersökningarna självständiga för att trygga oberoende och opartiska undersökningar. Undersökningskommissionerna besitter en hög sakkunskap om trafiksäkerhet och består av företrädare åtminstone för kunskandet inom polisväsendet, medicin, fordonsteknik, väghållning och beteendevetenskap. Vid behov kan sammansättningen kompletteras. Om det som en del av en sådan bedömning av TEN-vägsträckor och sådant upprättande av ändringsrekommendationer som Trafiksäkerhetsverket ansvarar för inte görs inspektioner på platsen, får utredningsrapporter från olycksundersökningen användas förutsatt att minst en av medlemmarna i undersökningskommissionen har behörighet som säkerhetsgranskare enligt denna lag. I praktiken torde detta inte utgöra något problem, eftersom undersökningskommissionernas trafikmiljöexperter också utför säkerhetsgranskningar i anslutning till ledprojekt och alltså även därför bör ha nämnda behörighet.

Kommissionerna för undersökning av trafikolyckor undersöker nu alla trafikolyckor med dödlig utgång och vissa olyckor med lindrigare följder. På ett år undersöker kommissionerna sammanlagt cirka 350-400 olyckor. Undersökningskommissionerna har till uppgift att utreda trafikolyckans förlopp, riskfaktorer, följder och omständigheterna i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckan och att lägga fram nödvändiga förslag till trafiksäkerhetsåtgärder. Det informationsmaterial som samlats in i undersökningen används på många håll i olika trafiksäkerhetsundersökningar, internationellt samarbete och information. Olycksmaterialet sammanställs också vid Trafikförsäkringscentralen till ett

olycksdataregister, som används av myndigheter och forskare för trafiksäkerhetsändamål. Undersökningskommissionerna har inte till uppgift att utreda skuldfrågor i olyckor. Det finns för närvarande 20 undersökningskommissioner, men alla har inte TEN-trafikleder inom sitt verksamhetsområde.

Trafikverket ska också informera vägtrafikanterna om de farligaste vägsträckorna. Informationen kan ske via olika ändamålsenliga informationskanaler, såsom externa webbsidor. Trafikverket och NTM-centralerna har exakt information om vägnätets tillstånd och tillgång till statistiska metoder för att producera tillförlitlig olycksfallsinformation som grund för rangordningen och informationen.

**43 e §. Trafiksäkerhetsgranskare.** I paragrafen föreskrivs om allmänna behörighetskrav för granskare. Granskaren ska ha lämplig erfarenhet av eller utbildning i vägplanering, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys och ska ha behörighet som trafiksäkerhetsgranskare. Bestämmelser om utbildning av trafiksäkerhetsgranskare och om behörighetsintyg som beviljas som bevis på behörighet ingår i 43 f §. Granskare kan även vara en grupp, varvid åtminstone en av gruppens medlemmar ska vara behörig.

Nödvändigt med tanke på tillförlitligheten i en granskning som avses i 43 b § är att granskaren är utomstående och opartisk med avseende på föremålet för granskningen. Därför föreslås att en trafiksäkerhetsgranskare inte ska få delta i planeringen eller genomförandet av ett projekt som han eller hon granskat. Gällande lag innehåller inga förpliktande bestämmelser om trafiksäkerhetsgranskning av vägprojekt eller om behörighetskrav för och utbildning av granskare.

**43 f §. Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare.** Enligt 43 b § 1 mom. ska en oberoende och ingående trafiksäkerhetsgranskning göras för alla vägprojekt. Bestämmelser om de allmänna behörighetskraven för granskare föreskrivs i 43 e §. I denna paragraf föreslås att den som vill bli trafiksäkerhetsgranskare ska genomgå en lämplig utbildning, som ska ordnas så snart som möjligt sedan denna lag trätt i kraft, eftersom bestämmelserna om granskning tillämpas på vägprojekt som inleds efter lagens ikraftträdande. Eftersom Trafiksäkerhetsverket är den centrala myn-

dighet som svarar för utbildningen i trafikbranschen, föreslås i 1 mom. att Trafiksäkerhetsverket ska svara för anordnandet av utbildning av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen ska delas in i grundutbildning och regelbunden fortbildning under Trafiksäkerhetsverkets överinseende.

Bestämmelser om anordnandet av utbildning av trafiksäkerhetsgranskare föreskrivs i 2 mom. Trafiksäkerhetsverket kan själv sörja för utbildningsuppgifterna eller ge dem i uppdrag åt en utomstående serviceproducent. I uppgiften är det fråga om skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift och därför ska momentet även innehålla bestämmelser om god förvaltning vid utförandet av uppgiften. Den som genomgått grundutbildning med godkänt resultat beviljas enligt 3 mom. ett behörighetsintyg, vars giltighetstid kan förlängas genom fortbildning. Den som ansvarar för ett vägprojekt ska övervaka att den som utnämns till granskare har ett giltigt behörighetsintyg. I 3 mom. ska dessutom ingå en fullmactsbestämmelse för utfärdande av närmare bestämmelser om anordnande av utbildning samt utbildningstillstånd och behörighetsintyg.

**43 g §. Olyckskostnader.** Trafiksäkerhetsverket åläggs i paragrafen att beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka och svår olycka och uppdatera dem minst vart femte år. Nu har beräkningen utförts av Trafikverket, men i fortsättningen ska enheten för trafikanalys vid Trafiksäkerhetsverket utföra den i samarbete med Trafikverket.

**43 h §. Övervakning.** Trafiksäkerhetsverket övervakar att det behöriga organet utför de trafiksäkerhetsuppgifter som föreskrivs för det i detta kapitel och särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter. Särskilt överenskomna uppgifter är till exempel att meddela detaljerade anvisningar om de förfaranden som nämns i vägsäkerhetsdirektivet. Den arbetsgrupp som 2011 utredde arbetsfördelningen mellan ämbetsverken och kommunikationsministeriet fattade även beslut om uppgiftsfördelningen i anslutning till vägsäkerhetsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket kan som en del av övervakningen också säkerställa att Trafikverket har de säkerhetsanvisningar och förfaranden som behövs för pla-



nering, byggande, underhåll och trafikhantering i vägnätet och som utgör förutsättningen för att bestämmelserna och föreskrifterna om säkerheten ska följas.

**105 a §. Begäran om omprövning.** I paragrafen föreskrivs om rättsmedlen för behörighetsintyg. I paragrafen föreslås att besvär över beslut som gäller beviljande av behörighetsintyg inte får överklagas, utan att förfarandet för begäran om omprövning tillämpas på det. Närmare bestämmelser om omprövningsförfarande ingår i 7 a kap. i förvaltningslagen (434/2003) och enligt 49 c § ska en begäran om omprövning göras till Trafiksäkerhetsverket inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. I enlighet med 49 b § i förvaltningslagen överklagas ett beslut som Trafiksäkerhetsverket utfärdat med anledning av begäran om omprövning genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

**109 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter.** I 1 och 2 mom. föreslås inga ändringar. Enligt 3 mom. i gällande paragraf meddelar Trafikverket tekniska anvisningar om landsvägshållningen. De nuvarande anvisningarna inbegriper sammanlagt närmare 600 anvisningar som gäller alla delområden av väghållningen. I de tekniska anvisningarna ingår även anvisningar om administrativa förfaranden. Anvisningarna tillämpas framför allt av NTM-centralerna, som i egenskap av väghållningsmyndigheter svarar för landsvägshållningen inom sitt verksamhetsområde. En stor del av de tekniska anvisningarna är olika kvalitetskrav som ingår i avtal i anslutning till upphandling av varor och tjänster inom väghållningen. Syftet med anvisningarna är att åstadkomma enhetliga förfaranden, tekniska lösningar och förvaltningsförfaranden i landsvägshållningen i hela landet.

Grundlagsutskottet har i sin tolkningspraxis utgått från att de bestämmelser som gäller myndighetens behörighet att meddela anvisningar är onödiga, eftersom myndigheten inom ramen för sin lagfästa uppgift kan meddela anvisningar även utan fullmakt. Bestämmelserna om meddelande av anvisningar bidrar enligt grundlagsutskottets tolknings-

praxis till att göra skillnaden mellan de förpliktande rättsregler som ingår i en myndighetsföreskrift som utfärdas med stöd av lag och anvisningar av rekommendationskaraktär oklar. Med stöd av detta föreslås att Trafikverkets fullmakt att meddela tekniska anvisningar om landsvägshållningen stryks i 109 § 3 mom. Eftersom Trafikverket enligt 2 § 1 mom. 2 punkten i lagen om Trafikverket bl.a. ska svara för statens vägnät och för samordnandet av åtgärder som gäller dem, inbegriper detta även meddelande av anvisningar om väghållning. Trafikverket ska dessutom enligt 2 § 1 mom. 4 punkten svara för styrningen av verksamheten vid närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av väghållningen vid nämnda centraler. Verksamheten styrs förutom genom att resultatmål ställs för verksamheten även genom att anvisningar, standarder, kvalitetskrav och riktlinjer för verksamheten meddelas för väghållning och tjänster.

Enligt gällande moment meddelar Trafikverket tekniska föreskrifter avseende verkställigheten och tillämpningen av tunneldirektivet. Vägförvaltningen meddelade den 31 december 2007 allmänna bestämmelser och anvisningar för säkerhet i tunnlar. Till momentet föreslås bli fogat att Trafikverket även ska ha behörighet att meddela bestämmelser i anslutning till vägsäkerhetsdirektivet och att den ska gälla sådana allmänna bestämmelser och anvisningar för verkställigheten och tillämpningen av båda direktiven som i vägsäkerhetsdirektivet kallas riktlinjer. För att den allmänna trafiksäkerhetsaspekten ska bli beaktad föreslås att bestämmelserna och anvisningarna ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket innan de meddelas. Som lagteknisk ändring föreslås dessutom att Lantmäteriverkets centralförvaltning ändras till formen Lantmäteriverket.

## 2 Närmare bestämmelser

Vid behov kan närmare bestämmelser om anordnandet av utbildning av trafiksäkerhetsgranskare, utbildningstillstånd och behörighetsintyg utfärdas genom förordningar av statsrådet och kommunikationsministeriet.

### 3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

Den föreslagna trafiksäkerhetsgranskningen ska vara en del av vägplaneringsförfarandet. För att planernas innehåll och de administrativa förfarandena ska vara tydliga föreslås att bestämmelser om trafiksäkerhetsgranskningar ska tillämpas på utredningsplaner och vägplaner som påbörjats efter lagens ikraftträdande. En plan påbörjas genom att man underrättar om detta och genom kungörelse i enlighet med 16 § 2 mom. i landsväglagen.

### 4 Samband med grundlagen och lagstiftningsordning

I propositionen föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska ordna utbildning av trafiksäkerhetsgranskare genom att vid behov upphandla utbildningstjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. I utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare är det fråga om skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift. Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättsäkerheten eller andra krav på god förvalt-

ning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Grundlagsutskottet har behandlat frågan om att anförtro en förvaltningsuppgift åt andra än myndigheter i flera av sina utlåtanden (t.ex. GrUU 23/2000 rd och GrUU 67/2002 rd). Att tillåta även en privat serviceproducent att ge utbildning är nödvändigt för en ändamålsenlig skötsel av uppgiften och i praktiken nödvändigt, eftersom Trafiksäkerhetsverket inte med nuvarande resurser eller organisation kan utföra uppgiften. I serviceproducentens uppgifter ingår inte heller till exempel tillgripande av tvångsmedel eller motsvarande behörigheter som betraktas som betydande utövning av offentlig makt. Grundlagsutskottet har enligt gängse praxis understrukit betydelsen av att rättssäkerheten och god förvaltningssed säkerställs när förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter (t.ex. GrUB 10/1998). Därför ska 43 f § 2 mom. i den föreslagna lagen innehålla bestämmelser om god förvaltning när uppgiften utförs och 105 a § bestämmelser om begäran om omprövning i ett beslut om behörighetsintyg.

Med stöd av vad som anförts ovan torde lagförslagen kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag*

## Lag

### om ändring av landsvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i landsvägslagen (503/2005) 11 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1242/2009,  
*ändras* 109 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1242/2009, samt  
*fogas* till lagen ett nytt 3 a kap. och en ny 105 a § som följer:

3 a kap.

i planerna, ska skälet till detta uppges i det beslut genom vilket planen godkänns.

**Förvaltning av trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnätet**

43 c §

43 a §

*Säkerhetsinspektion**Tillämpningsområde*

Detta kapitel innehåller bestämmelser om specialkrav enligt vägsäkerhetsdirektivet för trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG om utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Trafikverket ska se till att det på vägar som är i bruk och hör till det vägnät som avses i 43 a § görs regelbundna säkerhetsinspektioner enligt artikel 6 i vägsäkerhetsdirektivet och att vägarbetens eventuella inverkan på trafiksäkerheten utreds.

43 d §

*Rangordning av vägsträckor*

Vad som föreskrivs i detta kapitel gäller inte sådana tunnlar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

Trafikverket ska se till att det minst vart tredje år görs kartläggningar enligt artikel 5 i vägsäkerhetsdirektivet om användningen av det vägnät som avses i 43 a §. Utifrån kartläggningarna rangordnas vägsträckor som har varit i bruk i över tre år enligt olyckstäthet och vägnätet enligt dess potential för säkerhetsförbättringar.

43 b §

*Trafiksäkerhetsgranskning*

Trafikverket ska sörja för att det för vägprojekt i det vägnät som avses i 43 a § görs en trafiksäkerhetsgranskning enligt artikel 4 i vägsäkerhetsdirektivet när utredningsplanen görs upp, när vägplanen görs upp, innan vägen tas i drift och i första driftfasen.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma vilka vägsträckor och delar av vägnätet som enligt rangordningen bör förbättras i första hand. Trafikverket ska se till att de i punkt 3 e i bilaga III till vägsäkerhetsdirektivet avsedda åtgärder som uppvisar det bästa kostnadsnyttoförhållandet prioriteras när säkerheten på vägnätets delar förbättras.

Om det vid granskningen konstateras sådana brister i trafiksäkerheten som inte beaktas

Trafikverket ska informera vägtrafikanterna om de farligaste vägsträckorna.

## 43 e §

*Trafiksäkerhetsgranskare*

Den som utför granskningar enligt 43 b § och bedömningar enligt 43 d § ska ha lämplig erfarenhet eller utbildning i vägplanering, trafiksäkerhetsteknik och olycksanalys. Han eller hon ska dessutom ha behörighetsintyg över godkänd grundutbildning som säkerhetsgranskare enligt 43 f §. Om granskningen eller bedömningen utförs av flera personer tillsammans, räcker det om en av dem har genomgått nämnda utbildning med godkänt resultat.

En trafiksäkerhetsgranskare får inte medan han eller hon utför en sådan granskning som avses i 43 b § delta i planeringen eller förverkligandet av det vägprojekt som granskas.

## 43 f §

*Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare*

Trafiksäkerhetsverket svarar för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen är indelad i grundutbildning och regelbunden fortbildning.

Trafiksäkerhetsverket kan ordna utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare självt, eller upphandla behövliga tjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. Serviceproducenter ska iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

Till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat ger Trafiksäkerhetsverket ett intyg över behörighet som säkerhetsgranskare. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av behörighetsintyg, intygets giltighetstid och förnyelse av intyget, prov som krävs för intyget, utbildningen och den som ger utbildningen samt utbildningstillstånd och dess giltighetstid utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om innehållet i utbildningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranska-

re och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

## 43 g §

*Olyckskostnader*

Trafiksäkerhetsverket ska beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka eller svår olycka i det vägnät som avses i 43 a §. Kalkylen ska uppdateras minst vart femte år.

## 43 h §

*Övervakning*

Trafiksäkerhetsverket övervakar att Trafikverket iakttar vad som föreskrivs i detta kapitel, och sköter särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter.

## 105 a §

*Begäran om omprövning*

Ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f § får inte överklagas genom besvär. Omprövning av beslutet får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

Det beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

## 109 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter*

Närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafikverket meddelar allmänna föreskrifter om genomförandet och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet, sedan Trafiksäkerhetsverket har gett sin bedömning om föreskrifterna. Lantmäteriverket fastställer de formulär till handlingar som behövs för styrningen av landsvägsförrättningar. Lantmäteriverket meddelar dessutom före-

skrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid landsvägsförrättningar.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 2012 .

På utredningsplaner och vägplaner som man börjat utarbeta före lagens ikraftträdande tillämpas inte 43 b §.

Bestämmelsen i 43 e § 1 mom. om grundutbildning och behörighetsintyg för trafiksäkerhetsgranskare tillämpas från den 1 januari 2014.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 3 maj 2012

Statsminister

**JYRKI KATAINEN**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga  
Parallelltext*

## Lag

### om ändring av landsvägslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i landsvägslagen (503/2005) 11 § 3 mom., sådant det lyder i lag 1242/2009,  
*ändras* 109 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1242/2009, samt  
*fogas* till lagen ett nytt 3 a kap. och 105 a § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

11 §

11 §

*Väghållningsmyndighet*

*Väghållningsmyndighet*

-----  
*Bestämmelser om Trafikverkets uppgifter och befogenheter som behörigt organ och administrativ myndighet enligt 2 mom. utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.*

-----  
( 3 mom. upphävs)

(fogas ett nytt 3 a kap.)

3 a kap.

**Förvaltning av trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnätet**

43 a §

*Tillämpningsområde*

*Detta kapitel innehåller bestämmelser om specialkrav enligt vägsäkerhetsdirektivet för trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG om utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.*

*Vad som föreskrivs i detta kapitel gäller inte sådana tunnlar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv*

2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

## 43 b §

*Trafiksäkerhetsgranskning*

Trafikverket ska sörja för att det för vägprojekt i det vägnät som avses i 43 a § görs en trafiksäkerhetsgranskning enligt artikel 4 i vägsäkerhetsdirektivet när utredningsplanen görs upp, när vägplanen görs upp, innan vägen tas i drift och i första driftfasen.

Om det vid granskningen konstateras sådana brister i trafiksäkerheten som inte beaktas i planerna, ska skälet till detta uppges i det beslut genom vilket planen godkänns.

## 43 c §

*Säkerhetsinspektion*

Trafikverket ska se till att det på vägar som är i bruk och hör till det vägnät som avses i 43 a § görs regelbundna säkerhetsinspektioner enligt artikel 6 i vägsäkerhetsdirektivet och att vägarbetens eventuella inverkan på trafiksäkerheten utreds.

## 43 d §

*Rangordning av vägsträckor*

Trafikverket ska se till att det minst vart tredje år görs kartläggningar enligt artikel 5 i vägsäkerhetsdirektivet om användningen av det vägnät som avses i 43 a §. Utifrån kartläggningarna rangordnas vägsträckor som har varit i bruk i över tre år enligt olyckstätthet och vägnätet enligt dess potential för säkerhetsförbättringar.

Trafiksäkerhetsverket ska bedöma vilka vägsträckor och delar av vägnätet som enligt rangordningen bör förbättras i första hand. Trafikverket ska se till att de i punkt 3 e i bilaga III till vägsäkerhetsdirektivet avsedda åtgärder som uppvisar det bästa kostnadsnyttoförhållandet prioriteras när säkerheten på vägnätets delar förbättras.

Trafikverket ska informera vägtrafikanter-

na om de farligaste vägsträckorna.

43 e §

*Trafiksäkerhetsgranskare*

*Den som utför granskningar enligt 43 b § och bedömningar enligt 43 d § ska ha lämplig erfarenhet eller utbildning i vägplanering, trafiksäkerhetsteknik och olycksanalys. Han eller hon ska dessutom ha behörighetsintyg över godkänd grundutbildning som säkerhetsgranskare enligt 43 f §. Om granskningen eller bedömningen utförs av flera personer tillsammans, räcker det om en av dem har genomgått nämnda utbildning med godkänt resultat.*

*En trafiksäkerhetsgranskare får inte medan han eller hon utför en sådan granskning som avses i 43 b § delta i planeringen eller förverkligandet av det vägprojekt som granskas.*

43 f §

*Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare*

*Trafiksäkerhetsverket svarar för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen är indelad i grundutbildning och regelbunden fortbildning.*

*Trafiksäkerhetsverket kan ordna utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare självt, eller upphandla behövliga tjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. Serviceproducenter ska iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).*

*Till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat ger Trafiksäkerhetsverket ett intyg över behörighet som säkerhetsgranskare. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av behörighetsintyg, intygets giltighetstid och förnyelse av intyget, prov som krävs för intyget, utbildningen och den som ger utbildningen samt utbildningstillstånd och dess giltighetstid utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om innehållet i utbild-*



*ningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranskare och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.*

## 43 g §

*Olyckskostnader*

*Trafiksäkerhetsverket ska beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka eller svår olycka i det vägnät som avses i 43 a §. Kalkylen ska uppdateras minst vart femte år.*

## 43 h §

*Övervakning*

*Trafiksäkerhetsverket övervakar att Trafikverket iakttar vad som föreskrivs i detta kapitel, och sköter särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter.*

## 105 a §

(fogas en ny 105 a §)

*Begäran om omprövning*

*Ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f § får inte överklagas genom besvär. Omprövning av beslutet får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.*

*Det beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.*

## 109 §

*Närmare bestämmelser*

Närmare bestämmelser om uppgörande av förteckning över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs sträckning, avståndet till byggnader samt

## 109 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter*

Närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av

samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafikverket meddelar *tekniska anvisningar om landsvägshållningen samt* tekniska föreskrifter avseende verkställigheten och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. Lantmäteriverkets *centralförvaltning* tillhandahåller i syfte att styra det sätt på vilket en landsvägsförrättning verkställs behövliga formulär för handlingarna samt utfärdar föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid en landsvägsförrättning.

landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Trafikverket meddelar allmänna föreskrifter om genomförandet och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet *och om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet, sedan Trafiksäkerhetsverket har gett sin bedömning om föreskrifterna*. Lantmäteriverket *fastställer* de formulär till handlingar som behövs för styrningen av landsvägsförrättningarna. *Lantmäteriverket meddelar dessutom* föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid landsvägsförrättningar.

---

*Denna lag träder i kraft den 2012 .*

*På utredningsplaner och vägplaner som man börjat utarbeta före lagens ikraftträdande tillämpas inte 43 b §.*

*Bestämmelsen i 43 e § 1 mom. om grundutbildning och behörighetsintyg för trafiksäkerhetsgranskare tillämpas från den 1 januari 2014.*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*