



Ank

2016-09-12

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

Dnr CC 2016-00292

## Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om trafiksäkerhetsgranskare; svar senast den 26 oktober 2016

1 meddelande

**Edvardsson Karin** <Karin.Edvardsson@transportstyrelsen.se> 12 september 2016 12:14  
Till: "info@lth.se" <info@lth.se>, "lu@lu.se" <lu@lu.se>, "fredrik.davidsson@movea.se" <fredrik.davidsson@movea.se>, "infosverige@ramboll.se" <infosverige@ramboll.se>, "regelradet@regelradet.se" <regelradet@regelradet.se>, "info@sweco.se" <info@sweco.se>, "trafikkontoret@stockholm.se" <trafikkontoret@stockholm.se>, "trafikverket@trafikverket.se" <trafikverket@trafikverket.se>, "info@trivector.se" <info@trivector.se>, "info@tyrens.se" <info@tyrens.se>, "info@wspgroup.se" <info@wspgroup.se>, "info@afconsult.com" <info@afconsult.com>, "foretag@oresundsbron.com" <foretag@oresundsbron.com>

Hej!

Välkommen att ta del av **remiss av föreskrifter** om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida. Föreskrifterna ska tillämpas av personer som önskar skicka in ansökan om godkännande som trafiksäkerhetsgranskare och redan behöriga trafiksäkerhetsgranskare. Föreskrifterna berör indirekt också de väghållare som anlitar trafiksäkerhetsgranskare.

Ni hittar förslaget på:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-av-foreskrifter-om-andring-i-transportstyrelsens-foreskrifter-om-trafiksakerhetsgranskare/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast onsdagen den 26 oktober 2016**.  
Vänligen ange diarienummer TSF 2015-96.

Svara per e-post till: [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

Eller till:  
Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta undertecknad.

Med vänlig hälsning,

**Karin Edvardsson**  
Tekn Dr, Utredare

Väg- och Järnvägsavdelningen  
Direkt: 010-495 56 01

**Transportstyrelsen**  
Box 267  
781 23 BORLÄNGE  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503

Tänk på miljön innan du skriver ut din e-post!



## **Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare;**

**TSFS 20[YY]:[XX]**

Utkom från trycket  
den [DATUM ÅR]

**VÄGTRAFIK**

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> med stöd av 9 § vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) i fråga om styrelsens föreskrifter (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskning

*dels* att författningsrubriken, 2, 6 och 15 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i föreskrifterna införs en ny paragraf, 18 §, och närmast före 18 § en ny rubrik av följande lydelse,  
samt beslutar följande allmänna råd.

## **Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om trafiksäkerhetsgranskare**

**2 §** De begrepp som används i dessa föreskrifter har samma betydelse som i väglagen (1971:948), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, vägmärkesförordningen (2007:90), vägsäkerhetslagen (2010:1362), vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) samt Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:140) om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator (vägregler).

**6 §** Den som anordnar utbildning av trafiksäkerhetsgranskare ska ha en undervisningsplan för utbildningen som har samma struktur som kursplanen. Undervisningsplanen ska revideras när förändringar av betydelse sker av kunskapskrav enligt 4 § så att den är aktuell.

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet, i den ursprungliga lydelsen.

*Allmänna råd*

*Exempel på lämplig referenslitteratur som kan användas i utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare finns på Transportstyrelsens hemsida, [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se).*

**15 §** Den som vill bli godkänd som behörig trafiksäkerhetsgranskare ska uppfylla följande krav:

1. ha genomgått utbildning för trafiksäkerhetsgranskare och visat att han eller hon uppfyller kunskapskraven, samt
2. i övrigt vara lämplig för uppgiften. Han eller hon ska därvid ha minst fem års relevant arbetslivserfarenhet av vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys.

Kraven ska vara dokumenterade.

*Allmänna råd*

*Erfarenheten bör till en inte oväsentlig del avse arbete med högtrafikerade vägar. Erfarenheten bör också innefatta arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar.*

**Fortbildning**

**18 §** En trafiksäkerhetsgranskare ska genomgå fortbildning minst vart tredje år. Den ska omfatta ny relevant kunskap och nya relevanta rön samt analys och reflektion kring egna och andras trafiksäkerhetsgranskningar. Analysen och reflektionen ska avse i vilken utsträckning och varför genomförda trafiksäkerhetsgranskningar gett önskad effekt samt en validering och verifiering av tillämpade granskningsgrunder.

Den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare och saknar erfarenhet av arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar ska genomgå fortbildning om detta inom ett år efter godkännandet.

Intyg på genomgången fortbildning ska skickas till Transportstyrelsen.

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2017.
2. En trafiksäkerhetsgranskare som godkänts med stöd av den äldre lydelsen av författningen och som saknar erfarenhet av arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar ska trots 18 § genomgå sådan fortbildning inom ett år efter att denna författning trätt i kraft.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Karin Edvardsson  
(Väg- och järnvägsavdelningen)

Enligt sändlista

## **Remiss med förslag på föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare**

Välkommen att ta del av remissen med förslag på föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis för trafiksäkerhetsgranskare. Remissversion av förslag till föreskrifter samt konsekvensutredning finns på Transportstyrelsens hemsida [www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/).

### **Bakgrund**

Trafiksäkerhetsgranskningar av vägprojekt på det transeuropeiska transportvägnätet (TEN-T-vägnätet) ska utföras av trafiksäkerhetsgranskare, enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362). Bakgrunden till vägsäkerhetslagen är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet. Behörighetsbevis som trafiksäkerhetsgranskare utfärdas av Transportstyrelsen efter att den sökande bedömts uppfylla krav på förkunskaper enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare.

Trafiksäkerhetsgranskare ska genomgå regelbunden fortbildning enligt 6 § vägsäkerhetslagen och 7 § vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), liksom artikel 9.2 i direktivet. I dag sker trots detta ingen fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare och hur ofta fortbildning ska ske för att anses vara regelbunden har hittills inte specificerats i någon författning. Det finns

därmed en risk att den höga kvaliteten på trafiksäkerhetsgranskarnas kunskaper och arbete inte bibehålls.

Vi har fått signaler om att trafiksäkerhetsgranskare i sin verksamhet har bristande kunskaper om främst skyddsanordningar. Vi bedömer att detta kan vara problematiskt eftersom skyddsanordningars placering är en väsentlig faktor att beakta i vägutformningen, inte minst vid granskning omedelbart innan vägen tas i bruk.

Den som vill bli godkänd som trafiksäkerhetsgranskare ska vara lämplig för uppgiften, enligt 15 § TSFS 2011:99. Han eller hon ska ha minst fem års dokumenterad arbetslivserfarenhet från arbetsområdet. Ytterligare precisering av vad lämplig arbetslivserfarenhet ges är inte i dag. Vi bedömer att detta är olyckligt eftersom vi kunnat konstatera att det råder en viss oklarhet om vad som är lämplig arbetslivserfarenhet.

### **Föreskriftsförslaget**

Regelförslaget innebär bland annat att ordet "fortbildning" har lagts till i författningsrubriken i syfte att förtydliga att föreskrifterna numera innehåller bestämmelser också om fortbildning. Det införs krav på att fortbildning ska ske minst vart tredje år och att intyg på fortbildning ska skickas till Transportstyrelsen. Dessutom ska den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare men saknar erfarenhet av arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar genomgå fortbildning om detta inom ett år efter godkännandet. I dag redan godkända trafiksäkerhetsgranskare som saknar motsvarande erfarenhet ska enligt en övergångsbestämmelse genomgå sådan fortbildning inom ett år efter att ändringsförfattningen trätt i kraft.

Det införs också krav på att den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare ska ha relevant arbetslivserfarenhet inom områdena vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys. Allmänna råd införs om att erfarenheten till en inte oväsentlig del bör avse arbete med högtrafikerade vägar och att den bör innefatta arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar.

Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 januari 2017.

### Remissmaterial

Remissen omfattar:

- förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare och
- konsekvensutredning angående förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

### Remissvar

Synpunkter ska ha kommit in **senast dag den 26 oktober 2016**. Synpunkter skickas med e-post till [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se) eller till Transportstyrelsen, Väg- och järnvägsavdelningen, 781 23 Borlänge. Var vänlig **uppgi remissens diarienummer, TSF 2015-96**.

Med vänlig hälsning

Lena Ersson  
Föreskriftsansvarig

## Sändlista

Lunds Tekniska Högskola	<a href="mailto:info@lth.se"><u>info@lth.se</u></a>
Lunds Universitet	<a href="mailto:lu@lu.se"><u>lu@lu.se</u></a>
Movea	<a href="mailto:fredrik.davidsson@movea.se"><u>fredrik.davidsson@movea.se</u></a>
Ramböll	<a href="mailto:infosverige@ramboll.se"><u>infosverige@ramboll.se</u></a>
Regelrådet	<a href="mailto:regelradet@regelradet.se"><u>regelradet@regelradet.se</u></a>
Sweco	<a href="mailto:info@sweco.se"><u>info@sweco.se</u></a>
Trafikkontoret Stockholms stad	<a href="mailto:trafikkontoret@stockholm.se"><u>trafikkontoret@stockholm.se</u></a>
Trafikverket	<a href="mailto:trafikverket@trafikverket.se"><u>trafikverket@trafikverket.se</u></a>
Trivector	<a href="mailto:info@trivector.se"><u>info@trivector.se</u></a>
Tyréns	<a href="mailto:info@tyrens.se"><u>info@tyrens.se</u></a>
WSP	<a href="mailto:info@wspgroup.se"><u>info@wspgroup.se</u></a>
ÅF	<a href="mailto:info@afconsult.com"><u>info@afconsult.com</u></a>
Öresundsbrokonsortiet	<a href="mailto:foretag@oresundsbron.com"><u>foretag@oresundsbron.com</u></a>



## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafiksäkerhetsgranskare

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen avser meddela föreskrifter om ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare. Förslaget innebär ändringar av bland annat följande:

- Det görs en redaktionell ändring genom att föreskrifternas namn ändras.
- Det införs krav på relevant arbetslivserfarenhet inom områdena vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys. Allmänna råd införs också om att erfarenheten bör avse arbete med högtrafikerade vägar och att den bör innefatta arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar.
- Det införs krav på att fortbildning ska ske minst vart tredje år och att intyg på fortbildning ska skickas till Transportstyrelsen. Dessutom ska den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare men saknar erfarenhet av arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar genomgå fortbildning om detta inom ett år efter godkännandet. I dag redan godkända trafiksäkerhetsgranskare som saknar motsvarande erfarenhet ska enligt en övergångsbestämmelse genomgå sådan fortbildning inom ett år efter att ändringsförfattningen trätt i kraft.

Regelförslagets krav om vilka kompetensområden som är lämpliga överensstämmer med kraven enligt EU- direktiv 2008/96/EG<sup>1</sup>, som ligger till grund för vägsäkerhetslagen (2010:1362). Det bedöms vara av stor vikt att trafiksäkerhetsgranskare har kompetens inom *alla* de områden som preciseras för att ha tillräcklig insikt i orsaks- och effektsamband inom vägsäkerhetsområdet.

Genom att ställa krav på fortbildning och att dokumentation av fortbildning ska skickas till Transportstyrelsen säkerställer vi att trafiksäkerhetsgranskare håller sig ajour med kunskapsläget inom området och det regelverk som

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet.

granskningarna ska ske emot. Regelförslaget borgar för att den höga kvaliteten på trafiksäkerhetsgranskarnas kunskaper och arbete bibehålls, och därmed också kvaliteten på vägsäkerheten.

## **A. Allmänt**

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

Trafiksäkerhetsgranskningar av vägprojekt på det transeuropeiska transportvägnätet (TEN-T-vägnätet) ska utföras av trafiksäkerhetsgranskare, enligt vägsäkerhetslagen (2010:1362). Bakgrunden till vägsäkerhetslagen är Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:99) om utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare ställer – mot bakgrund av kraven i direktivet – bland annat krav på förkunskaper hos den som önskar få behörighetsbevis som trafiksäkerhetsgranskare. Beviset utfärdas av Transportstyrelsen efter att den sökande bedömts uppfylla kraven för att bli godkänd. Ett beslut om godkännande av trafiksäkerhetsgranskare får överklagas till förvaltningsrätten.

Trafiksäkerhetsgranskare ska genomgå regelbunden fortbildning enligt 6 § vägsäkerhetslagen och 7 § vägsäkerhetsförordningen (2010:1367), liksom artikel 9.2 i direktivet. Hur ofta fortbildning ska ske för att anses vara regelbunden har hittills inte specificerats i någon författning. Trots att reglerna funnits sedan 2010/2011 finns i dag fortfarande inget lärosäte, organisation eller företag som anordnar fortbildning för trafiksäkerhetsgranskare, trots att den som anordnar utbildning av trafiksäkerhetsgranskare också ska ha en undervisningsplan för fortbildning av de samma, enligt gällande föreskrifter TSFS 2011:99 (6 §). Det finns med dagens krav helt enkelt inte tillräckliga incitament för att granskarna ska genomgå fortbildning och därmed skapa en efterfrågan på fortbildningskurser. Den uppenbara risken med utebliven fortbildning är att trafiksäkerhetsgranskarna inte håller sig ajour med ny kunskap och förändringar i de regler som granskningarna ska ske emot.

Vi har också fått signaler om att alla trafiksäkerhetsgranskare inte har tillräckliga kunskaper om skyddsanordningar. Räcken räddar cirka 80 biltrafikanter liv per år<sup>2</sup>. För att nå sin fulla effekt krävs att de är rätt monterade. Cirka fyra motorcyklister och lika många bilister omkommer per

---

<sup>2</sup> Strandroth J. (2015). Validation of a method to evaluate future impact of road safety interventions, a comparison between fatal passenger car crashes in Sweden 2000 and 2010. Accident Analysis and Prevention 76, 133 – 140.

år i kollision med räckan. Skyddsanordningars funktion är alltså en säkerhetskritisk faktor att beakta i vägutformningen, inte minst vid granskning omedelbart innan vägen tas i bruk. I dag ställs dock inget krav på att trafiksäkerhetsgranskare ska ha kunskap inom detta område, vilket vi ser utgör en brist.

## **2. Vad ska uppnås?**

Genom att ställa krav på hur ofta fortbildning ska genomföras och att redovisning av genomförd fortbildning ska ske till Transportstyrelsen säkerställs att trafiksäkerhetsgranskare håller sig ajour med kunskapsläget inom området och det regelverk som granskningarna ska ske emot. På detta sätt säkerställs att den höga kvaliteten på trafiksäkerhetsgranskarnas kunskaper och arbete bibehålls.

Genom att förtydliga vilken arbetslivserfarenhet som är lämplig för trafiksäkerhetsgranskarens uppgift blir kraven tydligare och ändamålsenligare. Detta stämmer också bättre överens med vad som specificeras i EU-direktivet.

Att ett allmänt råd om erfarenhet kring skyddsanordningar införs i föreskrifterna syftar till att öka säkerheten på vägnätet. Vi bedömer att nyttan i termer av ökad trafiksäkerhet av att införa rådet om sådan kunskap eller fortbildning vida överstiger den eventuella kostnaden som rådet medför.

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

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Om kravet på regelbunden fortbildning inte specificeras med krav för vad som är att betrakta som *regelbunden*, finns en uppenbar risk att trafiksäkerhetsgranskarna fortbildar sig för sällan eller i värsta fall, som nu; inte alls. De finns därmed en risk att de inte håller sig ajour med kunskapsläget inom området och det regelverk som granskningarna ska ske emot. Under sådana förhållanden finns en påtaglig risk att bristen på fortbildning kommer att gå ut över kvaliteten på trafiksäkerhetsgranskningarna.

Transportstyrelsen har som tillsynsmyndighet sett att det, trots att krav på fortbildning har funnits sedan 2010, i dag fortfarande inte sker någon fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare. Vi ser inte att marknaden själv är eller kommer att vara drivande i efterfrågan eller utveckling av fortbildningskurser. De affärsdrivande företag där granskarna är aktiva kommer sannolikt inte att efterfråga kurser om inte deras uppdragsgivare eller tillsynsmyndigheten kräver det. Trafikverket har såvitt Transportstyrelsen erfar inte någon avsikt att anordna fortbildning av

trafiksäkerhetsgranskare utifrån det uppdrag myndigheten i dag har. Trafiksäkerhetsgranskarna har i samband med samråd med Transportstyrelsen själva uttryckt att de gärna ser ett mer stringent kravställande vad gäller omfattning på fortbildning. Förutom att ge dem nya verktyg i sitt arbete innebär fortbildningen ett tillfälle att knyta kontakter, erfarenhetsåterföring och en bekräftelse på att de gör rätt saker. Utan detta krav har de betydligt svårare att motivera behovet av fortbildning till sina arbetsgivare.

Den som vill bli godkänd som trafiksäkerhetsgranskare ska enligt 15 § i TSFS 2011:99 vara lämplig för uppgiften. Han eller hon ska ha minst fem års dokumenterad arbetslivserfarenhet från arbetsområdet. Ytterligare precisering av vad lämplig arbetslivserfarenhet är ges inte i dag. I våra prövningar av ansökan har vi konstaterat att det råder en viss oklarhet i branschen om vad som är lämplig arbetslivserfarenhet, vilket faktiskt också innebär en otydlighet/brist i förhållande till gällande EU-direktiv. Detta kommer inte att ändras/förbättras om inte regelförslaget beslutas.

I och med att det inte någonstans specificeras att erfarenheten bör innefatta kunskap om skyddsanordningar, ser vi en risk att denna säkerhetskritiska aspekt att även fortsättningsvis inte granskas i tillräcklig omfattning, vilket kommer att gå ut över kvaliteten på granskningarna och i förlängningen vägsäkerheten på vägnätet.

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

Föreskrifterna är från början ett införlivande av ett EU-direktiv<sup>3</sup>. Vi ser inget alternativ som inte innebär reglering.

Om inte regelförslaget beslutas är alternativet att Transportstyrelsen börjar återkalla trafiksäkerhetsgranskarnas behörighetsbevis då vi bedömer att trafiksäkerhetsgranskarna inte uppfyller lagstiftningens krav då regelbunden fortbildning inte skett.

### **3.3. Regleringsalternativ**

#### **3.3.1 Föreslaget alternativ**

Regelförslaget innebär ett förtydligande vad som är att betrakta som "regelbunden" fortbildning och ett kravställande gällande att handlingar som styrker genomgången fortbildning ska sändas in till Transportstyrelsen. Föreslagen reglering krävställer också att den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare men saknar erfarenhet av arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar ska genomgå fortbildning om detta inom ett

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet.

år efter godkännandet. De som redan godkänts som trafiksäkerhetsgranskare och som saknar motsvarande erfarenhet ska i stället genomgå sådan fortbildning inom ett år efter att ändringsförfattningen trätt i kraft.

Vårt föreslagna regleringsalternativ innebär att kravet på fem års relevant arbetslivserfarenhet kompletteras med en precisering av vilka områden som sökanden ska ha erfarenhet inom, nämligen vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar och olycksanalys. Kravet kompletteras ytterligare med allmänna råd om att arbetslivserfarenheten ”till en inte oväsentlig del” bör avse arbete med högtrafikerade vägar och innefatta arbete med vägräcken eller andra skyddsanordningar.

### 3.3.2 Alternativ reglering

Vi kan inte se någon alternativ reglering.

## 4. Vilka är berörda?

Föreskriftsförslaget påverkar främst personer som önskar bli godkända trafiksäkerhetsgranskare samt redan godkända trafiksäkerhetsgranskare (totalt 23 till och med år 2015). Godkända trafiksäkerhetsgranskare finns i dag vid Lunds Tekniska Högskola, Lunds Universitet, Movea, Ramböll Sverige AB, Sweco Infrastructure AB, Trafikkontoret Stockholms stad, Trafikverket, Trivector, Tyréns AB, WSP Samhällsbyggnad och ÅF Infraconsult AB.

Förslaget påverkar teknikkonsultföretag, myndigheter och organisationer som har eller önskar få anställda trafiksäkerhetsgranskare.

Konsultmarknaden i Sverige domineras i dag av

- Sweco, 14 500 anställda, omsättning cirka 15 000 miljoner kronor (2014)
- Ramböll, 13 000 anställda, omsättning 1 614 miljoner kronor (2014)
- ÅF, 7 000 anställda, omsättning cirka 9 000 miljoner kronor (2014)
- WSP, 3 200 anställda, omsättning 2 809 miljoner kronor i Sverige (2014),
- Tyréns, 1 200 anställda, omsättning 1 201 miljoner kronor (2014).

De myndigheter, organisationer, lärosäten, teknikkonsultföretag och byggtbildare inom anläggningssektorn som skulle kunna tänkas utbilda och fortbilda trafiksäkerhetsgranskare berörs också av förslaget. Ett 20-tal av Sveriges universitet och lärosäten skulle kunna vara aktuella.

Föreskriftsförslaget berör också de som anlitar godkända trafiksäkerhetsgranskare, dvs. väghållarna för TEN-T-vägnätet i Sverige:

- Trafikverket, 6 500 anställda, budget 52 miljarder kronor (2013)
- Öresundsbrokonsortiet, 150 anställda, omsättning 3 000 miljoner kronor (2014).

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1. Företag

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

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

Regelförslaget medför krav på fortbildningsinsatser för trafiksäkerhetsgranskare.

### 5.2. Medborgare

Vi gör bedömningen att föreslagna reglering inte har någon direkt påverkan på landets medborgare.

### 5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Vi tar ut en prövningsavgift om 2 800 kronor för att pröva en ansökan om behörighetsbevis enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter inom vägtrafikområdet. Regelförslaget bedöms inte ge någon betydande påverkan på tidsåtgången för myndighetens godkännandeprovning. Vi bedömer därför att provningen även utifrån regelförslaget kan hanteras inom nuvarande ekonomiska ramar.

Regelförslaget påverkar inte landsting eller kommuner.

### 5.4. Externa effekter

Vi bedömer att den föreslagna regleringen i förlängningen skulle kunna leda till ökad trafiksäkerhet genom att det säkerställs att trafiksäkerhetsgranskarna har rätt och uppdaterad kompetens. Storleksordningen på denna effekt är dock omöjlig att uppskatta med hänsyn till det stora antalet trafiksäkerhetshöjande åtgärder som görs i samhället i stort.

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

Om Transportstyrelsen tvingas börja återkalla behörighetsbevis skulle det sannolikt skapa en stor osäkerhet på marknaden. Dels skulle det råda en

oklarhet, och troligtvis krävas prejudikat, kring vad som är att betrakta som *regelbunden* fortbildning, dels skulle det skapa stor oro på marknaden; såväl hos trafiksäkerhetsgranskarna som deras arbetsgivare och uppdragsgivare. Vi tror att detta skulle vara olyckligt.

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

Enligt 9 § i vägsäkerhetsförordningen (2010:1367) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om

3. utbildning, godkännande och behörighetsbevis avseende trafiksäkerhetsgranskare.

Enligt 7 § i vägsäkerhetsförordningen ska en trafiksäkerhetsgranskare genomgå regelbunden fortbildning i enlighet med föreskrifter som avses i 9 §.

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

Regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU. Den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare ska ha relevant erfarenhet eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys, enligt artikel 9.4 a i det aktuella direktivet. Detta krav har vi nu lagt in i förslaget till regeländring.

I regelförslaget har vi också lagt till ett allmänt råd om att den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare ska ha erfarenhet av skyddsanordningar. Detta går utöver direktivet men bedöms för svenskt trafiksäkerhetsarbete vidkommande vara av stor vikt, inte minst utifrån Sveriges omfattande trafiksäkerhetsarbete med mittseparerade vägar. Vi bedömer att det är väsentligt att en trafiksäkerhetsgranskare har tillräcklig kunskap om skyddsanordningars montering och placering eftersom detta har stor påverkan på trafiksäkerheten. Ett stort antal olyckor med dödade eller svårt skadade skulle kunna undvikas om räcket till exempel haft rätt förankring, höjd och placering, om räcket avslutats på annat sätt, om räcket varit några meter längre eller haft en annan kapacitetsklass. Vi tror att många av dessa brister skulle kunna upptäckas av trafiksäkerhetsgranskare. I och med att regelförslaget öppnar upp för möjligheten att inhämta kunskap om skyddsanordningar efter att behörighetsbeviset erhållits stängs dock ingen ute från marknaden baserat på denna särreglering.

Som ett allmänt råd har vi också lagt till att kompetensen hos trafiksäkerhetsgranskaren bör till en inte obetydlig del vara knuten till erfarenhet av högtrafikerade vägar. Regelförslaget innebär en svensk särreglering men anses vara av stor betydelse utifrån granskarens

möjligheter att ur vägsäkerhetsperspektiv granska vägutformningen, eftersom de vägar som ska granskas utgörs av högratifierade TEN-T-vägar medan Sveriges vägnät i stort består av en mycket stor andel lågratifierade vägar ( $\text{ÅDT}^4 < 2\,000$ ).

Enligt direktivet kan kompetensbehovet hos den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare täckas av utbildning. Vi har dock gjort bedömningen att kompetenskraven enligt ovan även måste täckas av praktisk erfarenhet, eftersom det bedöms alltför svårt att verifiera lämplig utbildningslängd och lämpligt utbildningsinnehåll som motsvarar kompetenskravet.

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

Vi gör bedömningen att ett tidigt ikraftträdande medför positiva konsekvenser för vägsäkerheten eftersom vi fått indikationer på att det kan finnas luckor inom kunskapsområden som är nödvändiga för det kvalificerade vägsäkerhetsarbete trafiksäkerhetsgranskarna ska utföra.

Vi kommer att rikta särskilda informationsinsatser till berörda parter via mejlutskick och nyhetsbrev, etc.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

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

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

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

---

<sup>4</sup> Årsdygnstrafik, dvs. det genomsnittliga antalet fordon per dygn på en väg.



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

Vi bedömer att den föreslagna regleringen inte påverkar funktionsmålet i någon nämnsvärd omfattning.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Vi bedömer att den föreslagna regleringen påverkar hänsynsmålet om säkerhet i transportsystemet på ett positivt sätt, främst genom att reglerna säkerställer att trafiksäkerhetsgranskarna har och bibehåller breda, lämpliga kvalifikationer för det arbete de ska utföra. Därmed bibehålls eller höjs också kvaliteten på de trafiksäkerhetsgranskningar som utförs på vägnätet.

En höjd ambition avseende ökade kunskaper hos trafiksäkerhetsgranskarna bedöms ligga i linje med etappmålsöversynen inom trafiksäkerhetsområdet och regeringens ökade ambitioner inom området.

## **C. Företag**

### **12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?**

Se avsnitt 4.

### **13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?**

Regelförslaget medför krav på fortbildningsinsatser, motsvarande uppskattningsvis minst en arbetsdag vart tredje år för varje enskild trafiksäkerhetsgranskare.

De som anordnar fortbildning för trafiksäkerhetsgranskare bör utifrån behovet av utbildningstillfällen ge kursen i alla fall årligen. Medräknat förberedelsetid och administrationstid innebär det en total tidsåtgång på uppskattningsvis cirka 30 timmar per år (förutsatt 8 timmar faktisk undervisningstid).

Regelförslaget ställer kravet att trafiksäkerhetsgranskare som saknar erfarenhet inom området vägräcken eller andra skyddsanordningar ska genomgå fortbildning inom området. Uppskattningsvis handlar detta om en tvådagarskurs som en engångshändelse. Kurser som ger kunskaper om skyddsanordningar och räcken bedöms i stor utsträckning existera på marknaden redan.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Kurser finns till exempel via [www.svbrf.se](http://www.svbrf.se).

#### **14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?**

Kravet på regelbunden fortbildning finns redan i dag som författningskrav, även om någon sådan inte skett hittills. Därför är denna kostnad inte upptagen som en kostnadsökning i sammanställningen av de samhällsekonomiska konsekvenserna under avsnitt 5.7.

Den ökade kostnaden för kompetensutveckling av trafiksäkerhetsgranskarna, jämfört med nuläget när ingen fortbildning sker, kommer företagen sannolikt att kompensera för genom ökade timtaxor för arbetets utförande. Kostnaden kommer alltså i slutändan sannolikt att läggas på väghållarna.

Kursavgifter för regelbunden fortbildning bedöms uppgå till cirka 5 000 kronor exkl. moms vart tredje år. Utöver själva kursavgiften tillkommer kostnader för tidsåtgången. Baserat på antagande om en tidsåtgång om totalt 8 timmar vart tredje år för kompetensutvecklingen bedömer vi att den totala kostnaden för regelbunden fortbildning för varje enskild trafiksäkerhetsgranskare uppgår till cirka 6 000 kronor/år exkl. eventuell restid och resekostnader.<sup>6</sup>

De som anordnar fortbildning av trafiksäkerhetsgranskare bör kunna ge kursen årligen. Medräknat tid för kursutveckling, förberedelser, marknadsföring och administration innebär detta en total tidsåtgång på uppskattningsvis cirka 30 timmar per år (förutsatt 8 timmar faktisk undervisningstid).

Utifrån antaganden att fortbildningen kommer att drivas som en uppdragsutbildning, där ett lärosäte, organisation eller företag ska ta betalt enligt självkostnad, och med ett timpris på 700 kronor/tim<sup>7</sup> inklusive OH-påslag erhålls en kostnad på 21 000 kronor per kurstillfälle exklusive eventuella material- och lokalkostnader. Ett lärosäte eller företag skulle alltså minst behöva fem kursdeltagare (trafiksäkerhetsgranskare) för att kunna genomföra kurstillfället.

Med en marknad som i dag består av uppskattningsvis maximalt 20 aktiva trafiksäkerhetsgranskare är det ändå tveksamt om det i dagsläget är genomförbart för något eller några lärosäten eller företag att hålla uppdragsutbildning till självkostnadspris varje år. Enda alternativet är då, som vi ser det, att Trafikverket, som också vid något tillfälle hållit grundutbildning för trafiksäkerhetsgranskare, administrerar fortbildningen och eventuellt driver den i samverkan med exempelvis experter inom

<sup>6</sup> Baserat på antaganden om (8 tim x 1 500 kr/tim + 6250 kr inkl. moms i kursavgift) /3 år.

<sup>7</sup> Enligt uppgifter erhållna via mejl från Högskolan Dalarnas ekonomiavdelning.

verksamhetsområdet. Det skulle innebära en företagsekonomisk kostnad på i alla fall motsvarande kostnad: drygt 20 000 kronor<sup>8</sup> per år exklusive eventuella resekostnader samt material- och lokalkostnader.

Krav på fortbildning inom området skyddsanordningar och räcken är tillkommande i regelförslaget. Kursavgifter för detta tillkommer därmed för de trafiksäkerhetsgranskare som inte redan har dokumenterade sådana kunskaper. Kursavgiften för denna kompetensutveckling bedöms uppgå till cirka 5 000 kronor exkl. moms, som en engångskostnad. Tidsåtgången bedöms uppgå till 16 timmar, vilket skulle ge en total kostnad för varje enskild trafiksäkerhetsgranskare motsvarande cirka 30 000 kronor exkl. eventuell restid och resekostnader.<sup>9</sup>

Under förutsättning att det finns ett 20-tal aktiva trafiksäkerhetsgranskare i dag och vi antar att alla dessa skulle behöva fortbildning inom området skyddsanordningar och räcken, uppgår den totala företagsekonomiska kostnaden för detta till i alla fall 600 000 kronor exkl. eventuell restid och resekostnader.<sup>10</sup>

I sammanställningen av de ekonomiska konsekvenserna under avsnitt 5.7 har vi utgått ifrån att kurserna kan bedrivas till självkostnadspris, det vill säga att kostnadsökningen för samhället är plus/minus noll i detta avseende. Därför är enbart den ökade tidsåtgången för fortbildning inom skyddsanordningsområdet upptagen som kostnadsökning – i form av en engångskostnad (år 1).

### **15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?**

Vi bedömer att konkurrensförhållandena för de berörda företagen inte påverkas, eftersom samma regler kommer att gälla för alla, och den reella kostnadsökning som regelförslaget medför bedömer vi är marginell i förhållande till potentiell omsättning för en trafiksäkerhetsgranskare.

### **16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?**

En del av ändringarna innebär att föreskrifterna och de allmänna råden blir ändamålsenligare, tydligare och enklare att förstå. Ur den aspekten bidrar ändringsförslaget till att göra regelverket lättare för användarna att tillämpa och att rättssäkerheten därmed ökar.

<sup>8</sup> Trafikverkets ekonomisupport uppger ett timpris på omkring 600 kr/tim exkl. OH.

<sup>9</sup> Baserat på antaganden om 16 tim x 1 500 kr/tim + 6250 kr inkl. moms i kursavgift = 30 250 kr.

<sup>10</sup> Baserat på antaganden om 20 x 30 250 kr = 605 000 kr.

Det föreslagna allmänna rådet om att den som godkänns som trafiksäkerhetsgranskare bör ha arbetslivserfarenhet inom området vägräcken eller andra skyddsanordningar medför högre kompetenskrav på våra trafiksäkerhetsgranskare. Det faktum att regelförslaget öppnar upp för möjligheten att inhämta denna kunskap efter att behörighetsbeviset erhållits medför ändå att det sannolikt inte blir svårare att få eller att färre ansöker om behörighetsbevis.

### 17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

Syftet med den föreslagna regleringen är att säkerställa samhällets miniminivå vad gäller krav för att säkerställa trafiksäkerhetsgranskarnas möjligheter att identifiera och åtgärda brister i vägsäkerheten på TEN-T-vägnätet. Vi gör bedömningen att ingen särskild hänsyn bör tas till små företag.

### D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	+		Kostnadsökning: Kursavgifter: +/- 0 kr/år. Engångskostnad tidsåtgång år 1: 480 tkr <sup>11</sup> exkl. ev. resekostnader.	Enklare att förstå reglerna.
Medborgare				Ingen effekt.
Staten m.fl.				Ingen effekt.
Externa effekter	+			I någon mån ökad trafiksäkerhet.
<b>Totalt</b>	+		Kostnadsökning: 480 tkr år 1.	Nytan i form av ökad trafiksäkerhet bedöms överstiga kostnadsökningen.

### E. Samråd

Samråd har skett med Trafikverket och godkända trafiksäkerhetsgranskare vid möte i Stockholm daterat 2016-02-24.

<sup>11</sup> Baserat på antaganden om 20 trafiksäkerhetsgranskare x 16 tim x 1 500 kr/tim = 480 000 kr.

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

Karin Edvardsson

Utredare, Tekn Dr  
Väg- och Järnvägsavdelningen

Telefon: 010-495 56 01

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

Post: Transportstyrelsen, Box 267, 781 23 Borlänge

