

## Nr 121

Av herrar **Kaijser** och **Arrhén**, om obligatorisk vägbelysning längs vissa trafikleder.

De talrika trafikolycksfall, som inträffar i vårt land, gör att varje åtgärd, som kan tänkas minska riskerna för olyckor på våra vägar, kan anses vara berättigad. Särskilt under innevarande vinter har antalet mörkerolyckor varit skrämmande stort. Hur man bäst skall bekämpa dem kan vara diskutabelt. Men det är anmärkningsvärt, att en så viktig fråga som den om skylldigheten att anordna och vidmakthålla vägbelysning icke har blivit författningsmässigt reglerad.

Vid 1957 års riksdag berördes frågan i ett par likalydande motioner I:181 och II:287. Man begärde i dessa motioner »utredning av behovet och möjligheterna för kommun att under vissa förutsättningar få bidrag av automobilskattemedel till anordnande av vägbelysning». Motionerna avstyrktes av statsutskottet och avslogs av riksdagen, väsentligen på grund av betänkligheter mot införande av ett nytt statsbidragssystem.

Motionärerna vid 1957 års riksdag hade utgått från uppfattningen, att skyldigheten att ombesörja vägbelysning som regel åvilar kommunerna. I det yttrande över motionen, som inhämtades från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, framhölls å ena sidan att vägbelysning enligt ett i högsta instans 1946 avgjort mål icke ingår i väghållningen och å andra sidan att hållande av vägbelysning *torde vara att anse* som en kommunal angelägenhet. Styrelsen medgav dock, att vägbelysning i vissa fall kunde vara nödvändig ur trafiksäkerhetssynpunkt och att av denna anledning principen att vägbelysning ej ankommer å väghållaren icke kan upprätthållas undantagslöst. Styrelsen gav i sitt yttrande vissa exempel härpå; det finnes anledning att återkomma till dessa exempel.

Svenska landskommunernas förbund, som bereddes tillfälle att yttra sig över motionerna, menade däremot, att själva utgångspunkten för motionärernas överväganden — att kommunerna regelmässigt vore skyldiga att sörja för belysningen av viktiga trafikleder — åtminstone vad landskommunerna angår torde vara felaktig. Förbundet ansåg, att vem som bär ansvaret för hållande av en *ur trafiksynpunkt* godtagbar vägbelysning över huvud ej klarlagts i författning, och framhöll, att denna fråga jämte vissa andra med den moderna vägtrafiken sammanhängande spörsmål torde aktualiseras vid den översyn av väglagarna och vägtrafikstadgan, som förr eller senare blir nödvändig.

Frågan om kommunernas eventuella skyldighet att anordna vägbelysning har även berörts i andra sammanhang. Vid införandet i civilförsvarslagen av bestämmelse om skyldighet för kommun att vidtaga erforderliga anordningar för s. k. vägledande belysning, anförde departementschefen (prop. 46/1952 sid. 9): »Någon i lag fastslagen skyldighet för kommun att under normala förhållanden anordna gatu- och vägbelysning finnes icke. Överståthållarämbetet hävdar, att det likväl torde åligga kommun att svara för att gator, vägar och andra allmänna platser under mörker hållas tillfredsställande upplysta för trafikens underlättande. En granskning av rättspraxis på området synes giva visst belägg härför. En sedvanerättslig skyldighet i detta hänseende kan möjligen anses föreligga åtminstone för städer och köpingar, såvitt angår tätbebyggda delar av kommunerna. Denna skyldighet torde inte sammanhänga med gatu- och väghållningen i och för sig. Hur det än förhåller sig med kommunernas åligganden i fråga om gatu- och vägbelysningen, ombesörja i varje fall städer och köpingar faktiskt erforderlig sådan belysning.

Läget i fråga om kommunernas skyldigheter på denna punkt är emellertid så oklart, att det är tveksamt om åtgärder kunna framtvingsas vid bristande fullgörande från kommunernas sida.»

Det kan i detta sammanhang vara skäl att påpeka, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt ovan anförda yttrande rörande rörande motionerna vid 1957 års riksdag framhöll följande: »Vad gäller de enskilda vägarna ävensom städernas vägar och gator torde sådan vägbelysning, som *anordnas enbart av hänsyn till trafiksäkerheten* vara av ringa omfattning. Beträffande städernas gatubelysning torde denna vara motiverad och nödvändig för ordningshållningen och i någon mån av trivselskäl. Kostnaderna för sådan belysning bör rimligtvis icke bestridas av bilskattemedel utan av kommunala anslag.»

Styrelsen anser sålunda, att de omständigheter, då skyldigheten att sörja för vägbelysning är motiverad huvudsakligen ur trafiksäkerhetssynpunkt och följaktligen bör åligga väghållaren, framför allt förekommer vid de *allmänna vägarna*, och den anför följande exempel härför: »Här syftas på sådana fall då belysning (i stället för annan extra åtgärd) anordnas på grund av något riskmoment hos vägen som sådan. Så kan vara förhållandet vid rörlig bro eller färja. Vid sådan inrättning befintliga avstängningsanordningar och varningssignaler kunna strejka i ett kritiskt ögonblick, och det är därför nödvändigt att trafiken på annat sätt har möjlighet att observera faran. Belysningen kan här också vara nödvändig för bro- resp. färjpersonalens arbete. Liknande är förhållandet vid till väg hörande kaj eller brygga där bestämmelserna i 37 § väglagen om anbringande av skyddsvärn icke kunna tillämpas. Hit hör även sådana fall då belysning måste finnas för att exempelvis belysa en trafikordning på vägen. Vidare kan det vara nödvändigt att ur trafiksynpunkt anordna belysning på sådana hårt trafikerade

vägar, t. ex. infartsvägar till städer, där på grund av trafiktätheten m. m. bilarna måste framföras med halv- eller parkeringsljus.»

Styrelsen menade att anordnandet och bekostandet av belysning på de allmänna vägarna skedde i enlighet med dessa principer och att någon utredning om möjligheten att lämna bidrag till vägbelysning sålunda icke erfordrades, eftersom väghållningen på allmänna vägar bekostas av dylika medel.

Det faller genast i ögonen vid en analys av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens exempel, vilka i och för sig dessutom torde vara författningsmässigt ganska svagt grundade, att de förhållanden som styrelsen anser kunna föranleda anordnande av vägbelysning på de allmänna vägarna helt är betingade av förhållanden på själva vägen som sådan, detta helt i enlighet med styrelsens principiella betraktelsesätt. Till sådana riskmoment, som betingas av den bebyggelse som finnes invid vägen, tar styrelsen ingen hänsyn. Någon vägbelysning med anledning av dessa riskmoment tycks styrelse icke anse erforderlig. Även om städer och köpingar enligt sedvanerätt och faktiskt anordnar en tillfredsställande belysning på sina gator och vägar och även om vägbelysning är en sak, som kunnat ombesörjas av municipalsamhällen, är det slående, att *väghållaren icke anser sig ha någon skyldighet att anordna vägbelysning i smärre tätorter inom landskommunerna.*

Behovet av sådan belysning, och det även på allmänna vägar, har emellertid känts av av dem, som bott invid vägen, och det har tillgodosetts på olika sätt: genom kommunala anslag, genom större industriföretag, genom fastighetsägareföreningar, genom syföreningar, genom elektriska distributionsföreningar med bidrag, enligt åtagande, av fastighetsägarna, såsom förhållandena redovisats i 1948 års vintervägssakkunnigas betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande vägföreningar (SOU 1952:26). Det var också det behovet, som var den egentliga orsaken till motionerna år 1957. Det bör här påpekas, att ju livligare trafiken blir, ju flera möten av motorfordon som under den mörka tiden av dygnet inträffar på trafikleder genom sådana små tätorter, dess mera kommer trafiksäkerhetsmomentet och dess mindre det rena trivselmomentet att vara av betydelse såsom motiv för belysningen.

Beträffande de *enskilda vägarna* genomfördes, i anledning av förslag i vintervägssakkunnigas nyssnämnda betänkande, år 1954 den förändringen, att vägförening medgavs rätten att ombesörja vägbelysning; föredragande statsrådet ansåg, att detta även innebar möjlighet för vägförening att undantagsvis ordna vägbelysning även å sådan sträcka av allmän väg, som genomlöper vägföreningsområdet. Det är i detta sammanhang av intresse att konstatera, att de sakkunniga på tal om kommunernas skyldigheter att ordna vägbelysning uttalade: »Sådan skyldighet lär väl knappast ha förelagat i andra fall än där anordnandet av vägbelysning kunnat anses påkallat ur ordnings- eller trafiksäkerhetssynpunkt och sålunda inte i det övervä-

gande antal fall, där belysningsfrågan aktualiserats främst av invånarnas anspråk på trevnad och bekvämlighet», och att detta uttalande icke mot-sades av det föredragande statsrådet (prop. 76/1954 sid. 63).

De i viss mån motstridiga statsrådsuttalandena från 1952 och 1954 belyser det ovissa rättsläget inom detta område. Den alltmera ökande motortrafiken medför alltmera ökade risker särskilt för fotgängare och cyklister att i mörker skadas vid möten mellan förbipasserande motorfordon, och det gäller här inte bara risken att påköras av motorfordon utan även risken att skadas till följd av förhållanden på vägbana, trottoar, slänt, bankett och dike, något som, enligt vad rättspraxis visar, kan medföra skadeståndsanspråk mot väghållaren.

Av det som ovan anförts torde framgå önskvärldheten att vägbelysningens anordnande regleras i lag. Lagen bör innehålla bestämmelser om skyldighet att anordna belysning längs av bilar livligt trafikerade gator och genomfartsleder. Det förefaller sannolikt, ehuru det icke varit möjligt att nu statistiskt belysa detta, att antalet mörkerolyckor är störst inom den närmare omgivningen av större och mindre tätorter, inom de områden, där fortfarande en förhållandevis livlig trafik av fotgängare och cyklister förefinnes men dit den eventuellt anordnade vägbelysningen ej sträcker sig. Måhända kan en statistisk analys av mörkerolyckorna ge en fingervisning om huru långt utanför tätorterna vägbelysningen lämpligen bör sträcka sig.

Uppgiften att sörja för vägbelysning längs allmän väg torde icke böra läggas på kommunerna utan på väghållarna, på landet kronan och i stad som regel denna. Att på de enskilda vägarna föreskriva samma skyldighet bör måhända icke ännu förekomma. Här torde man liksom hittills ha rätt att räkna på initiativ från kommuner och enskilda intressenter. Vägbelysningens tillgödsöende skulle alltså bygga på en kombination av tvång och frivillighet. Tvånget skulle avse trafikleder, där vägbelysningen främst är påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt, frivillighet vägar och stråk, där ytterbelysningen väsentligen är motiverad ur allmänna politisynpunkter. Det förra gäller väsentligen starkt trafikerade vägar; om det härvid är fråga om enskilda vägar bör man överväga att jämlikt väglagen § 7 överföra dem till allmänna vägar. Med hänsyn till den omständigheten, att den pågående starka ökningen av biltrafiken säkerligen kommer att fortsätta även under de närmaste decennierna, torde man kunna räkna med att på många håll, där nu trafiksäkerhetssynpunkterna synes vara av mindre betydelse, de om några år kan vara det dominerande motivet för vägbelysningen. Det synes därför angeläget, att man vid tillämpningen av de föreskrifter som kan komma att meddelas ger en vidsträckt tolkning av begreppet trafiksäkerhetssynpunkt.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte anhålla om utred-

ning i syfte att i lag fastställa skyldighet att anordna vägbelysning längs av motorfordon livligt trafikerade gator och genomfartsleder.

Stockholm den 24 januari 1958

*Rolf Kaijser*

*Erik Arrhén*