

Nr 15

Utlåtande i anledning av väckta motioner dels om obligatorisk vägbelysning längs vissa trafikleder, dels ock angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kommer till stånd.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, olika lydande motioner, vilka hänvisats till lagutskott, nr 121 i första kammaren av herrar *Kaijser* och *Arrhén* samt nr 347 i andra kammaren av herr *Björkänge*.

I motionen I: 121 hemställs »att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte an hålla om utredning i syfte att i lag fastställa skyldighet att anordna vägbelysning längs av motorfordon livligt trafikerade gator och genomfartsleder».

Motionen II: 347 innehåller ett yrkande »att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om sådan översyn av väglagarna och vägtrafikstadgan, att klara regler ges angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kommer till stånd».

Beträffande motiveringen får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till motionerna.

Över motionerna har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver utlåtanden inhämtats från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, utredningen om städernas väghållning samt länsstyrelserna i Stockholms län och Östergötlands län. På begäran av utskottet har yttranden över motionerna därjämte avgivits av Svenska landskommunernas förbund, Svenska stadsförbundet och Svenska vägföreningen.

Gällande rätt m.m.

Enligt 64 § 4 mom. *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* ankommer anbringande av anordningar för tillgodoseende av trafiksäkerheten beträffande allmän väg, gata eller annan allmän plats, på väghållaren samt beträffande enskild väg, inom stad eller stadsliknande samhälle på den, som enligt lagen om allmänna vägar är väghållare, och eljest på vägförvaltningen i länet. Denna föreskrift läser icke medföra någon skyldighet i fråga om vägbelysning.

De författningar, som reglerar ordnings- och trafiksäkerhetsfrågor — allmänna ordningsstadgan den 14 december 1956 och vägtrafikförordningen

samt med stöd av dem utfärdade lokala föreskrifter — ger intet svar på frågan vem en sådan skyldighet åligger. Vägtrafikförordningen innehåller regler om fordonsbelysning, som riktar sig till fordonstrafikanter, och om vägmärken, vilkas uppsättande åligger väghållare. Varken i denna författning eller i ordningstadgan, deras förarbeten eller föregångare eller i 1948 års och 1954 års trafiksäkerhetsutredningar behandlas vägbelysningen och vem som har ansvar därför. Några i ämnet klargörande lokala ordnings- eller trafikföreskrifter torde ej finnas.

Väghållningsskyldighetens omfattning regleras såvitt gäller allmän väg i 2—5 §§ *lagen den 30 juni 1943 om allmänna vägar* och vad angår enskild väg i 2—4 §§ *lagen den 3 september 1939 om enskilda vägar*. Väghållare för allmän väg är på landet kronan och inom stads område staden (11 §). Väg-lagarnas bestämmelser av vad till väg och väghållning hör och de exemplifieringar som i anslutning därtill ges i lagtexterna inbegriper icke vägbelysning. Såsom kriterium på den sist i uppräknningen förekommande bestämningen »annan för vägens bestånd eller brukande utförd anordning» anges i motiven, att anordningen uteslutande eller i huvudsak tillkommit för vägs ändamål, bestånd eller underhåll. Genom ett år 1946 i regeringsrätten träffat avgörande (RÅ 1946 s. 31) har klarlagts, att ordnande av vägbelysning faller utanför väghållningsbegreppet enligt lagen om enskilda vägar. Eftersom detta väghållningsbegrepp i stort sett sammanfaller med allmänna väglagens, måste man utgå från att anordnande av vägbelysning efter allmän väg åtminstone som regel ej ankommer på väghållaren i denna hans egenskap.

Från väg- och vattenbyggnadsstyrelsens sida har sedan några år tillbaka hävdats, att hållande av belysning på allmän väg i princip torde vara en kommunal angelägenhet. Detta vore dock ej en undantagslös regel, utan väghållaren skulle i två fall bära ansvaret, nämligen då belysning (i stället för annan extra åtgärd) behöver anordnas på grund av något riskmoment på vägen som sådan eller någon trafikantordning, t. ex. vid rörlig bro eller färja, samt då belysning ur trafiksäkerhetssynpunkt fordras på sådana hårt trafikerade vägar, exempelvis infartsvägar till städer, där med hänsyn till trafiktätheten bilarna måste framföras med halv- eller parkeringsljus.

Någon i lag fastslagen skyldighet för kommun att under normala förhållanden anordna gatu- och vägbelysning finns icke bortsett från en år 1952 införd bestämmelse i 45 a § *civilförsvarlagen den 15 juli 1944 om skyldighet för kommun att vidtaga erforderliga anordningar för s. k. vägledande belysning*. Däremot torde det föreligga en sedvanerättslig skyldighet, som icke sammanhänger med gatu- och väghållningen i och för sig, för åtminstone städer och köpingar att i tätbebyggda delar hålla vägbelysning. Om kravet kan sträckas till att avse en ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande belysning av hög kvalitet är dock osäkert. Huruvida skyldigheten sträcker sig till ett allmänt kommunalt åliggande även för landskommunerna

att hålla ytterbelysning, där ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkter så påkallar, synes än mera tveksamt.

Den rättshistoriska utvecklingen av skyldigheten att hålla ytterbelysning i städerna har behandlats i en artikel »Om ansvaret för ytterbelysningen i våra tätortssamhällen», publicerad innevarande år i Landskommunernas tidskrift nr 2, vartill i detta sammanhang torde få hänvisas.

I samband med införandet år 1952 av bestämmelse i civilförsvarslagen om skyldighet för kommun att vidtaga erforderliga anordningar för s. k. vägledande belysning uttalade departementschefen (prop. nr 46 s. 9) följande.

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 icke sammanhänga med gatu- och väghållningen i och för sig. Hur det än förhåller sig med kommunernas ålgganden 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 framtvingas vid bristande fullgörande från kommunernas sida.

Frågan om kommuns skyldighet att hålla ytterbelysning i tätort berördes också av 1948 års vinterväghållningsutredning (SOU 1952: 26 s. 78) i dess motivering för att tillägga vägförening befogenhet att åtaga sig att sörja för belysning efter sitt vägnät. Utredningen fann det tvivelaktigt om sådan skyldighet förelegat »i andra fall än där ordnandet av vägbelysning kunnat anses påkallat ur ordnings- eller *trafiksäkerhetssynpunkt*» (kurs. här). Där belysningsfrågan aktualiserats främst av invånarnas anspråk på trevnad och bekvämlighet, förelåg däremot ingen som helst kommunal skyldighet. I förslag år 1954 till ändring av lagen om enskilda vägar (prop. nr 76 s. 63) uttalade sig departementschefen på ett sätt, som i varje fall visade att han icke bestred, att kommun ur ordnings- eller trafiksäkerhetssynpunkt kunde vara skyldig att anordna vägbelysning. Han yttrade.

Eftersom förslaget blott går ut på att vägförening skall ha rätt men icke att den någonsin skall ha skyldighet att ombesörja vägbelysning, behöver kollision med annat rättssubjekts, t. ex. kommuns, skyldigheter i detta hänseende icke befaras.

Vid 1957 års riksdag berördes frågan i ett par likalydande motioner I: 181 och II: 287, vilka hänvisades till statsutskottet. Motionärerna utgick från uppfattningen, att skyldigheten att ombesörja vägbelysning som regel åvilar

kommunerna. I dessa motioner begärdes »utredning av behovet och möjligheterna för kommun att under vissa förutsättningar få bidrag av automobilskattemedel till anordnande av vägbelysning».

I remissyttrande i detta ärende till statsutskottet anförde *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, som avstyrkte motionerna, bl. a.

Vägbelysning ingår icke i väghållningen. Detta framgår bland annat genom ett år 1946 i högsta instans träffat avgörande (RÅ 1946 s. 31). I princip torde hållande av belysning på allmän väg vara att anse som en kommunal angelägenhet.

Det är emellertid uppenbart att vägbelysning kan vara nödvändig ur trafiksäkerhetssynpunkt. Av denna anledning kan den förenämnda principen att vägbelysning ej ankommer på väghållaren icke upprätthållas undantagslöst. 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 trafiksäkerhetssynpunkt 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.

Ombesörjandet och bekostandet av belysning på de allmänna vägarna sker i enlighet med de principer som ovan antytts.

En utredning om möjligheterna att lämna bidrag av bilskattemedel till vägbelysning erfordras sålunda icke, när fråga är om de allmänna vägarna, eftersom väghållningen på dessa vägar bekostas av dylika medel.

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 rimligen icke bestridas av bilskattemedel utan av kommunala anslag.

Även *Svenska landskommunernas förbund* avstyrkte motionerna. Förbundet uttalade bl. a.

Själva utgångspunkten för motionärernas överväganden — att kommunerna regelmässigt vore skyldiga att sörja för belysning efter viktigare trafikleder — torde åtminstone vad landskommunerna angår vara felaktig. Frågan vem som bär ansvaret för hållandet av en *ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar* vägbelysning synes över huvud ej ha klarlagts i författning. Denna fråga jämte vissa andra med den moderna vägtrafiken sammanhängande spörsmål (t. ex. frågor om ordnande av rastplatser) torde aktualiseras vid den översyn av väglagarna och vägtrafikstadgan som förr eller senare blir nödvändig. Med den uppläggning motionerna erhållit ha hithö-

rande spörsmål ej berörts. Mot det där framförda förslaget att kommun på vissa villkor skulle kunna erhålla bidrag av automobilskattemedel för ändamålet ställer sig styrelsen betänksam. Såsom redan antytts lämnar förslaget ansvarsfrågan olöst. Principiella betänkligheter möta också mot införande av ett nytt statsbidrag vid en tidpunkt då de kommunala strävandena att avlösa hittillsvarande söndersplittrade, svåröverskådliga, tungrodda och för den kommunala handlingsfriheten hindersamma statsbidragssystem se ut att krönas med framgång.

Motionerna avstyrktes av statsutskottet (utl. nr 171) och avslogs av riksdagen, väsentligen under hänvisning till betänkligheter mot att införa ett nytt statsbidragssystem.

Yttranden

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser frågan, i vilken omfattning vägbelysning kan bidra till minskad olycksfallsfrekvens, ännu ej vara tillfredsställande utredd. Tillräckligt material saknas för närvarande för en allsidig bedömning av hithörande spörsmål. Innan åtgärder vidtages lagstiftningsvägen, bör därför enligt styrelsens mening belysningsfrågan ytterligare utredas. Styrelsen tillägger att en utvidgning av väghållarens skyldighet att anordna belysning skulle medföra betydande konsekvenser i ekonomiskt hänseende. För en motorväg kan belysningskostnaden uppgå till ungefär 2 à 3 procent av vägens totala byggnadskostnad. Kostnaderna för belysningens underhåll och drift skulle till och med kunna komma att överskrida de totala kostnaderna för vägens underhåll både sommar och vinter. En utvidgning av väghållarens skyldighet härvidlag menar styrelsen därför endast kunna ske under förutsättning att anlagen i motsvarande mån ökas. Styrelsen slutar med att framhålla, att gällande väglagstiftning i vissa avseenden är omodern och i behov av omarbetning och att styrelsen därför avser att hos Kungl. Maj:t föreslå en utredning för översyn därav. Enligt styrelsens uppfattning bör då även vägbelysningen upptagas till behandling.

Statens trafiksäkerhetsråd framhåller att en fullgod väg- och gatubelysning är dyrbar såväl ur anskaffnings- som ur underhållssynpunkt och måste vägas mot andra tänkbara åtgärder med trafiksäkerhetsfrämjande effekt, exempelvis vägbreddningar, vilka gagnar trafiksäkerheten även i dagsljus. Rådet fortsätter:

En väg- eller gatubelysning som i själva verket är otillfredsställande men som kommer motorfordonsförarna att köra med avbländat lyse, kan i många fall skapa olycksrisker, som inte skulle ha uppstått, om belysning helt saknats. Det är därför av största vikt att på varje plats, där väg- eller gatubelysning anordnas, den får den effektivitet, som erfordras för platsen i fråga. Därför bör normer fastställas för vad som under olika förutsättningar är

att anse som ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande väg- eller gatubelysning. Enligt vad rådet har sig bekant är Svenska elverksföreningen och Svenska Föreningen för Ljuskultur i färd med att utarbeta vissa rekommendationer i syfte att få till stånd riktlinjer för hur väg- och gatubelysning bör vara beskaffade för att fylla berättigade krav ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Slutligen understryker rådet motionernas ur trafiksäkerhetssynpunkt angelägna syften. Rådet förutsätter att om den begärda utredningen kommer till stånd även frågan om vilka krav som bör ställas på en tillfredsställande vägbelysning blir utredd.

Svenska vägföreningen anför väsentligen samma synpunkter som statens trafiksäkerhetsråd och framhåller, att belysningens effekt först bör utredas. Därefter bör lämpligen prövas frågor om skyldigheten för vägbelysningens anordnande.

Sistnämnda mening framföres också av *utredningen om städernas väghållning*, som jämväl uttalar, att det i sådana fall, då det kan anses ingå i väghållarens skyldighet att ordna vägbelysning, icke torde råda någon tvekan om att statsbidrag skall utgå till kostnaderna härför. Utredningen delar motionärernas uppfattning att frågan om vägbelysning såsom en trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd bör närmare utredas.

Länsstyrelsen i Stockholms län, som tillstyrker utredning, delar icke motionärernas uppfattning, att uppgiften att svara för vägbelysning längs allmän väg under alla förhållanden bör åvila väghållaren, dvs. kronan. Vidare anser länsstyrelsen en begränsning av sådan skyldighet nödvändig med hänsyn till de stora kostnaderna för en effektiv vägbelysning.

Någon allmän regel angående ansvaret för att ur trafiksäkerhetssynpunkt godtagbar belysning kommer till stånd synes det *länsstyrelsen i Östergötlands län* icke möjligt att erhålla genom föreskrift i väglagarna eller vägtrafikstadgan. Måhända skulle en viss reglering av förhållanden kunna åstadkommas på i huvudsak samma sätt som enligt lagen om skyldighet att renhålla gata m. m. den 14 december 1956. Länsstyrelsen anser dock icke tillräckliga skäl föreligga för en laglig reglering av vägbelysningsfrågorna. I fall av uppenbar trafikfara torde länsstyrelsen såsom högsta polismyndighet kunna påverka vederbörande att vidtaga de åtgärder, som erfordras för allmän ordning och säkerhet.

Svenska landskommunernas förbund anser att ett klarläggande i ansvarsfrågan behövs samt att väghållarens principiella ansvar för att en godtagbar vägbelysning anordnas efter genomfartsleder uttryckligen bör fastslås. Vidare bör övervägas de standardkrav, som kan ställas på en vägbelysning, samt frågan, huruvida icke vägförening, i den mån av förening anordnad vägbelysning efter enskild väg bedömes som erforderlig ur allmän trafik-

säkerhetssynpunkt, bör tillerkännas statsbidrag för därmed förenade kostnader efter samma grunder som övriga nu utgående bidrag till det enskilda vägväsendet.

Även *Svenska stadsförbundet* påtala bristen på klara lagregler och biträder motionärernas hemställan om en utredning.

Utskottet

Utskottet vill instämma i vad motionärerna anfört angående betydelsen av att rådande oklarhet om vem som bär ansvaret för att godtagbar vägbelysning anordnas längs vägarna undanröjes. Däremot är utskottet icke berett att förorda, att en utredning härom nu påbörjas. Det är nämligen uppenbart, att frågan, i vilken omfattning vägbelysning kan bidra till en minskad olycksfrekvens, ännu ej är tillfredsställande klarlagd. De dryga kostnader en mera allmän vägbelysning skulle draga måste vägas mot andra trafiksäkerhetsåtgärder, t. ex. vägbreddning, som kan nedbringa antalet olyckor även vid dagsljus. Att utan fastare underlag för bedömandet av dessa spörsmål än som för närvarande står till buds närmare fastslå, hur ansvaret för vägbelysningens ordnande skall fördelas, skulle enligt utskottets mening kunna åstadkomma en snedvridning av väginvesteringarna, vilket med nu föreliggande brist på medel kan medföra särskilt olyckliga konsekvenser. Tills vidare torde det som hittills få ankomma på rättstillämpningen att lösa de frågor, som i praktiken kan uppstå.

Det synes utskottet som om man först borde utreda, hur en godtagbar vägbelysning vid infarterna till våra samhällen över huvud taget bör vara beskaffad. Statens trafiksäkerhetsråd har uppgivit, att Svenska elverksföreningen och Svenska föreningen för ljuskultur är i färd med att utarbeta vissa rekommendationer härom. Man torde alltså ganska snart kunna få ett bättre begrepp om vilka standardkrav som normalt bör ställas på vägbelysning. Därefter får en avvägning ske mot andra möjligheter att minska olycksfrekvensen. Först när detta blivit gjort anser utskottet tiden vara inne att genom lagstiftning taga ställning till skyldigheter att ordna vägbelysning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har upplyst, att styrelsen avser att hos Kungl. Maj:t föreslå en utredning för översyn av nu gällande väglagstiftning, som blivit omodern bl. a. genom den hastiga trafikökningen och införandet av nya begrepp inom vägväsendet, t. ex. motorvägar. Utskottet delar styrelsens uppfattning, att vid sidan härav någon särskild utredning om vägbelysningen icke torde vara behövlig och att förevarande spörsmål lämpligen kan upptagas under övervägandena i den utredning styrelsen

ämnnar föreslå. En förutsättning för att vägbelysningsansvaret därvid skall kunna ingående bedömas torde emellertid i enlighet med vad utskottet ovan hävdat vara, att de avvägningar, som måste äga rum mellan olika trafik-säkerhetsåtgärder, dessförinnan skett.

På grund av det anförda får utskottet hemställa,
att förevarande motioner I:121 och II:347 icke måtte för-
anleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 25 mars 1958

På tredje lagutskottets vägnar:

HANS LEVIN

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Lindahl, Grym, Axel Jansson, Ivar Persson*, Ebbe Ohlsson, Kristiansson och Gustafsson;

från andra kammaren: herrar Levin, Johansson i Torp, Åhman, fru Torbrink, herrar Johnson i Kastanjegården, Bengtsson i Halmstad och Stiernstedt*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.