

Nr 5

Utlåtande i anledning av motioner angående belysning vid övergångsställen för gående.

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 148 i första kammaren av fru *Hultell m. fl.* och nr 168 i andra kammaren av herr *Thylén m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes

»att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om att åtgärder vidtages för att förbättra belysningen vid övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera dylika övergångsställen samt att därvid beaktas vad i motionen blivit anført».

Gällande bestämmelser

Enligt bestämmelse i 60 § *vägtrafikförordningen den 28 september 1951* skall gående, som vill korsa körbana, använda övergångsställe, om sådant finns i närheten. I övrigt skall gående korsa vägbana vinkelrätt och, om vägkorsning finnes i närheten, i anslutning till denna. Överträdelse av bestämmelserna straffas med böter, högst trehundra kronor.

Bestämmelser om *markering av övergångsställen* ges i kungörelsen den 27 januari 1966 om vägmärken m. m. (nr 270). Markering av övergångsställe kan enligt kungörelsen ha formen antingen av ett varningsmärke eller ett upplysningsmärke. Varningsmärket anger att vägtrafikanter närmar sig övergångsställe för gående. Avståndet till övergångsställe skall anges på tilläggstavla. Upplysningsmärke skall sättas upp på båda sidor om körbanan, om övergångsstället ej är beläget vid vägkorsning. Finnes refug kan märket i stället anbringas på den, om det är lämpligt.

Vägmärke och tilläggstavla som inte hålls belysta under mörker skall, om särskilda skäl ej föranleder annat, vara utförda så att de reflekterar ljus (4 §).

När det fordras för att förtydliga eller förstärka innebörden av andra trafikanordningar eller på annat sätt ge ledning för vägtrafikanter kan bl. a. på körbana anbringas särskilda markeringar genom målning m. m. (22 §). Sådan markering kan ske bl. a. för att utmärka övergångsställe för gående.

Bestämmelser om *vägbelysning* saknas så gott som helt i lagstiftningen.

Praktiskt taget all väg- och gatubelysning är belägen inom samhällenas bebyggda områden samt anlagd och underhållen av kommunerna utan stöd av väglagstiftningen. Huvudreglerna om vad som skall ingå i väghållning finns f. n. i de sinsemellan likartade bestämmelserna i 2—5 §§ lagen om allmänna vägar och 2—3 §§ i lagen om enskilda vägar. Lagen om allmänna vägar innehåller inte något stadgande som med säkerhet kan tas till intäkt för ståndpunkten, att vägbelysning ingår i den allmänna väghållningen. Lagen om enskilda vägar ger däremot uttryckligt besked om att hållande av vägbelysning inte ingår bland väghållningsuppgifterna. Sålunda stadgas i 71 § lagen om enskilda vägar att vägförening inte får utöva verksamhet, som är främmande för dess ändamål, föreningen dock obetaget att ombesörja vägbelysning.

Motionerna

Motionärerna anför — efter att ha erinrat om de gällande bestämmelserna om skyldighet för fotgängare att använda övergångsställe m. m. — att övergångsställena ofta är dolda för fotgängare och bilister, särskilt vintertid.

I England har man enligt vad motionärerna anför sedan länge ett system med belysta zebraränder och blinkande lampor på vardera trottoarkanten vid övergångsställen. I Danmark åter har man sedan länge prövat natriumbelysning vid övergångsställen, vilken uppifrån lyser ner på dessa och ger ett skarpt avgränsat punktljus. Bilisterna upptäcker fotgängarna på långt håll och kan anpassa hastigheten bättre.

Ett system som det danska skulle enligt motionärernas mening passa även i vårt land, i synnerhet på infartsleder och i städernas utkanter. Det skulle förmå fotgängarna att utnyttja övergångsställen och ge bilisterna en bättre möjlighet att skydda gångtrafikanterna.

1967 och 1968 års riksdagar

Vid 1967 års riksdag väcktes motioner (I: 75 och II: 100) med yrkande att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om utredning i frågan hur övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter lämpligen bör vara belysta för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera dylika övergångsställen.

Motionerna remissbehandlades. Yttranden avgavs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, Svenska stadsförbundet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande. Samtliga avstyrkte motionerna under hänvisning till den uppmärksamhet som från olika håll ägnas hithörande problem.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (3LU 1967:26) anförde tredje lagutskottet bl. a. följande.

I remissvaren framhålls att fotgängarna under mörker inom tätbebyggt område är i hög grad utsatta för risker. Många av olyckorna inträffar på eller invid obebakade övergångsställen. Åtgärder som kan bidra till att nedbringa risken för kollisioner mellan fordon och fotgängare i anslutning till sådana övergångsställen är därför väl motiverade. En god belysning synes härvidlag kunna vara ett effektivt medel. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i detta sammanhang anfört att möjligheterna för en bilist att upptäcka en gående är helt beroende av i vad mån den gående från bilisten sett kontrasterar mot sin bakgrund i synfältet. Den erforderliga kontrastverkan kan uppkomma antingen genom att den gående framträder ljus mot en mörkare bakgrund eller genom att han framträder mörk mot en ljusare bakgrund. I det första fallet bör den gående belysas med ljus, som riktas mer eller mindre i bilistens blickriktning, medan i det andra fallet vägbanan bortom den gående bör göras ljus på så lång sträcka att en tillräckligt stor ljus bakgrund åstadkommes mot vilken fotgängaren kan avteckna sig. Styrelsen anser för sin del att den senare metoden är att föredra och utvecklar i sitt remissvar skälen härför. Hela detta frågekomplex är emellertid f. n. föremål för uppmärksamhet från olika håll. Således pågår med bidrag från bl. a. trafiksäkerhetsrådet vissa undersökningar rörande väg- och gatubelysningen med särskild inriktning på dess betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Även de uppslag till frågans lösning som berörs i motionerna uppmärksammas vid dessa undersökningar. Frågan om behovet av vägbelysning och de standardkrav som allmänt bör ställas på sådan utredning vidare av 1960 års vägsakkunniga. Båda dessa utredningar beräknas kunna slutföras under innevarande år.

Någon riksdagens åtgärd för att få en utredning i ämnet till stånd är med hänsyn till vad nu sagts inte erforderlig.

Vid 1968 års riksdag föreslogs i motioner (I:27 och II:42) att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om åtgärder för att förbättra belysningen vid övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera övergångsställena.

Motionerna avslogs under hänvisning till pågående utredningsarbete (3LU 1968:11).

Den i det föregående nämnda undersökningen som med bidrag av trafiksäkerhetsrådet utförs rörande väg- och gatubelysningens betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt har ännu inte avslutats. Den beräknas föreligga färdig under första halvåret 1969.

1960 års vägsakkunniga

1960 års vägsakkunniga har den 25 april 1968 avgett ett betänkande, benämnt Allmänna vägar (SOU 1968:17). Betänkandet rör bl. a. frågan om stationär vägbelysning (s. 66 ff.).

De sakkunniga anför — med stöd bl. a. av en vid utlåtandet fogad expertutredning — att det måste anses fullt klarlagt att en tillfredsställande stationär vägbelysning har en trafiksäkerhetsfrämjande effekt, fullt jämförbar med den hos många andra trafiksäkerhetsåtgärder. Enligt de sakkunniga står det klart att man med nutida trafikförhållanden har behov att anordna dylik belysning i större omfattning än som tidigare skett. Vägbelysningens standard avgör, heter det i betänkandet, dess möjlighet att bidra till trafiksäkerheten. För att fylla denna uppgift bör belysningen helst vara så beskaffad, att en fordonsförare utan att använda eget hel- eller halvljus klart kan se vägen framför fordonet med alla förekommande hinder — andra fordon, trafikanter som korsar körbanan, avstängningsanordningar m. m. — samt skyltar och andra anordningar, uppsatta längs vägen för att leda eller varna trafikanterna. Belysning, som inrättas enligt de normer som de sakkunniga föreslår, avser att uppfylla detta krav.

Enligt de sakkunniga föreligger starka skäl att utforma lagstiftningen så, att vägbelysning förklaras skola ingå bland väghållningsuppgifterna. På så sätt kan man gynna tillkomsten av erforderlig belysning på våra trafikleder, inte minst därigenom att det då, till skillnad från vad som är situationen för närvarande, blir tillåtet att begagna statliga medel för belysningsändamål både i de fall, då kronan är väghållare, och i de fall, då kommun som är väghållare tilldelas statsbidrag för vägar och gator. Kostnaderna för vägbelysning skulle emellertid kunna komma att uppgå till avsevärda belopp. Frågan om inrättande av belysning på viss aktuell väg kan därför enligt de sakkunnigas mening knappast behandlas som ett för det individuella fallet fristående problem. En avvägning måste alltid göras mellan de olika vägändamål som ställer anspråk på de vid varje tillfälle tillgängliga resurserna. Belysningen, som ju utgör en bland flera trafiksäkerhetsfrämjande anordningar, får därvid konkurrera med andra anordningar som höjer en vägs kvalitet. Vid fördelningen av de tillgängliga resurserna mellan olika trafikledsprojekt kan belysningen också komma att bli en väsentlig faktor. Ytterst ställs man här, anför de sakkunniga, inför den generella frågan, huru stora ekonomiska resurser samhället finner sig böra satsa på vägarna. Enligt de sakkunnigas mening är det med hänsyn till dessa förhållanden knappast lämpligt att utforma de nya lagreglerna på sådant sätt, att de ålägger väghållaren någon plikt att under vissa generellt angivna förutsättningar anordna vägbelysning. Det lämpliga torde i stället vara, att man väljer en ordning, som å ena sidan innebär att anordningar för belysning kan räknas till väganordningarna men å andra sidan möjliggör en tillämpning som vid behov är restriktiv och som medför, att belysningskostnader som hittills burits av annan än kronan icke i större utsträckning överföres på det allmänna. Starka skäl anses föreligga för en ordning, som ej är fastlåst till generella regler utan i stället åt de verkställande statliga myndigheterna — främst då statens vägverk — överlämnar att inom relativt vida

gränser besluta i vilken utsträckning och på vilka projekt man vid varje tillfälle skall satsa av de för vägändamål tillgängliga statliga resurserna på hållande av vägbelysning. I betänkandet presenteras också en ordning avsedd att möjliggöra ett sådant resultat.

Vad gäller de resurser som kan avdelas för vägbelysning anför de sakkunniga att resurserna till en början till väsentlig del måste tas i anspråk för sådana trafikleder, som nybyggs och därvid generellt anordnas i hög standard och med särskild hänsyn till biltrafiken. I viss utsträckning torde det dock redan från början vara lämpligt att en viss del av resurserna satsas på befintliga trafikleder, särskilt kanske för att där förbättra förhållandena på speciella olyckssträckor eller olyckspunkter. I någon utsträckning skulle man därvid också kunna tänka sig att låta statliga medel överta ekonomisk börda för belysningsanläggning, som för närvarande anordnats och drivs av annan än kronan.

I betänkandet framläggs förslag till erforderliga författningsändringar. Enligt förslaget skall till väg höra vägbanan och de övriga anordningar i övrigt som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift och brukande. Anordning för bl. a. vägbelysning skall emellertid också räknas till vägen, såvida beslut om utförande av anordningen fattats i den ordning som gäller för byggande av väg eller föreskrift därom getts i beslut om förändring av enskild väg till allmän.

De sakkunniga gör också vissa beräkningar av kostnadskonsekvenserna för det allmänna vid ett genomförande av förslaget. I anslutning härtill anför de sakkunniga bl. a. att en eventuell utbyggnad av vägbelysningen genom kronan såsom väghållare eller med stöd av statsbidrag kommer att ske endast successivt och i begränsad omfattning samt företrädesvis koncentreras till hårt trafikerade leder intill städer och samhällen.

Betänkandet jämte däröver avgivna remissvar övervägs f. n. inom Kungl. Maj:ts kansli.

Utskottet

I motionerna föreslås att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall hemställa att åtgärder vidtas för att förbättra belysningen vid övergångsställen på infartsleder och på gator i städernas utkanter för att underlätta för fotgängare och andra trafikanter att passera övergångsställena.

Som framgår av den föregående redogörelsen har liknande motioner väckts vid såväl 1967 som 1968 års riksdag. Motionerna har avslagits under hänvisning till pågående utredningsarbete. Härmed har åsyftats bl. a. den utredning som utförts av 1960 års vägsakkunniga. Dessa har nu avslutat sitt uppdrag. De sakkunniga har i ett våren 1968 avgett betänkande ingående behandlat frågan om behovet av stationär vägbelysning och föreslagit en ordning som

syftar till att sådan belysning skall utföras i större omfattning än som nu sker. Betänkandet jämte däröver avgivna remissvar prövas f. n. inom Kungl. Maj:ts kansli. Denna prövning bör inte föregripas.

Utskottet får under hänvisning till det anförda hemställa

att motionerna I: 148 och II: 168 icke föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 februari 1969

På tredje lagutskottets vägnar:

ERIK GREBÄCK

Vid detta ärendes behandling har närvarit:

från första kammaren: herrar Göran Karlsson (s), Svante Kristiansson (s), Knut Johansson (s), Åkesson (fp), Ebbe Ohlsson (m), Nils-Eric Gustafsson (cp) och Erik Jansson (s);

från andra kammaren: herrar Grebäck (cp), Svenning (s), Ekström (s), Sundelin (s), fröken Anderson (s), herrar Franzén i Träkumla (cp) och Wachtmeister (m).