



Väghållningens juridik



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Väghållningens juridik



© Sveriges Kommuner och Landsting, 2018

ISBN: 978-91-7585-700-8

Text: Germund Persson

Illustration: Christina Jonsson

Produktion: Advant

Tryck: Ätta.45, 2018

Förord

Denna upplaga av Vaghållningens juridik utgör en bearbetning och komplettering av den fjärde upplagan som utkom i september 2005. Ändringarna har bland annat föranletts av lagändringar och nyttillkomna rättsfall. Kapitelindelningen har dock kunnat behållas i stort. En redaktionell och språklig översyn av texterna har gjorts.

För att förenkla texten används vaghållning och vaghållare ofta som samlande begrepp. Således avses med vaghållning alla åtgärder som behöver utföras beträffande gator och vägar, och detta såväl sommar- som vintertid. Med vaghållare avses den som är skyldig att svara för sådan vaghållning.

Kommunen har ett omfattande ansvar för vaghållningen och kostnaderna för den är betydande. Kommunens pengar räcker som bekant inte till allt, och gatukontoren får inte alltid de anslag som skulle behövas för att tillmötesgå allmänhetens krav och önskemål. Klagomål och skadeståndskrav är inte helt ovanliga företeelser. Vaghållningen kan därför ge upphov till en mängd frågor av juridisk karaktär. Huvudfrågorna är vanligtvis följande:

- ✦ Hur långt sträcker sig kommunens skyldigheter?
- ✦ Vilket ansvar kan utkrävas av kommunen om den inte uppfyller sina skyldigheter?

Liksom tidigare är vår förhoppning att skriften Vaghållningens juridik ska ge god vägledning för tjänstemän och förtroendevalda inom de tekniska förvaltningarna som ställs inför olika juridiska frågeställningar som gäller vaghållning och vaghållansvar.

Tidigare upplagor av denna skrift har utarbetats av förbundsjuristen Guldner Hornsved på Kommunförbundets sektion för civilrätt. Författare till fjärde och femte upplagorna är Germund Persson, numera chefsjurist vid avdelningen för juridik på Sveriges Kommuner och Landsting. Texten har granskats av och diskuterats med en referensgrupp bestående av förbundsjuristerna Per Henningsson, Johan Larsson, Anna Marcusson och Olof Moberg samt handläggaren Selda Taner, samtliga vid Sveriges Kommuner och Landsting.

Stockholm i november 2018

Gunilla Glasare
Avdelningschef
Tillväxt och samhällsbyggnad

Peter Haglund
Sektionschef
Infrastruktur och fastigheter

Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

6	Kapitel 1. Inledning - vad är väghållning?
8	Kapitel 2. Byggande och drift av gator enligt plan- och bygglagstiftningen
8	2.1 Huvudmannaskap för gator och andra allmänna platser inom detaljplan
11	2.2 Byggande av gator
14	2.3 Underhåll av gator
15	2.4 Inlösen av gatumark m.m.
17	2.5 Gatukostnader
18	Kapitel 3. Väghållning enligt väglagen
18	3.1 Allmänt om allmänna vägar
20	3.2 Byggande av allmän väg
21	3.3 Drift av allmän väg
23	3.4 Prioritering av driftåtgärder
25	Kapitel 4. Väghållning av enskilda vägar
25	4.1 Vägar inrättade enligt den tidigare lagen om enskilda vägar
26	4.2 Väghållning enligt anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter
31	4.3 Kommunalt ansvar för enskild väghållning
34	Kapitel 5. Gaturenhållning och snöröjning av gata
34	5.1 Bakgrund
35	5.2 Gaturenhållning på gator med kommunalt huvudmannaskap
37	5.3 Gaturenhållning på trafikled över kvartersmark
38	5.4 Gångbanerens hållning
39	5.5 Genombrytande av snövallar m.m.
40	5.6 Fastighetsinnehavares gångbanerens hållning i övrigt
43	5.7 Kommunens allmänna städningsskyldighet
45	Kapitel 6. Belysning
47	Kapitel 7. Skyltar
52	Kapitel 8. Rätten att disponera över gata och gatumark
52	8.1 Gata som upplåtits till allmänt begagnande
53	8.2 Upplåtelse av gatumark för ledningar
54	8.3 Ledningsdragning m.m. inom vägområde för allmän väg
55	8.4 Extern medverkan vid utformning eller skötsel av gaturummet

57	Kapitel 9. Ordningslagen
57	9.1 Offentlig plats
58	9.2 Användning av gatu- och vägområde för annat ändamål - tillstånd av polismyndigheten eller inte?
60	9.3 Ingripanden mot otillåtna förfoganden över gatuutrymmet m.m.
62	9.4 Säkerhet vid brunnar och dammar
64	Kapitel 10. Vaghållarens ansvar
66	Kapitel 11. Skadestånd
66	11.1 Vållandeansvar och strikt ansvar
67	11.2 Vem är skadeståndsskyldig?
69	Kapitel 12. Skadestånd enligt skadeståndslagen
69	12.1 Halkskador
71	12.2 Brister i vägbanans beskaffenhet
76	12.3 Skador på grund av vägarbeten och snöröjning
80	12.4 Andra skador - oväntad utformning eller oväntade hinder
82	12.5 Jämkning enligt trafikskadelagen
85	Kapitel 13. Ansvar enligt miljöbalken
85	13.1 Miljöbalkens hänsynsregler
87	13.2 Andra bestämmelser i miljöbalken
89	13.3 Trafikbuller m.m. i tillsyns- och tillståndsärenden
98	13.4 Skadestånd för immissioner till följd av vägtrafik
105	13.5 Särskilt om avbräck i rörelse vid vägarbeten
107	13.6 Skador på grund av grävnings- och sprängningsarbeten
108	13.7 Skador på grund av salt och andra kemiska medel
109	Kapitel 14. Andra skador i förhållandet mellan fastighetsgrannar
109	14.1 Ytvatten från väg eller gata
113	14.2 Stödmurar i fastighetsgräns
114	14.3 Träd och buskar
118	14.4 Snö från hustak och grannfastighet
120	Kapitel 15. Vissa andra skadesituationer
120	15.1 Utfartsförbud
121	15.2 Ändrat höjdläge, trafikområde utlagt till annat ändamål
122	Kapitel 16. Skador på väg och väganordningar
122	16.1 Sönderkörd vägbana
122	16.2 Skadade väganordningar
125	Förkortningar
126	Sakregister

Inledning – vad är väghållning?

I denna skrift behandlas ett antal frågor som gäller väghållning. Med väghållning avses här alla åtgärder som vidtas beträffande gator och vägar. Det handlar i princip om byggande, drift och underhåll av gator och vägar. Med väghållare avses i skriften den som är skyldig att svara för väghållningen.

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar, av kommunala gator och av enskilda vägar. Staten är väghållare för ca 98 500 km allmänna vägar (europa- vägar, riksvägar och länsvägar). Det finns ca 42 000 km kommunala gator och vägar. Därtill kommer närmare 32 000 km kommunala gång- och cykel- vägar eller gångbanor. Mer än två tredjedelar av vägnätet – uppskattningsvis 440 000 km – utgörs av enskilda vägar. Av dessa är ca 150 000 km skogsbilvägar. Ansvaret för enskilda vägar ligger på fastighetsägarna eller sammanslutningar av fastighetsägare, t.ex. samfällighetsföreningar.

Kommunens skyldighet att sköta väghållningen gäller först och främst gator inom stadsplaner och inom detaljplaner där kommunen är huvudman för allmän plats.

Kommunen kan också ansvara för väghållning av allmän väg. Så är fallet om regeringen har förordnat att kommunen ska vara väghållare. Även om kommunen inte är väghållare kan kommunen vara skyldig att sköta renhållning av allmän väg.

Om kommunen är fastighetsägare kan kommunen som varje annan fastighetsägare ha ett ansvar för enskild väg som är till nytta för fastigheten. Detta ansvar kan vara direkt eller indirekt. Det indirekta ansvaret kan utövas t.ex. genom en samfällighetsförening.

I övrigt har kommunen inga lagliga skyldigheter att sköta väghållningen för enskilda vägar. Det gäller bl.a. vägar inom detaljplan där kommunen inte är huvudman för allmänna platser. Många kommuner har ändå frivilligt tagit över ansvaret för enskilda vägar. Kommuner svarar genom frivilliga åtaganden för drift och underhåll av ca 17 400 km enskilda vägar. Frågor om kommuner och enskild väghållning behandlas i kapitel 4.3.

Regler av betydelse för kommunernas väghållningsansvar är inte samlade i en enda lag. Tvärtom är det flera lagar som griper in.

Viktiga lagar som tas upp i denna skrift är bland annat:

- Plan- och bygglagen
- Väglagen
- Anläggningslagen
- Lagen om förvaltning av samfälligheter
- Lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning
- Miljöbalken
- Ordningslagen
- Skadeståndslagen

Byggande och drift av gator enligt plan- och bygglagstiftningen

2.1 Huvudmannaskap för gator och andra allmänna platser inom detaljplan

Frågor om huvudmannaskap för gator och andra allmänna platser regleras i byggnadslagstiftningen, numera nya plan- och bygglagen (PBL) som trätt i kraft den 2 maj 2011. Den har ersatt den äldre plan- och bygglagen (ÄPBL), som i sin tur ersatte 1947 års byggnadslag.

Enligt byggnadslagen kunde reglering av bebyggelse ske genom *stadsplan* eller *byggnadsplan*. Dessa planinstitut har i ÄPBL och PBL ersatts av *detaljplan*. Vid övergången till ÄPBL och PBL har bestämts att stadsplaner och byggnadsplaner som inte har upphävts i fortsättningen ska gälla som detaljplaner. Många sådana äldre stads- och byggnadsplaner gäller ännu.

Begreppen stadsplan och byggnadsplan kan fortfarande användas för de äldre planerna, men detaljplan är ett samlande begrepp för både nya och gamla planer.

För stadsplanelagd mark gäller som tidigare att det är kommunen som är huvudman för allmän plats och därmed ska anlägga och underhålla gator och andra allmänna platser. För byggnadsplanelagd mark gäller också som tidigare att kommunen inte är skyldig att göra detta.

I en detaljplan enligt PBL ska alltid anges om kommunen eller någon annan ska vara huvudman för allmän plats. Det är bara inom detaljplaner där kommunen är huvudman, som kommunen är skyldig att anlägga och underhålla gata och annan allmän plats. Om det saknas uppgift om vem som ska vara huvudman, har kommunen automatiskt den skyldigheten.

Om det finns *särskilda skäl* för det, får kommunen vid antagande av en detaljplan, bestämma att huvudmannaskapet ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser (4 kap. 7 § PBL). Detta gäller även om kommunen är huvudman och senare vill överföra huvudmannaskapet på någon annan. Det kräver en ändring av detaljplanen och för att kommunen ska kunna avsäga sig huvudmannaskapet krävs särskilda skäl enligt samma bestämmelse.

Särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap anses typiskt sett föreligga inom områden för fritidsbebyggelse. I tillämpningen har bedömningen varit något mera nyanserad. Som framgår av förarbetena till nya PBL är äldre rättspraxis fortfarande vägledande (prop. 2010/11:170 s. 427). En redovisning av praxis finns i en bilaga till LMV-rapport 2008:6, *Rättstillämpning avseende huvudmannaskap i detaljplaner*. Av Lantmäteriets redovisning framgår att särskilda skäl ibland ansetts föreligga även om ett planområde innehåller bebyggelse för permanentbostäder. Lantmäteriet konstaterade att enskilt huvudmannaskap för allmänna platser i detaljplan har accepterats även för bostadsområden avsedda för permanent boende, om det finns enskilt huvudmannaskap sedan tidigare i samma område eller i angränsande områden. En enhetlig förvaltning av ett större område framhålls som en omständighet som talar för ett enskilt huvudmannaskap. Detta har ansetts utgöra särskilda skäl för ett enskilt huvudmannaskap även vid ny eller kompletterande detaljplaneläggning. Särskilt tydligt framstår den situationen vid ett blandat boende, dvs. i områden som består av både permanentboende och fritidsboende.

Områdets karaktär kan här ha betydelse. Kommunens strävan att på olika sätt hjälpa till med uppbyggnaden av de allmänna platserna tycks vara en faktor som kan påverka bedömningen. Exempel där enskilt huvudmannaskap har accepterats är när kommunen köpt in eller bytt till sig mark som ska utgöra allmän platsmark i en detaljplan och sedan överlåtitt marken utan ersättning till den samfällighetsförening som ska förvalta de allmänna platserna. Vidare tycks visst avseende fästas vid möjligheterna att få driftbidrag från kommunen eller staten för förvaltningen av de allmänna platserna. Om kommunen varit positiv till detta har det talat för enskilt huvudmannaskap, trots att det är ett undantag från huvudregeln.

Från senare års rättspraxis kan noteras några avgöranden från Mark- och miljööverdomstolen (MÖD).

RÄTTSFALL MÖD 2012:44 och 2013:3

Rättsfallet MÖD 2012:44 gällde huvudmannaskap inom en detaljplan i Krokoms kommun. Genom planändringen ändrade kommunen huvudmannaskapet för allmänna platser med motiveringen att kommunen strävade efter en enhetlig förvaltning av allmän platsmark och att huvudmannaskapet därför borde vara enskilt. Mark- och miljööverdomstolen fann att enbart en strävan efter enhetlig förvaltning inte kunde anses utgöra särskilda skäl för att ändra det huvudmannaskap som gällt i över tjugo år.

I MÖD 2013:3 II var fråga om ändrat huvudmannaskap i samband med planändring för en större exploatering utanför Uppsala tätort. Skäl som enligt Mark- och miljööverdomstolen talade för att kommunen skulle kunna överlåta huvudmannaskapet till enskilda var att området tidigare delvis omfattats av byggnadsplan, att området var ett fritidshusområde som efterhand utvecklats mot permanentboende, att kommunen avsåg att hjälpa till med uppbyggnaden av de allmänna platserna och att syftet med planen var att uppnå en enhetlig förvaltning av ett större område. Sammantaget ansåg dock domstolen att kommunen inte visat att det förelåg sådana särskilda skäl som motiverade att man frångick huvudregeln om kommunalt huvudmannaskap. Framförallt pekade Mark- och miljööverdomstolen på att planens ändamål var att utvidga området till mer än tre gånger dess ursprungliga storlek och att skapa en helt ny stadsdel med både bostäder och offentlig och kommersiell service. Man hänvisade också till att området enligt översiktsplanen låg inom den så kallade stadsväven som omfattade kommunens tätort med närmsta omland samt att kommunen skulle vara markägare till detaljplanens allmänna platsmark. Att kommunen normalt överlät huvudmannaskapet till samfällighetsföreningar i områden utanför tätorten påverkade inte bedömningen.

Utgången blev den motsatta i MÖD 2013:3 I. Målet gällde ett fritidshusområde i Österåkers kommun från början av 1900-talet som på senare tid fått ett ökande inslag av permanentboende och där kommunen successivt gett bygglov för större hus. Området var beläget knappt en mil från kommunens tätort Åkersberga. Planprogrammet för området omfattade 35 detaljplaner, varav 11 detaljplaner vunnit laga kraft. I området fanns flera tomtägarföreningar som sedan lång tid tillbaka förvaltat områdets vägar. Tomtägarföreningen i planområdet motsatte sig inte enskilt huvudmannaskap. Det hade heller inte i övrigt framkommit att det fanns någon stark opinion bland de boende mot enskilt huvudmannaskap. Redan i planprogrammet föreslogs att huvudmannaskapet för områdets vägar skulle tillkomma de befintliga tomtägarföreningarna, men att kommunen skulle vara huvudman för uppsamlingsgatan, den s.k. busslingan. Omständigheter som enligt Mark- och miljööverdomstolen talade för att det förelåg särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap var att områdets ursprungliga karaktär i huvudsak bibehölls och dess avstånd från tätorten, de befintliga förhållandena i fråga om vägskötsel, avsaknaden av kommunalt bedrivna anläggningar och det svaga motståndet bland de boende inom området mot detaljplanen samt det faktum att andra planområden inom det större bebyggelseområdet hade enskilt huvudmannaskap. Även det förhållandet att kommunen åtog sig huvudmannaskapet för den s.k. busslingan och skulle anlägga kommunalt vatten och avlopp talade enligt Mark- och miljööverdomstolen för att en sådan lösning kunde godtas. Till detta kom att det var fråga om en relativt begränsad utbyggnad. Inom området var 77 fastigheter redan

bebyggda medan den överprövade detaljplanen medgav en förtätning med ytterligare cirka 50 fastigheter. Mark- och miljööverdomstolen pekade också på att området även fortsättningsvis skulle komma att ha karaktär av en blandad permanent- och fritidshusbebyggelse. Med beaktande av tidigare praxis fann domstolen därför att kommunen visat särskilda skäl för enskilt huvudmannaskap.

Till skillnad från vad som gällt tidigare ska det i fortsättningen anges i detaljplanen att huvudmannaskapet ska vara enskilt, om det inte ska vara kommunalt. Uttrycket enskild huvudman används i PBL för att beskriva vem som svarar för genomförandet av sådana allmänna platser där kommunen inte är huvudman. Denna förändring, som trädde i kraft den 1 januari 2015, har tillkommit för att öka tydligheten och minska den oklarhet som i vissa fall uppkommit om vem som ska vara huvudman för de allmänna platserna i de fall kommunen inte är det.

En annan förändring i förhållande till vad som gällt tidigare, är att det enligt nya PBL är tillåtet att ha delat huvudmannaskap inom en och samma detaljplan. De allmänna platserna inom en och samma detaljplan kan således delas upp så att vissa platser har kommunalt huvudmannaskap och andra har enskilt huvudmannaskap. Detta gör det möjligt att anpassa huvudmannaskapet till de praktiska behoven utan att man som tidigare behöver dela upp området på flera planer. Även ifråga om delat huvudmannaskap gäller huvudregeln att kommunen ska vara huvudman för en allmän plats, om det inte finns särskilda skäl för ett annat huvudmannaskap.

Staten kan vara väghållare för gata inom detaljplan (och stadsplan). Gatan är då samtidigt allmän väg. I sådana fall är det staten som är skyldig att anlägga och underhålla gatan.

I dagligt tal brukar man inte skilja särskilt noga på begreppen gata och väg. Begreppet *gata* används dock enligt PBL bara för trafikled – områden för fordons- och gångtrafik – inom detaljplan där kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Trafikleder i övrigt, t.ex. med enskilt huvudmannaskap, kallas *väg*.

2.2 Byggnad av gator

Enligt PBL ska kommunen ordna de gator (och andra allmänna platser) som kommunen är huvudman för efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen (6 kap. 18 § PBL). Det är alltså bara sådana gator som är direkt nödvändiga för den färdigställda bebyggelsen som måste ordnas. Det är i detta skede tillräckligt att gatorna ställs i ordning så att de kan användas för sina ändamål. En gata behöver alltså inte vara slutligt färdigställd när den öppnas för trafik.

När en gata är slutligt färdigställd och *upplåts för allmän användning* ställs högre krav på dess utformning.

När en gata upplåts för allmän användning ska den vara ordnad på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed. Den ska i fråga om gatubredd, höjdläge och utformning i övrigt följa detaljplanen (6 kap. 18 § tredje stycket PBL). Kommunen får dock göra små avvikelser från detaljplanen, om det inte motverkar syftet med planen. Om det finns bestämmelser om utformning av gata eller andra allmänna platser i detaljplanen är det i första hand de bestämmelserna som gäller. Formuleringen om ändamålsenlighet och ortens sed får närmast ses som ett komplement i de delar detaljplanen inte innehåller några bestämmelser om den närmare utformningen eller standarden på olika anläggningar.

Upplåtelse för allmän användning ska ske när det planområde som platserna finns inom har bebyggt enligt planen. Denna skyldighet är knuten till att hela området är färdigbyggt enligt planen. Om detta inte skett innan genomförandetiden har löpt ut, ska upplåtelse för allmän användning istället ske efter hand som bebyggelsen färdigställs.

Några formella krav på upplåtandet för allmän användning ställs inte längre.

8 kap. PBL innehåller bestämmelser om *tekniska egenskapskrav på byggnadsverk*, vartill bl.a. räknas anläggningar såsom gator och vägar. Det handlar om allmänna funktionskrav på byggnadsverk som uppförs eller ändras, bl.a. i fråga om bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet i händelse av brand, skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön, samt säkerhet vid användning och skydd mot buller (8 kap. 4 § PBL). Det finns även ett allmänt krav på att byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga ifråga om lämplighet för det avsedda ändamålet.

I 3 kap. plan- och byggförordningen (2011:338) utvecklas funktionskraven ifråga om utförande och projektering bl.a. vad avser bärförmåga, stadga och beständighet, säkerhet vid användning eller drift samt buller.

Vägverket (numera Trafikverket) har utfärdat föreskrifter om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator (VVFS 2003:140) som preciserar kraven bl.a. i fråga om säkerhet vid användning samt om buller (trafikbuller enligt miljöbalken, behandlas i kapitel 13.3). Vägverket har också utfärdat föreskrifter (VVFS 2004:31, omtryck VVFS 2007:103) om bärförmåga, stadga och beständighet hos byggnadsverk vid byggande av vägar och gator. Det är numera Transportstyrelsen som efter att ha hört Boverket får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av de nu nämnda bestämmelserna om tekniska egenskapskrav bl.a. ifråga om vägar och gator (10 kap. 6 § plan- och byggförordningen).

Stor praktisk betydelse vid byggande och utformning av gator och vägar har Vägars och Gators Utformning, VGU, som Trafikverket tagit fram tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting. Den senaste publikationen, version 2, är från juni 2015 (Trafikverkets publikationer 2015:86-90). För kommunerna är VGU ett frivilligt och rådgivande dokument.

När det gäller utförandet av gator bör även nämnas bestämmelsen i 8 kap. 12 § PBL som bl.a. innebär krav på hänsyn till stads- och landskapsbilden samt till natur- och kulturvärdena på platsen. Till grundkraven hör vidare att betydande olägenheter inte ska uppkomma för omgivningen och trafiken och att risken för olycksfall ska begränsas. Det kan noteras att dessa bestämmelser också är tillämpliga på allmänna platser med enskilt huvudmannaskap.

Egenskapskrav avseende tillgänglighet och användbarhet

PBL ställer särskilda krav på att gator och andra allmänna platser ska utformas så att de kan användas av personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Vid byggande eller ändring av en allmän plats gäller detta i den utsträckning som följer av särskilda föreskrifter. Sådana föreskrifter har Boverket meddelat med stöd av bemyndigande i 10 kap. 8 § plan- och byggförordningen, se Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader; BFS 2011:5, ALM 2.

Som framgår av 2 § i föreskrifterna gäller de när en allmän plats *nyanläggs*. Generellt krävs att sådana platser ska utformas så att de blir användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Lekplatser ska kunna användas av både barn och vuxna med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Där toalett för allmänheten finns ska minst en toalett kunna användas av personer med rullstol för begränsad utomhusanvändning. Föreskrifterna innehåller också krav på gångytor, utjämningar, ramper, trappor, hissar, kontraster och markeringar, varningsmarkeringar, skyltar, belysning, sittplatser och parkeringar för rörelsehindrade med tillstånd. Det bör observeras att föreskrifterna bara gäller om det inte är orimligt med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt.

Direkt enligt lagen (8 kap. 12 § andra stycket PBL) gäller att hinder mot tillgänglighet eller användbarhet på allmän plats *alltid ska avhjälpas*, om hindret med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna är *enkelt att avhjälpa*. Detta krav har retroaktiv verkan på så sätt att det även gäller befintliga gator och andra allmänna platser. I förarbetena (prop. 2009/10:170 s. 262) skriver regeringen bl.a. följande:

”Ett enkelt avhjälpt hinder bör alltid avhjälpas. Frågan huruvida ett hinder är enkelt att avhjälpa bör avgöras utifrån de praktiska och ekonomiska förutsättningarna för avhjälpanDET. Praktiska svårigheter handlar om det som fysiskt behöver göras för att avhjälpa hindret medan ekonomiska svårigheter handlar om kostnaderna för avhjälpanDET och förmågan att bära kostnaderna. Så snart det med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna inte är orimligt att kräva ett avhjälpanDE, bör alltså hindret avhjälpas utan tidsutdräkt. Frågan huruvida ett hinder är enkelt att avhjälpa bör ständigt omprövas.”

Boverket har bemyndigats att meddela föreskrifter om att vissa slags hinder mot tillgänglighet eller användbarhet ska anses enkla att avhjälpa. Sådana föreskrifter har meddelats i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2011:13) om avhjälpanDE av enkelt avhjälpta hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser, BFS 2013:9, HIN3 (omtryck).

Hinder som enligt föreskrifterna ska avhjälpas är bl.a. fysiska hinder såsom mindre nivåskillnader, ojämn markbeläggning, svårforcerade rännalar och trottoarkanter. Det finns också bestämmelser om avhjälpanDE av bristande kontrastmarkering, bristande varningsmarkering, brist på eller bristande utformning av orienterande skyltning, bristande eller bländande belysning, brist på eller bristande utformning av balansstöd, bristande utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd samt brister i lekplatser utformning eller utrustning. Som framgår av föreskrifterna ska sådana hinder avhjälpas, så snart det inte är orimligt med hänsyn till de praktiska och ekonomiska förutsättningarna. De ekonomiska konsekvenserna får inte bli orimligt betungande.

2.3 Underhåll av gator

PBL anger även att kommunen ska sköta underhållet av gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för (6 kap. 21 § PBL). Däremot ges inga besked i PBL om vilka kvalitetskrav man kan ställa på underhållet av gator. Motsvarande äldre bestämmelse i byggnadslagen innehöll ett tillägg om att gator skulle underhållas så att de fyllde behovet på ett tillfredsställande sätt. Att tillägget inte finns med i PBL innebär inte att kvalitetskravet ändrats. Det är närmast en självklarhet att gator ska underhållas så att de tillgodoser behovet. Kommunen måste alltså se till att gator och anordningar som hör till gatorna är i funktionsdugligt skick. Vad som är funktionsdugligt skick får bedömas med hänsyn till förhållandena på platsen. I kommunens skyldigheter ingår givetvis också att, när det behövs, utföra förbättringsarbeten och ombyggnadsarbeten.

I sammanhanget kan nämnas att 8 kap. 14 § PBL innehåller en allmän bestämmelse om ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och väsentliga tekniska egenskaper i huvudsak bevaras. Här till kommer att det även enligt 8 kap. 15-16 §§ PBL ställs krav på att allmänna platser – i skäligen utsträckning – ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer.

I PBL finns inga särskilda regler om gaturenhållning eller om vinterväghållning av gata. Sådana regler finns istället i lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning. De kommenteras i kapitel 5.

2.4 Inlösen av gatumark m.m.

Att mark i en detaljplan lagts ut till gata eller annan allmän plats innebär betydande inskränkningar för ägaren. Han eller hon får t.ex. inte bebygga marken. Inskränkningarna är så kännbara att fastighetsägaren kan kräva att få marken inlöst. Är det fråga om en detaljplan med kommunalt huvudmannaskap eller om en stadsplan, är kommunen skyldig att lösa in marken eller utrymmet med äganderätt, om fastighetsägaren begär det (14 kap. 14 § första stycket 1 PBL). Kommunen är inlösen skyldig även om staten skulle vara väghållare inom sådant område.

Är det fråga om en detaljplan med icke-kommunalt huvudmannaskap eller om en byggnadsplan, är det den som ska vara huvudman för platsen som är skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken eller utrymmet. Skulle staten eller kommunen vara väghållare enligt väglagen inom sådant område åvilar inlösen skyldigheten istället väghållaren. Huvudmannen respektive väghållaren får i dessa fall bestämma om inlösen ska ske med äganderätt, nyttjanderätt eller annan särskild rätt (se 14 kap. 15-17 §§ PBL). För statens del kan vägrätt enligt väglagen komma ifråga. Om en anläggningssamfällighet ska vara huvudman finns som regel alternativet att få marken upplåten enligt anläggningslagen.

PBL innehåller också regler om *rätt* för kommunen att lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för gata, eller annan allmän plats som kommunen ska vara huvudman för (6 kap. 13 § första stycket 1 PBL). Bestämmelser om rätt att lösa mark när annan än kommunen är huvudman finns i första hand i anläggningslagen.

Finns det i en detaljplan bestämmelser om att mark som är avsedd för enskilt bebyggande, ska användas för en allmän trafikanläggning eller för en trafikanläggning som är gemensam för flera fastigheter, ska den som ska vara huvudman för anläggningen förvärva nyttjanderätt eller annan särskild rätt i den omfattning som behövs för ändamålet, om fastighetsägaren begär det. Huvudmannen får även i detta fall bestämma vilken rätt som ska förvärfvas (14 kap. 18-19 §§ PBL).

Bestämmelsen kan t.ex. tillämpas om gemensamma utfarter ska förläggas på kvartersmark. Ofta är det en gemensamhetsanläggning som är huvudman för sådana trafikanläggningar och marken kan då upplåtas enligt anläggningslagen. För kvartersmark som i planen försetts med den begränsande beteckningen x (marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik) eller z (marken ska vara tillgänglig för allmän körtrafik), är kommunen ofta huvudman. Om så är fallet åvilar inlösenkyldigheten kommunen. Någon rätt för kommunen att förvärva särskild rätt till sådan mark finns dock inte i PBL. Upplåtelse av sådan mark kan ske genom nyttjanderätt eller servitut på avtalsmässig grund. Alternativt kan t.ex. fastighetsbildningsservitut komma ifråga.

Om en överenskommelse om markinlösen inte kan träffas mellan parterna, kan den part som vill att inlösen ska ske med stöd av någon bestämmelse i PBL väcka talan om inlösen genom att ansöka om stämning hos mark- och miljödomstolen. Frågor om inlösen kan också prövas av lantmäterimyndigheten i ärenden om fastighetsreglering enligt fastighetsbildningslagen eller i ärenden om inrättande av gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen.

För trafiken till och från en gata eller annan allmän plats kan det ibland vara lämpligt med en förbindelse över kvartersmark. I vissa fall kan det då finnas intresse att säkerställa t.ex. att en samfärdad väg får nyttjas genom en servitutsupplåtelse till förmån för gatumarksfastigheten. Denna fråga har prövats av Svea hovrätt, som fann att det för en kommunal fastighet för allmän plats skulle bildas ett servitut med rätt att nyttja en samfärdad fastighet för gångtrafik enligt 7 kap. 1 § fastighetsbildningslagen (utslag 2003-09-23 i mål nr Ö 6754-02, refererat som RH 2006:8). För att få till stånd ett lämpligt gångvägssystem inom det aktuella planområdet bedömdes det ändamålsenligt att den kommunala fastigheten gavs möjlighet att nyttja den samfärdade vägen. Det förelåg ett sådant varaktigt och funktionellt samband mellan nyttigheten på den tjänande fastigheten och utnyttjandet av den härskande fastigheten som krävs för bildande av servitut. Hovrätten bedömde – till skillnad mot lantmäterimyndigheten och fastighetsdomstolen – att den kommunala fastigheten också för sin ändamålsenliga användning i sådan hög grad var beroende av att kunna utnyttja den anslutande samfärdade fastigheten att väsentlighetsvillkoret var uppfyllt.¹

Not. 1. Förutsättningarna för att upplåta motsvarande rätt med stöd av 50 § anläggningslagen är mera begränsade, se NJA 2014 s. 228 (s. 30).

2.5 Gatukostnader

PBL ger kommunen möjlighet att i viss omfattning kompensera sig för gatukostnaderna. Kommunen kan nämligen ta ut avgifter av fastighetsägarna genom s.k. *gatukostnadsersättning*. Sådan ersättning kan bara tas ut inom detaljplan, där kommunen är huvudman, samt inom stadsplan. Det är bara utgifter för markförvärv samt iordningställande och förbättring av gata som kan läggas till grund för avgifterna, däremot inte drifts- och underhållskostnader.

Frågan om ändrade regler om gatufinansieringen har utretts vid flera tillfällen, senast genom Lantmäteriets promemoria med förslag till normaltaxa för kommunala gatuavgifter 2015, som har remissbehandlats. Utredningsarbetet har inte lett till ändrad lagstiftning.

I den mån kommunen och en markägare eller annan exploatör träffar ett *exploateringsavtal*, kan frågan om byggande och finansiering av gator och annan infrastruktur regleras i avtalet. Enligt 6 kap. 40 § PBL får ett exploateringsavtal avse åtagande för en byggherre eller en fastighetsägare att *vidta eller finansiera åtgärder* för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Åtgärder ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras.

Nödvändiga åtgärder kan också omfatta andra åtgärder som är direkt föranledda av detaljplanen. Det kan även vara fråga om åtgärder som behöver vidtas utanför det område som den aktuella detaljplanen avser. Till denna kategori hör exempelvis åtgärder som behövs för att kommunikationerna till och från ett nytt bostadsområde ska fungera eller för att åstadkomma en säker och effektiv trafikreglering för ett nytt eller utvidgat köpcentrum, t.ex. finansiering av nödvändiga avfarter eller andra investeringar i teknisk infrastruktur som är nödvändiga för att genomföra en detaljplan.

Ett exploateringsavtal kan även omfatta medfinansieringsersättning, under förutsättning att den väg eller järnväg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde. Överlag gäller att byggherrens eller fastighetsägarens åtagande ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen.

Väghållning enligt väglagen

3.1 Allmänt om allmänna vägar

Väglagen innehåller regler om *allmänna vägar*. Det är viktigt att notera detta. Väglagen reglerar således inte frågor om kommunala gator eller om enskilda vägar (frånsett anslutning av enskild väg till allmän väg).

För allmän väg är staten som regel väghållare. *Trafikverket* handhar väghållningen för statens räkning. Väghållningsmyndighet för statliga vägar är de till Trafikverket hörande regionala förvaltningarna.

Även en kommun kan vara väghållare för allmän väg, om kommunen har förordnats som väghållare av regeringen eller den myndighet regeringen bestämt. En förutsättning för detta är att det främjar en god och rationell väghållning. Kommunen kan inte vägra att ta emot ett sådant förordnande. I förarbetena uttalas dock att ny eller utökad väghållningsskyldighet för en kommun i regel inte bör meddelas mot kommunens vilja (prop. 1971:123 s. 154). I dagsläget är det drygt 200 kommuner som är väghållare för sådant väghållningsområde.

Väghållningsmyndighet i de fall kommunen är väghållare enligt väglagen är den kommunala nämnd som kommunfullmäktige utsett. I väglagen är ett antal bestämmelser knutna till begreppet väghållningsmyndighet. För kommunernas del regleras detta bara i begränsad utsträckning i andra författningar. Här kan nämnas 10 kap. 14 § trafikförordningen och 2 kap. 13 a § vägmärkesförordningen, där i bägge fallen formuleringen den (kommunala) myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen används.

Ändring av en kommuns väghållningsområde beslutas av Trafikverket. Innan sådant beslut meddelas ska Trafikverket höra kommunen och länsstyrelsen. I sammanhanget kan noteras att en allmän väg för vilken kommunen är väghållare förlorar egenskapen av allmän väg om vägen upplåts till allmänt begagnande som gata – i sådant fall blir bestämmelserna om gator i PBL tillämpliga istället för väglagen.

En annan åtgärd som kan påverka förutsättningarna för väghållningen är om Trafikverket eller regeringen beslutar att dra in en allmän väg. Det får ske om vägen efter tillkomsten av en ny väg eller av något annat skäl inte längre behövs för det allmänna och åtgärden bara medför ringa olägenhet för bygden. För att ordna väghållningen när en väg dras in ska väghållaren, om det behövs, påkalla förrättning enligt anläggningslagen (25 § väglagen). I sammanhanget kan nämnas att särskilda regler gäller för broar som omfattas av bestämmelserna om vattenverksamhet i miljöbalken (se bl.a. prop. 2005/06:160 s. 275). Att en allmän väg dras in från allmänt underhåll innebär inte med automatik att det vattenrättsliga ansvaret för de eventuella broar som finns på den indragna vägen upphör eller övergår på den nya väghållaren.

Det kan anmärkas att reglerna i väglagen inte hindrar en kommun eller ett landsting att lämna bidrag till byggande av allmän väg som staten ansvarar för. Detta framgår numera av 2 kap. 1 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter. Enligt kommunallagen måste dock ett sådant stöd tillgodose ett allmänt intresse för kommunen/landstinget eller dess medlemmar.

I praxis har det ansetts kompetensenligt för en kommun att lämna ekonomiskt bidrag för att upprätthålla och utveckla färjetrafik med annat nordiskt land (RÅ 1979 Ab 12) eftersom ett fortsatt stöd till upprätthållande av trafiken fick anses tjäna ett allmänt intresse som var knutet till kommunen. Att främja opinionen i viss vägfråga torde däremot inte vara kompetensenligt. I rättsfallet RÅ 1993 ref. 32 hade Malmö kommun inför riksdagsbeslutet i frågan om en fast förbindelse över Öresund anslagit medel till en kampanj med syftet att skapa opinion för en viss lösning av denna fråga. Även om Malmö kommun berördes av vilken lösning som skulle komma till utförande, ansåg Regeringsrätten att det inte varit en angelägenhet för kommunen att aktivt söka påverka opinionen till förmån för genomförandet av en av lösningarna.

Väghållare för allmän väg ska sköta *väghållningen*. Med väghållning enligt väglagen menas *byggande av väg och drift av väg*. För all väghållning gäller som ett grundläggande krav att tillbörlig hänsyn ska tas till både enskilda intressen och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. Dessutom ska en estetisk utformning eftersträvas (4 § väglagen).

Till väg hör enligt väglagen både *vägbanan* och *övriga väganordningar*. Reglerna om väghållning i lagen omfattar således också sådana anordningar. Med väganordning avses anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande och som har kommit till genom väghållarens försorg eller övertagits av denne (2 § väglagen). Exempel på väganordningar är slänter, diken, vägtrummor, räcken, stängsel och vägbelysning. Mark intill vägbana eller annan väganordning som är avsedd till kantremsa kan vara väganordning till en bredd av två meter. Även parkeringsplatser, rastplatser och andra uppställningsplatser för fordon samt anordningar till skydd mot vägtrafikbuller kan räknas som väganordning. Mark eller utrymme som tagits i anspråk för väganordning utgör *vägområde* (3 § väglagen).

3.2 Byggande av allmän väg

Byggande av väg omfattar anläggande av en ny väg samt ombyggnad av en väg. Det kan noteras att en åtgärd på en befintlig väg inte anses vara byggande av väg om åtgärden endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen och berörda fastighetsägare eller innehavare av särskild rätt skriftligen medgett att mark eller annat utrymme får tas i anspråk.

Den som avser att bygga en väg ska upprätta en *vägplan*. Begreppet vägplan infördes i väglagen den 1 januari 2013. En arbetsplan som har upprättats och, om det behövs, fastställts enligt äldre regler ska med vissa undantag anses vara en fastställd vägplan (se övergångsbestämmelserna till SFS 2012:439).

Under arbetet med att upprätta en vägplan ska samråd ske bl.a. med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Samrådet ska avse vägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Samrådet ska inledas så tidigt som möjligt och anpassas efter behovet i det enskilda fallet. Resultatet av samrådet ska redovisas i en samrådsredogörelse som successivt uppdateras fram till dess att vägplanen kungörs.

Vägplanen ska innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa vägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för vägen och för att bygga vägen. Vägplanen ska också innehålla uppgifter om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Den ska vidare innehålla uppgifter om verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, samt om åtgärder som *undantas från krav på bygglov* för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer med stöd av ett medgivande från berörd kommun (se även 6 kap. 2 § första stycket 4 PBF).

Det finns alltså en möjlighet för kommunen att medge undantag från krav på bygglov för vissa åtgärder som normalt sett hänger samman med byggandet av en väg och som därmed utgör en del av vägens utformning. För att det ska vara möjligt att besluta om undantag från bygglovsplikten bör det krävas att frågan tas upp tidigt i den fysiska planeringsprocessen i samband med förberedelser och inledande samråd. Därigenom får alla berörda, inte minst kommuner och sakägare, tidigt besked om avsikten att göra undantag från bygglovsplikten i vägplanen. Kommunen själv har att avgöra vilket kommunalt organ som ska handha frågor om sådana undantag.

Väglagen innehåller inte några närmare kvalitetskrav på byggande av väg. Sådana finns istället i de under kapitel 2.2 omnämnda föreskrifterna om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator. Fokus i väglagen ligger istället, som framgått ovan, på lokalisering, utformning och miljöpåverkan.

Som huvudregel ska den som avser att bygga en väg efter samrådsförfarandet kungöra förslaget till vägplan och underlaget till denna och låta det granskas. Efter granskningstiden ska den som avser att bygga vägen i ett granskningsutlåtande sammanställa och kommentera de skriftliga synpunkter som har kommit in under granskningstiden.

Trafikverket prövar frågan om att fastställa en vägplan efter samråd med berörda länsstyrelser. Trafikverket ska överlämna frågan om att fastställa planen till regeringen för prövning om Trafikverket och en länsstyrelse har olika uppfattning.

En väg får börja byggas först sedan vägplanen har blivit fastställd. När en väg byggs får bara oväsentliga avvikelser göras från vägplanen. Om en sådan avvikelse görs i fråga om den mark eller det utrymme som enligt planen ska tas i anspråk för vägen, ska det omedelbart antecknas i ett tillägg till planen.

Vägrätt

Väglagen ger väghållaren mycket starka rättigheter i förhållande till ägare av mark där en allmän väg ska dras fram. Fastställelse av en vägplan innebär att väghållaren får s.k. *vägrätt*.

Vägrätt innebär enligt 30 § väglagen en rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Typiskt sett innebär vägrätten även att väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över markens eller utrymmets användning, samt att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Annat kan dock ha bestämts i vägplanen, i en överenskommelse eller i ett beslut om enskild vägs förändring till allmän.

Om det i en fastställd vägplan för ett vägbyggnadsprojekt har avsatts mark eller annat utrymme som behövs för att bygga vägen, ska tillfällig nyttjanderätt till marken upplåtas för den tid som angetts i planen (35 § väglagen).

I vägplanen ska det finnas en upplysning om att planen, när den vunnit laga kraft, ger väghållaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag (16 a § väglagen).

3.3 Drift av allmän väg

När det gäller *drift av väg* innehåller 26 § väglagen en allmän bestämmelse som anger att vägen ska hållas i ett för samfärdseln tillfredsställande skick. Det ska enligt bestämmelsen ske genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

I 26 § väglagen anges också att renhållning ska utföras på vägområdet så att olägenheter för människors hälsa förebyggs eller avhjälps och så att skåliga trevnadshänsyn blir tillgodosedda. Väghållarens renhållningsskyldighet

gäller inte bara själva vägområdet utan även mark till en bredd av 25 meter in- till parkeringsplats eller rastplats som är väganordning. En förutsättning för väghållarens skyldighet är dock att allmänheten har tillträde till marken. Det kan noteras att väghållarens renhållningsansvar här regleras uttömmande i väglagen. Det framgår av en särskild bestämmelse att ytterligare krav ifråga om renhållning inom angivna områden inte kan ställas med stöd av miljöbalken (26 § andra stycket väglagen och 1 kap. 7 § miljöbalken).

För väghållarens renhållningsskyldighet finns ett undantag som avser områden inom detaljplan. Inom sådana områden reglerar väglagen väghållarens renhållningsskyldighet bara ifråga om motorväg och motortrafikled.

Av 26 § väglagen framgår att som drift av väg avses utöver underhåll, reparation och renhållning även serviceåtgärder och förbättringsåtgärder. Med renhållning avses i väglagen renhållning i egentlig bemärkelse, dvs. städning- åtgärder. Dit hör däremot inte vad som kan kallas *vinterväghållning*. Åtgärder för vinterväghållning räknas i stället till det som kallas servicearbeten.

I 5 kap. 1 § vägförordningen (2012:707) förklaras mera utförligt vad som ingår i olika typer av driftåtgärder. Driftåtgärder delas upp i fem grupper. Dessa är servicearbeten, underhållsarbeten, förbättringsarbeten, renhållning samt åtgärder som på annat sätt håller vägen i ett för samfärdseln tillfreds- ställande skick.

- › **Servicearbeten** är åtgärder som säkerställer att trafiken kan komma fram. Som exempel anges snöplogning, halkbekämpning, reparation av mindre skador, hyvling och dammbindning på grusvägar. Hit bör också räknas rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning samt bortförande av sand eller annat som använts vid halkbekämpning.
- › **Underhållsarbeten** är åtgärder för att bibehålla vägens standard. Exempel på sådana åtgärder är förnyelse av slitlager, förnyelse av vägmarkeringar samt dikning.
- › **Förbättringsarbeten** anges vara ”smärre åtgärder” som förbättrar vägens standard. Exempel på sådana åtgärder är beläggning av grusväg, förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten.
- › **Renhållning** är åtgärder för att hålla vägen ren, t.ex. att sopa, ta bort skräp och smuts samt att bekämpa ogräs.
- › Den femte gruppen **Åtgärder som på annat sätt...** är en samlingsgrupp för åtgärder som inte riktigt passar in under de fyra andra men som ändå behövs för att vägens skick ska anses vara tillfredsställande. Hit hör t.ex. drift av färja och vägbelysning.

Drift av allmän väg är väghållarens skyldighet. Det är alltså väghållaren som ska utföra sådana driftåtgärder som nämnts. Det har då ingen betydelse om den allmänna vägen ligger inom detaljplanelagt område eller om den ligger utanför. Som framhållits ovan råder dock något speciella fördelningsregler ifråga om renhållningsansvaret. Inom detaljplan är väghållaren skyldig att städa bara sådan allmän väg som är motorväg eller motortrafikled. Städning av allmän väg som inte är motorväg eller motortrafikled men som ligger inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap måste kommunen ombesörja. Den skyldigheten gäller inte enligt väglagen utan på grund av bestämmelserna i lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

3.4 Prioritering av driftåtgärder

Vilken kvalitet kan man kräva att väghållare för allmän väg ska hålla på sina drift- och underhållsåtgärder? Det svar som väglagen ger på denna fråga är att vägen ska hållas i tillfredsställande skick för samfärdseln. Kvalitetskravet är alltså allmänt formulerat och någon närmare förklaring till vad som menas med tillfredsställande skick ges inte. Viss ledning för bedömning av vad som är godtagbar kvalitet kan man få ur de definitioner av olika driftåtgärder som angetts ovan. Från dessa utgångspunkter får man sedan bestämma kvalitetskravet med hänsyn till förhållandena på platsen. Man måste alltid se på vilket behov som finns just på den aktuella platsen och under de aktuella förhållandena.

Väghållarens skyldigheter har getts en elastisk utformning. Det är väghållaren själv som från fall till fall måste bedöma vad som behöver göras. Det innebär dock inte att väghållaren har någon helt fri bestämmanderätt. I stället är det så att man förutsätter att väghållaren ska göra en riktig bedömning av behovet. Det kan vara en svår uppgift. Svårigheterna ökar också av att resurserna är begränsade.

Ofta ställs frågan vilka resurser väghållaren måste hålla sig med. Det är inte meningen att väghållaren för allmän väg ska ha sådana resurser för väghållningen att denne alltid och omedelbart kan utföra alla arbeten som är önskvärda. Trafikanterna måste finna sig i att det ibland tar tid innan behövliga arbeten blir utförda. En sådan fördröjning kan troligen framförallt förväntas inom vägavsnitt med låg trafik. Det anses nämligen vara både en rättighet och en skyldighet för väghållaren att prioritera sina drift- och underhållsåtgärder med hänsyn till behov och tillgängliga resurser. Följaktligen kan lågtrafikerade vägar ibland få komma i andra hand.

I förarbetena till väglagen har resursproblemet tagits upp i samband med en diskussion om upplogade snövallar vid enskilda utfarter (prop. 1971:23 s. 168 och 173). Där sägs bl.a. att väghållaren inte ens med avsevärd ökning av resurserna har möjlighet att ta bort snövallarna inom rimlig tid. En väghållare för allmän väg är alltså egentligen inte skyldig att befria enskilda utfarter från snövallar. Det förutsätts dock att väghållaren vid snöröjningen i möjligaste mån försöker undvika att blockera enskilda utfarter. Det anses särskilt viktigt att övergångsställen hålls fria från snö. Snövallar som uppkommit på sådana ställen bör därför tas bort så snart det är möjligt. I förarbetena antyds också att snöröjning på gång- och cykelbanor har hög prioritet. Särskilt gäller detta för gångbanor i tätbebyggda områden.

Frågan om prioritering måste skiljas från de fall då en verklig inskränkning görs i väghållarens driftsåtgärder. Sådan inskränkning kräver tillstånd av Trafikverket (se 26 § tredje stycket väglagen).

Väghållning av enskilda vägar

Med enskild väg avses en väg som inte är allmän väg eller kommunal gata. Även kommuner kan svara för väghållning av enskilda vägar. Det kan ske på olika grunder.

4.1 Vägar inrättade enligt den tidigare lagen om enskilda vägar

Regler om enskilda vägar har tidigare – fram till och med år 1997 – funnits i lagen om enskilda vägar (EVL).

Med väghållning avsågs enligt EVL byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning. Till vägunderhåll räknades alla åtgärder som behövdes för att vägen skulle hållas i tillfredsställande skick. Med vinterväghållning avsågs arbete för att hålla vägbanan fri från hinder av is och snö. EVL angav inte uttryckligen att halkbekämpning ingick i väghållningen. Trots detta är det ingen tvekan om att även enskilda väghållare är skyldiga att sanda när det behövs. Det framgår av ett flertal rättsfall att även en enskild väghållare som slarvat med sandningen kan bli skadeståndsskyldig mot den som skadat sig på grund av halka.

Enligt EVL var det fastighetsägarna eller med dem jämställda innehavare av fastigheter som var väghållare. De kunde sköta väghållningen gemensamt enligt överenskommelse. De kunde också sköta den genom en vägsamfällighet eller en vägförening.

EVL upphävdes vid utgången av år 1997 genom *lagen (1997:620) om upphävande av lagen om enskilda vägar*. Syftet var bl.a. att åstadkomma ett enhetligt förvaltningssystem och i övrigt modernare och enklare regler. I samband med upphörandet av EVL överfördes vissa regler om enskilda vägar till anläggningslagen (AL).

Vägar och andra anläggningar som omfattats av samfälligheters väghållning enligt EVL eller äldre lagstiftning anses enligt lagen om upphävande av lagen om enskilda vägar automatiskt som *gemensamhetsanläggningar inrättade enligt AL*. För förvaltningen av dem gäller därmed lagen om förvaltning av samfälligheter. Frågor om väghållning av enskilda vägar inrättade enligt EVL får således numera lösas genom tillämpning av reglerna i anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter.

Lagen innebär också att vägsamfälligheter eller vägföreningar som varit juridiska personer numera betraktas som samfällighetsföreningar enligt lagen om förvaltning av samfälligheter. Stadgar som har fastställts för sådana äldre samfälligheter får tillämpas även i fortsättningen, i den mån de inte strider mot bestämmelserna i lagen om förvaltning av samfälligheter. Det är inget som hindrar att de har kvar sina äldre namn ”vägsamfällighet” eller ”vägförening”, även om de formellt sett numera utgör samfällighetsföreningar. För äldre samfälligheter som inte varit juridiska personer gäller reglerna om delägarförvaltning i lagen om förvaltning av samfälligheter.

Trots att EVL upphört föreskrivs i lagen om upphävande av lagen om enskilda vägar att reglerna om beräkning av *andelstal* i EVL ska fortsätta att gälla till dess att nya grunder för kostnadsfördelningen har fastställts enligt anläggningslagen. Samtidigt anges att nya grunder för fördelningen av kostnaderna enligt AL ska fastställas med verkan senast från och med den 1 januari 2005. Äldre vägorganisationer har därför att tillse att en omprövning sker i de fall det behövs för att grunderna för fördelning av kostnaderna ska stämma överens med AL, om detta inte redan skett.

Omprövningsförrättningen kan som regel förenklas och förbilligas om fastighetsägarna träffar en frivillig överenskommelse om fördelningsgrund som kan fastställas genom beslut av lantmäterimyndigheten.

4.2 Väghållning enligt anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter

Inrättande av gemensamhetsanläggning

Genom en lantmäteriförrättning enligt AL kan en anläggning inrättas som *gemensamhetsanläggning* om den är *gemensam* för flera fastigheter och tillgodoser ändamål av *stadigvarande betydelse för dem* (1 § AL). Det innebär bl.a. att vägar som är gemensamma för flera fastigheter kan inrättas som gemensamhetsanläggning. De fastigheter som har del i en sådan gemensamhetsanläggning utgör en särskild anläggningssamfällighet.

Gemensamhetsanläggning för vägar kan bildas såväl inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap (t.ex. inom storkvarter) som inom detaljplan med enskilt huvudmannaskap. Sådana gemensamhetsanläggningar kan också

inrättas utanför detaljplan. Vägar i form av gemensamhetsanläggningar kan vara allt från mycket stora vägnät i tätorter, till trafikleder inom storkvarter, utfartsvägar från mindre bebyggelsegrupper utanför detaljplanelagt område eller vägar för skogsbruk och lantbruk. Gemensamhetsanläggningar för vägar är särskilt vanliga inom fritidsområden.

Rätt att ansöka om en anläggningsförrättning har bl.a. ägare av en fastighet som ska delta i anläggningen, ägare av en fastighet som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats med enskilt huvudmannaskap eller för trafik-anläggning som är gemensam för flera fastigheter samt kommunen. Även en samfällighetsförening får, efter beslut av föreningsstämman, begära en förrättning som angår gemensamhetsanläggning under föreningens förvaltning.

Gemensamhetsanläggning och rätt till utrymme är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen. Inlöst mark är samfällig för de fastigheter för vilka inlösen skett (14 § första stycket AL).

Byggnad och drift av enskilda vägar

Väghållare för vägar som tillhör en gemensamhetsanläggning är samfälligheten, dvs. i praktiken ägarna till de fastigheter som ingår i samfälligheten. Man kan också gå ett steg längre och bilda en förening enligt lagen om förvaltning av samfälligheter. Det blir då föreningen som får ta hand om väghållningen.

En gemensamhetsanläggnings ansvarsområde bestäms av lantmäterimyndighetens anläggningsbeslut. Anläggningsbeslutet ska bl.a. ange gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek och huvudsakliga beskaftenhet i övrigt. Det ska också ange deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningen och deras andelstal i fråga om kostnaderna för anläggningens utförande och drift, det utrymme som upplåts för gemensamhetsanläggningen, de fastigheter eller del av fastigheter som inlöses, den tid inom vilken anläggningen ska vara utförd och behövliga föreskrifter i fråga om anläggningens utförande i övrigt (24 § AL). Erforderlig mark eller annat utrymme som behövs för en gemensamhetsanläggning ska således upplåtas genom anläggningsbeslutet. I vissa fall kan inlösen komma ifråga.

Till väg hör enligt 46 § AL vägbanan och övriga väganordningar. Med väganordning avses anordningar som behövs för vägens drift eller brukande. Väganordning är också till väg ansluten brygga eller färja med färjeläge.

Varken AL eller lagen om förvaltning av samfälligheter innehåller några särskilda bestämmelser om väghållningens innebörd. De äldre bestämmelserna i EVL om byggande av väg, vägunderhåll och vinterväghållning, har närmast en motsvarighet i 14 § andra stycket AL, som anger att de deltagande fastigheterna utgör en särskild samfällighet för anläggningens utförande och drift.

Gränsdragningen mellan byggande och drift (underhåll) har enligt förarbetena överlämnats åt praxis. Förarbetena till äldre lagstiftning kan fort-

farande vara en vägledning. Enligt EVL omfattade begreppet byggande av väg inte enbart anläggande av en ny väg utan även omläggning och förbättring av en befintlig väg. Med omläggning av väg avsågs förändring av en vägs läge i plan, inklusive förändring av bredden. Med förbättring avsågs vägarbeten som var ägnade att höja en vägs standard, exempelvis förändring av vägprofilen eller en grundförstärkning. Mindre förbättringsarbeten med jämförelsevis obetydliga kostnader kan dock räknas till underhållet, åtminstone om de utförs i samband med detta (prop. 1973:160 s. 266; se även Mark- och miljööverdomstolens dom 2014-04-03 i mål nr F 9395-13).

Om det skäligen kan befaras att en gemensamhetsanläggning inte kommer att utföras inom föreskriven tid, får lantmäterimyndigheten på ansökan av någon som har rätt att ansöka om förrättning förordna en s.k. syssloman för att genomföra anläggningsbeslutet. En sådan syssloman har de befogenheter som annars tillkommer delägarna (33 a § AL). Om det har bildats en samfällighetsförening för förvaltningen av gemensamhetsanläggningen, och denna ändå inte kommer till stånd, finns möjligheter att ”tvinga fram” verkställighet av beslutet även genom att länsstyrelsen utser ytterligare ledamöter i föreningens styrelse (31 § lagen om förvaltning av samfälligheter).

Vad som närmare avses med drift har inte kommenterats i förarbetena. 1986 års Väghållningsutredning konstaterade i bilagan Enskilda vägar (SOU 1987:26) att vägunderhållet får anses ha en central betydelse eftersom många enskilda vägar inom större tätorter har en hög nyttjandegrad och därför ofta hög standard och att den mera generellt utformade bestämmelsen i 14 § andra stycket AL också innefattar sådana väghållningsåtgärder som avsetts i 3 § EVL. Man kan nog dra slutsatsen att det i driften av enskilda vägar normalt ingår både vägunderhåll och vinterväghållning så att vägen kan fylla sitt ändamål och trafiksäkerheten inte försämras. Avgörande är naturligtvis ändamålet med vägen, trafikens omfattning och karaktär samt i vad mån vägen hålls öppen för allmän trafik. Även halkbekämpning krävs om trafikförhållandena motiverar det.

I sammanhanget kan noteras att lagen om offentlig upphandling (LOU) kan vara tillämplig på enskild väghållare (se NJA 2003 s. 683). Avgörande tycks enligt Högsta domstolen vara om väghållaren – t.ex. en samfällighetsförening – får bidrag för att tillgodose behov som normalt tillgodoses av det allmänna och att verksamheten till mer än 50 % finansieras med allmänna medel.

Deltagande fastigheter har naturligtvis rätt att nyttja vägen för sitt ändamål. Däremot finns ingen automatisk rätt för utomstående att utan medgivande köra på en enskild väg med motorfordon. Det är i första hand ägaren av den enskilda vägen – t.ex. en samfällighetsförening – som bestämmer detta. Enligt 10 kap. 10 § trafikförordningen (SFS 1998:1276) är det ägaren av vägen som ska avgöra om trafik med motorfordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Förbud ska utmärkas med vägmärke eller på annat tydligt sätt. Genom förbudsskylt eller bom kan således förbud meddelas mot trafik med obehöriga motorfordon.

För att få rätt till bidrag till enskild väghållning från stat eller kommun, ingår dock regelmässigt som villkor att vägen inte utan medgivande från bidragsgivaren får stängas för allmän trafik. Och om en gemensamhetsanläggning har inrättats för att vara huvudman för vägar och andra allmänna platser inom en detaljplan, får det förutsättas att gemensamhetsanläggningen har att upplåta vägarna och platserna i enlighet med ändamålet i detaljplanen.

En ägare av en fastighet som ingår i en gemensamhetsanläggning kan få betala s.k. slitageersättning, nämligen för uppkomna merkostnader om fastigheten *tillfälligt använder vägen i väsentligt större omfattning* än som svarar mot fastighetens andelstal för driftskostnaderna (48 a § AL). Det kan t.ex. handla om byggnads- eller anläggningsarbeten som medför ett tillfälligt utökat transportbehov som belastar vägarna avsevärt mer än normalt. Det kan många gånger vara lämpligt att reglera frågan om väsentligt ändrat nyttjande i ett avtal mellan samfälligheten och den enskilde fastighetsägaren, så att man på förhand reglerat frågor om återställningsskyldighet eller hur ersättning för slitage och skador på samfällighetens vägar ska bestämmas. Handlar det om en permanent förändring av en fastighets nyttjande av en väg, bör dock snarare övervägas om det finns förutsättningar för att ändra fastighetens andelstal.

Närmare information om enskild väghållning finns bl.a. i skriften *Enskild väghållning* (Trafikverket och Riksförbundet för enskild väghållning, utgåva 3, 2003-03) och i Trafikverkets publikation 2012:141, *Drift och underhåll av enskilda vägar*.

Upplåtelse för viss fastighet eller för tillfälligt behov

När det gäller vägar innehåller AL vissa bestämmelser om upplåtelse av rätt för att bara tillgodose en viss fastighets behov av väg eller om att tillgodose tillfälliga behov av väg.

Om särskilda skäl föreligger, kan en fastighet *anslutas till en gemensamhetsanläggning* som avser väg även om anläggningen bara tillgodoser ett *tillfälligt behov* för fastigheten (47 § AL).

RÄTTSFALLET 95:6

Rättsfallet 95:6 i Lantmäteriets rättsfallsregister gällde ett anläggningsbeslut avseende skogsbilväg med tre privata fastigheter samt en kommunal anläggning på ofri grund (motionsspår) som delägare. Den kommunala anläggningen behövde använda skogsbilvägen för att slippa bygga en bro för bl.a. barktransporter över en å till kommunens fastighet. En av fastighetsägarna överklagade och yrkade att motionsanläggningen inte skulle tillåtas delta i gemensamhetsanläggningen. – Fastighetsdomstolen fann mot bakgrund av att motionsspåret anlagts med stöd av arrendeupplåtelse på 10 år att kravet i 1 § AL på stadigvarande betydelse inte var uppfyllt. Fastighetsdomstolen ansåg dock att det måste vara av väsentlig betydelse för kommunens anläggning att få nyttja förrättningsvägen under arrendetiden. Valet stod därför mellan anslutning enligt 47 § AL (tillfälligt deltagande i gemensamhetsanläggning) eller tillfällig rättighetsupplåtelse enligt 50 § AL. Domstolen ansåg inte att det kunde vara någon nackdel för övriga deltagande om kommunen gavs inflytande på frågorna om vägens underhåll och drift och inte heller krävdes något omfattande förfarande med omfördelning av andelstal och ekonomisk reglering när arrendet upphörde. Fastighetsdomstolen beslutade följaktligen att motionsspåret skulle anslutas till gemensamhetsanläggningen enligt 47 § AL. Fastighetsägaren överklagade, men hovrätten lämnade överklagandet utan bifall (Göta hovrätt 1995-02-06 i mål UÖ 3004).

En fastighet kan under vissa förutsättningar ges *rätt att bygga en väg* över en annan fastighet eller *rätt att använda en befintlig väg*. En fastighet kan också under vissa förhållanden ges *rätt att tillfälligt använda en väg* som inte hör till fastigheten (49 respektive 50 §§ AL).

Möjligheten att upplåta rätt att bygga väg över annan fastighet eller att få använda befintlig väg till förmån för en kommunal kommunikationsfastighet med stöd av 49 § AL har prövats i rättsfallet NJA 2014 s. 228. Högsta domstolen slår där fast att en servitutsupplåtelse enligt 49 § AL förutsätter att servitutet har en direkt anknytning till och är av väsentlig betydelse för just den aktuella

fastighetens behov av enskild väg för *samfärdsel och transporter till och från fastigheten*. Det fanns i det aktuella fallet inte någon byggnad eller annan anläggning på den kommunala fastigheten för vilken det var av väsentlig betydelse att den aktuella gång- och cykelvägen skulle anläggas. Vägen syftade istället till att tillgodose ett allmänt behov av ändamålsenliga kommunikationer i området. Någon servitutsupplåtelse kunde därför inte ske med stöd av bestämmelsen. – Intresset att knyta ihop kommunikationsleder kan sannolikt drivas med större framgång enligt 7 kap. 1 § fastighetsbildningslagen (se s. 16 ovan).

Även en fastighet som inte har någon andel i en gemensamhetsanläggning kan under vissa förutsättningar *tillfälligt* få använda en väg som ingår i en gemensamhetsanläggning mot en s.k. *slitageersättning*. Sådan ersättning ska bestämmas med hänsyn till den slitning av vägbanan som uppkommer genom att vägen används. Ersättningen täcker således bara slitage (50 § anläggningslagen). Om trafiken till fastigheten orsakar skador på vägen, ska dock fastighetens ägare även betala ersättning för skadan.

I 50 a § AL finns vidare en bestämmelse som gör det möjligt för en samfällighetsförening som förvaltar en väg att mot slitageersättning få rätt att använda en annan väghållares väg. Detta förutsätter att det är av väsentlig betydelse för delägarfastigheterna och att lösningen är lämpligare än att de ansluts till den andra gemensamhetsanläggningen.

4.3 Kommunalt ansvar för enskild väghållning

En kommun äger ofta fastigheter även inom områden där den i sin egenskap av kommun inte har laglig skyldighet att sköta väghållningen. Som fastighetsägare har kommunen då samma ansvar för väghållningen som varje annan fastighetsägare. I den egenskapen kan kommunen ingå t.ex. i en vägsamfällighet, vägförening eller samfällighetsförening.

Många kommuner lämnar också frivilligt stöd till enskild väghållning i kommunen. I en enkät från 2005 undersökte Sveriges Kommuner och Lands-ting (SKL) kommunernas bidragssystem till enskilda vägar. Totalt svarade 247 kommuner. Av dessa gav 223 kommuner (90 %) bidrag eller skötte enskilda vägar, medan 24 kommuner (10 %) varken skötte eller gav bidrag till enskilda vägar.

- ✧ 68 % gav bidrag till enskilda vägar som också fick statsbidrag
- ✧ 55 % gav bidrag till enskilda vägar som inte fick statsbidrag
- ✧ 29 % skötte enskilda vägar
- ✧ 4 % skötte enbart vinterväghållning för enskilda vägar

Orsakerna till att många kommuner lämnar stöd till enskild väghållning kan vara flera. Det kan t.ex. ha varit vägföreningar som fungerat dåligt. Det kan också vara så att kommunen sedan länge betalat bidrag till den enskilda väghållningen. Ett annat skäl kan vara att kommunen vill förbättra standarden på vägarna inom ett visst område. Den vanligaste orsaken är nog att kommunen vill ta bort orättvisor som man tycker finns mellan bebyggelseområden där kommunen enligt lag måste sköta väghållningen och bebyggelseområden där sådan skyldighet inte finns.

Kommunallagen lägger inga hinder i vägen för kommunen att överta enskild väghållning eller att lämna bidrag till sådan väghållning, så länge den har ett allmänintresse. Det framgår både av förarbeten till kommunallagstiftningen och etablerad rättspraxis.² Tillräckligt allmänt intresse kan dock knappast anses föreligga om det gäller t.ex. en utfartsväg som bara betjänar en eller ett par fastigheter.

När en kommun frivilligt tar över väghållning kan den bestämma i vilken omfattning det ska ske. Det är då angeläget att det ges klara besked om vad kommunen tar över – både ifråga om skyldigheter och rättigheter – och vad som eventuellt ska ligga kvar på väghållaren. Om övertagandet skett mera formlöst och utan klara begränsningar, ligger det nära till hands att anse att kommunen övertagit väghållarens samtliga skyldigheter. Ett exempel på konsekvenserna av oklarheter i detta hänseende är rättsfallet RFS 2008:20, där en kvinna som halkat omkull på en trottoar och skadat sig begärde ersättning av kommunen. Kommunen skötte snöröjningen på platsen, men befanns ändå inte skadeståndsskyldig eftersom kommunen inte ansågs ha övertagit väghållningen.

Ett underlag för avtal om övertagande av väghållning mellan kommun och samfällighetsförening redovisas i *bilaga 1*.

Ibland uppkommer frågor om vilka möjligheter som finns för kommunen att avsäga sig det frivilligt övertagna ansvaret. Svaret på den frågan är i första hand beroende på hur övertagandet skett. Som i andra sammanhang gäller även här att ingångna avtal ska hållas. Finns avtalstider och uppsägningstider avtalade måste kommunen respektera dessa.

Not. 2. Kommunernas befogenheter att stödja det enskilda vägväsendet vidgades genom ändringar i kommunallagstiftningen år 1948 (se Kommunallagskommitténs betänkande SOU 1947:53 s. 44-46, 88-91 och 202-203 samt prop. 1948:140 s. 27-28 och 78). Se vidare om kompetensfrågan bl.a. Lindquist m.fl. – Kommunala befogenheter (åttonde uppl., s. 297-299) samt rättsfallen RÅ 1958 I 261, RÅ 1961 I 69 och I 163, RÅ 1962 I 218, RÅ 1969 C 75, RÅ 1972 C 271 och RÅ 1978 Ab 182.

Tyvärr saknar det ingångna avtalet eller det kommunala beslutet ofta sådana bestämmelser. Det gäller då att försöka tolka vad som varit den ursprungliga avsikten. Om det är fråga om ett avtal bör man hålla i minnet att det inte bara är kommunens avsikt som är av intresse i sammanhanget, utan även avtalspartens.

Har parternas avsikt varit att åtagandet ska gälla för en obegränsad framtid kan kommunen i normalfallet inte ensidigt ändra på förhållandet. Det får dock rimligen anses höra till ovanligheterna att en kommun binder sig för att för all framtid betala vägkostnader som kommunen inte har laglig skyldighet att stå för. Om det inte finns något särskilt som tyder på motsatsen, bör därför ett ofullständigt avtal eller beslut på den här punkten tolkas som att det gäller tills vidare. Det innebär att avtalet kan sägas upp med skälig uppsägningstid, och att beslutet kan tas tillbaka med skälig övergångstid. För t.ex. en vägförening eller fastighetsägare kan det innebära betydande praktiska svårigheter att få tillbaka väghållaransvaret. Detta bör man givetvis ta hänsyn till när det gäller uppsägningstid och övergångstid.

Frågor om kommunalt engagemang i enskild väghållning belyses och diskuteras närmare i skriften *Här slutar allmän väg* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2007). Frågor som rör enskild väghållning tas också upp i skriften *Vägen till glesbygdens framtid* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2014).

Gaturenhållning och snöröjning av gata

5.1 Bakgrund

Till skillnad mot väglagen innehåller PBL inga bestämmelser om vinterväghållning. Inte heller innehåller PBL några regler om renhållning av gata, väg eller annan allmän plats. Sådana bestämmelser finns istället i lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning.

Historiskt har bestämmelser om gaturenhållning funnits i ordnings- och renhållningslagstiftningen. 1956 års allmänna ordningsstadga innehöll närmare föreskrifter om de "tjänliga renhållningsåtgärder" som skulle vidtas på allmän plats inom stadsplanlagt område och allmän väg inom byggnadsplanlagt område. Frågan vem som var skyldig att svara för gaturenhållningen reglerades främst i renhållningslagstiftningen. Genom ordningslagsreformen ersattes allmänna ordningsstadgan av ordningslagen, vilken trädde i kraft den 1 april 1994. Bestämmelserna om de åtgärder som ingår i gaturenhållningen fördes då över till renhållningslagen. Ordningslagen innehåller dock fortfarande vissa regler som är av betydelse för väghållare. De behandlas i kapitel 9 och kapitel 14.4.

När miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999 upphörde renhållningslagen att gälla. Eftersom frågor om gaturenhållning inte bedömdes "passa in" i miljöbalken, kom bestämmelserna om gaturenhållning i renhållningslagen utan ändringar i sak att föras över till den nya lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning. Denna lag reglerar således både vilka åtgärder som ska utföras och vem som ska utföra dessa åtgärder. Lagen tar i första hand sikte på renhållning och vinterväghållning på gata och annan allmän plats inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Lagen reglerar

också frågor om renhållning på trafikleder över kvartersmark i vissa fall, om fastighetsinnehavares gångbanerenhållning och om kommunens allmänna städningsskyldighet i naturen. Dessa frågor utvecklas närmare i det följande (kapitel 5.2-5.7).

5.2 Gaturenhållning på gator med kommunalt huvudmannaskap

Enligt 2 § lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning ska kommunen sköta renhållning och vinterväghållning av gator, vägar, torg, parker och andra allmänna platser som finns upptagna i detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Som anmärkts i kapitel 2.1 är också stadsplan att anse som detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Lagen reglerar därmed gaturenhållningen även inom områden med stadsplan.

Kommunens skyldighet uppstår inte omedelbart när en plan antagits, utan först när platsen har iordningställts för sitt ändamål. Det bör för undvikande av missförstånd poängteras att det här är fråga om allmän plats enligt PBL – inte offentlig plats enligt ordningslagen (frågor om offentlig plats utvecklas i kapitel 8.1). Platsen måste också vara avsedd för *allmän trafik*, vilket inte behöver vara fallet med t.ex. all parkmark.

Detta belyses av ett fall från Stockholms stad, där en person halkade på en orörd och osandad gångväg inom område som i detaljplan redovisades som parkmark. Varken tingsrätten eller hovrätten fann att staden hade renhållningsansvar för den aktuella gångvägen. Enligt hovrätten kunde stadens renhållningsansvar inte innebära att staden var skyldig att snöröja och sanda varje enskild del av parken. Omfattningen av skyldigheten fick istället anses beroende av förhållandena på respektive plats och övriga omständigheter. I det aktuella fallet rörde det sig om en stig i ett ytterområde av parken som hade trampats upp av boende i närheten, som inte var angiven i detaljplanen och som staden inte anlagt, underhållit eller på annat sätt engagerat sig i skötseln av. Det var enligt hovrätten inte visat att gångvägen använts i någon egentlig omfattning. Enligt hovrätten utgjorde varken förhållandena på platsen för gångvägen eller övriga omständigheter grund för att anse att det ålegat staden att snöröja och sanda gångvägen (Svea hovrätts dom 2001-01-29 i mål nr T 1729-00).

Kommunens renhållningsskyldighet gäller gaturenhållning, snöröjning och liknande åtgärder. Lagen anger alltså i allmänna ordalag *vilka slags åtgärder* som ska utföras. Någon närmare precisering i form av detaljbestämmelser görs inte. Vilka åtgärder som är att anse som skäliga får enligt förarbetena avgöras med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet inom samhället och övriga omständigheter. Skäliga åtgärder torde i sammanhanget vara närmast liktydigt med nödvändiga åtgärder. Den tidigare gällande allmänna

ordningsstadgan innehöll vissa preciserande exempel. Där kunde man läsa att till renhållning hörde sopning, bortforslande av orenlighet och nedskräpande föremål, borttagande av ogräs samt andra jämförbara åtgärder. För vinterväghållningen gav ordningsstadgan besked om att skyldigheten omfattade snöröjning, undanskaffande av snö och is, sandning eller andra åtgärder för att motverka halka, bortförande av sand och annat som påförts vid halkbekämpning samt rensning och upptining av rännstensbrunn och ledning. Av förarbetena till den nuvarande regleringen framgår att de nuvarande mindre detaljerade bestämmelserna inte medför att kommunens skyldigheter begränsats i förhållande till vad som gällt tidigare. Nämda exempel från ordningsstadgan kan därför fortfarande anses gångbara.

Det kan i detta sammanhang noteras att det i förarbetena anges att kommunen själv bör kunna besluta om vilka närmare åtgärder som krävs för att lagens krav ska vara uppfyllda. Detta innebär dock inte att kommunens skyldigheter begränsats, utan torde närmast betyda att kommunen har möjlighet att i detalj bestämma vilka åtgärder som ska utföras. Som vi ser det bör kommunen kunna anpassa åtgärderna med hänsyn till t.ex. trafikförhållandena. Många kommuner har antagit någon form av policy eller riktlinjer för snöröjningen och halkbekämpningen av de gator och vägar som kommunen svarar för. Råd och tips kring kommunernas arbete med vinterväghållningen lämnas bl.a. i skriften *Vitt på svart, Om kommunal vinterväghållning* (Sveriges Kommuner och Landsting 2015).

När det gäller *kvalitetskraven* på de åtgärder som kommunen ska utföra har lagstiftaren ansett det behövt med en precisering. Renhållning och vinterväghållning ska utföras på ett sådant sätt att åtgärderna hindrar uppkomsten av olägenheter för människors hälsa och att de tillgodoser skäligen krav på trevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet. Bedömningen av vad som är skäligen krav ska göras med utgångspunkt från förhållandena på platsen och övriga omständigheter.

Trots den precisering som lagstiftaren velat åstadkomma ges besked om kvalitetskraven bara i allmänna ordalag. Det förutsätts sedan att den som har att utföra åtgärderna kan göra en riktig bedömning av vad som i det speciella fallet kan förorsaka olägenhet för människors hälsa och vad som skäligen kan krävas när det gäller trevnad, framkomlighet och trafiksäkerhet. Denna bedömning är ofta en besvärlig uppgift, särskilt som den ska göras med hänsyn till förhållandena på platsen och övriga omständigheter. Klart är att bestämmelserna ger utrymme för viss gradering. Det innebär att kommunen både får och bör koncentrera resurserna först och främst till platser där åtgärder är mest angelägna. Som exempel kan nämnas att snöröjning självfallet först bör utföras i tätorternas centrala delar och att det brådskar med sandning särskilt på livligt trafikerade gångbanor och övergångsställen i centrum. Andra mindre

centralt belägna och mindre viktiga gator och platser får alltså komma i andra hand. Graderingen får dock inte drivas så långt att de mindre viktiga gatorna och platserna kontinuerligt lämnas utan åtgärder.

Kommunens här angivna skyldigheter begränsas för det fall att åtgärderna enligt väglagen ska utföras av staten som väghållare. Som nämnts i kapitel 3.3 ingår vinterväghållningsåtgärder för allmän väg i driften av vägen och är därmed väghållarens skyldighet. Med egentlig renhållning enligt väglagen avses bara städningsåtgärder. Som också nämnts är väghållarens ansvar för sådan renhållning av allmän väg inom detaljplan inskränkt till att bara gälla motorväg och motortrafikled. För annan allmän väg inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap har väghållaren inget ansvar för städningsåtgärder. Dessa åtgärder ingår istället i kommunens skyldigheter även när staten är väghållare.

Kommunen har således tilldelats det huvudsakliga ansvaret för renhållning, inklusive vinterväghållning, på trafikleder inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Som nämnts förekommer undantag som berör statliga allmänna vägar. Det finns också två andra viktiga särregler. Den ena regeln gäller trafikled över kvartersmark (se kapitel 5.3) och den andra gäller fastighetsägares skyldigheter beträffande gångbana (se kapitel 5.4).

5.3 Gaturenhållning på trafikled över kvartersmark

Inom detaljplan kan finnas mark som i planen är utlagd till kvartersmark men som likväl är iordningställd för allmän trafik och begagnas för sådant ändamål, s.k. *kvasi-allmänna platser*. För sådana trafikleder gäller som huvudregel att fastighetsinnehavaren svarar för renhållning och vinterväghållning. Skyldigheten ligger dock på kommunen om kommunen förvärvat nyttjanderätt eller annan särskild rätt till marken med stöd av 14 kap. 2 § PBL. Det är här fråga om mark som i detaljplan är utlagd för enskilt byggande, men som ska användas även för en allmän trafikanläggning eller för en trafikanläggning som är gemensam för flera fastigheter. Det kan t.ex. vara x- eller z-områden enligt detaljplan som kommunen ska vara huvudman för. Vad som nu sagts om fastighetsinnehavarens respektive kommunens renhållningsskyldighet förutsätter att marken verkligen är iordningställd för allmän trafik. Mera spontant uppkomna "trafikleder" över kvartersmark hör alltså inte hit.

Som framgår av kapitel 4.1 har det i EVL funnits vissa regler om vinterväghållning av enskilda vägar. EVL har däremot aldrig innehållit några bestämmelser om egentlig renhållning. I anläggningslagen finns varken regler om vinterväghållning eller om egentlig renhållning av enskilda vägar. Som redovisats i kapitel 4.2 torde slutsatsen ändå kunna dras att det i driften av enskilda vägar normalt ingår både vägunderhåll och vinterväghållning så att vägen kan fylla sitt ändamål och trafiksäkerheten inte försämrats.

5.4 Gångbanerenhållning

Kommunen har möjlighet att bestämma att viss renhållning och vinterväghållning som kommunen annars är skyldig att svara för ska föras över på fastighetsinnehavare (3 § lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning). Denna möjlighet gäller för gångbana eller annat utrymme utanför fastigheten som behövs för gångtrafiken. Det förtjänar att understrykas att det bara är sådan skyldighet som annars skulle ligga på kommunen som kan föras över på fastighetsinnehavaren. Det innebär att det måste vara mark som är utlagd som allmän plats enligt PBL, att platsen måste ligga inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap och att åtgärderna inte ska utföras av staten som väghållare.

Möjligheten att ålägga fastighetsinnehavare viss skyldighet att renhålla gångbana är ingen nyhet. Den infördes 1957 i samband med att det grundläggande ansvar för gaturenhållningen som tidigare åvilat fastighetsägarna istället lades på kommunerna.

Med fastighetsinnehavare menas den som äger fastigheten eller den som enligt 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen är att anse som ägare i taxeringshänseende. Hänvisningen till fastighetstaxeringslagen gör att bl.a. tomträttsinnehavare jämställs med fastighetsägare.

Kommunfullmäktige får meddela *detaljföreskrifter* om hur fastighetsinnehavare ska utföra gångbanerenhållningen. Sådana föreskrifter kan avse t.ex. fastighetsinnehavarens skyldigheter att utföra vinterväghållning på visst sätt eller att undanröja sand eller motsvarande från en viss tidpunkt. Föreskrifterna kan självfallet endast avse den gångbanerenhållning som kommunen ålagt fastighetsinnehavarna.

SKL har utarbetat ett underlag för utformning av åläggande och föreskrifter om gångbanerenhållning. Ett tidigare sådant underlag redovisades i dåvarande Svenska Kommunförbundets cirkulär 1995:153, *Åläggande om gångbanerenhållning m.m.* Detta underlag har uppdaterats, mot bakgrund av ändrad lagstiftning och vissa praktiska erfarenheter. Det nya underlaget för utformning av åläggande och föreskrifter om gångbanerenhållning med kommentarer finns i SKL:s cirkulär 18:23, *Åläggande om gångbanerenhållning m.m.*

Av övergångsbestämmelserna till ordningslagen framgår att äldre lokala ordningsföreskrifter upphörde att gälla den 1 januari 1996. Det innebär att också föreskrifter om gångbanerenhållning som tagits in i äldre lokala ordningsstadgor upphörde att gälla vid denna tidpunkt. För att föreskrifter om gångbanerenhållning numera ska gälla måste kommunfullmäktige ha fattat beslut om sådana föreskrifter efter ordningslagens ikraftträdande den 1 april 1994. Att renhållningslagen upphört i samband med miljöbalksreformen har

däremot inte påverkat giltigheten av beslutade föreskrifter. Av punkt 3 i övergångsbestämmelserna till lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning (SFS 1998:814) framgår att föreskrifter som gällde den 1 januari 1999 och som meddelats med stöd av renhållningslagen ska anses meddelade med stöd av motsvarande bestämmelser i den nya lagen.

5.5 Genombrytande av snövallar m.m.

Gränsdragningen mellan kommunens och fastighetsägarnas skyldigheter när gångbanerenhållningen lagts över på fastighetsägarna är inte alltid självklar.

I ett fall från Malung (NJA 1955 s. 524) gällde frågan om en fastighetsägare var skyldig att från trottoaren utanför sin fastighet föra bort snövallar som bildats när vägförvaltningen plogat körbanan. Trottoaren fanns på en gata som staten var väghållare för. I lokala ordningsföreskrifter för Malungs dåvarande municipalsamhälle kunde man läsa bl.a. att fastighetsägare var skyldig att skotta undan och föra bort snö från trottoar. Fastighetsägaren åtalades för att han inte fört bort snön. Han invände just att det var fråga om snö som förts dit från vägbanan när vägförvaltningen plogade.

Högsta domstolen ogillade åklagarens talan. Den princip som Högsta domstolen då slog fast, nämligen att fastighetsägare inte är skyldig föra bort snö som förts upp på gångbanan från körbanan får anses gälla fortfarande.

Stadsfullmäktige i Örnsköldsvik hade med stöd av då gällande 1956 års lag om skyldighet att renhålla gata antagit bestämmelser om att ägare av fastighet inom stadsplanlagt område var skyldig att bryta igenom snövallar för att få kör- och gångförbindelse mellan körbana och fastighet. Regeringsrätten (RÅ 1962 I 51) upphävde bestämmelserna i den här delen. Regeringsrätten motiverade utslaget med att snövallarna till avsevärd del hade uppkommit vid snöröjning av körbanan och att snö från körbanan lagts på eller utmed gångbanan. Enligt Regeringsrätten fanns ingen laga grund för att ålägga fastighetsägare att genombryta snövallar som uppkommit på det sättet.

Av rättsfallen från Malung och Örnsköldsvik kan man dra den slutsatsen att fastighetsägare inte kan åläggas att forsla bort eller bryta igenom snövallar om snön kommer från körbanan. Rättsfallen ger inte något direkt svar på vem som egentligen har den här skyldigheten. När det gäller gata inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap eller inom stadsplan finns det trots allt bara två alternativ. Antingen är det kommunens skyldighet på grund av bestämmelserna i lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning eller också är skyldigheten inte reglerad. Det första alternativet, dvs. att kommunen har den skyldigheten, får anses gälla.

I praktiken är det dock svårt för kommunen att ombesörja nyssnämnda åtgärder inom önskvärd tid. Kan man då tvinga en kommun att utföra sådan

snöröjning? Ja, strängt taget bör man kunna göra det, men i verkligheten är det mycket svårt. Problemet ligger närmast i att avgöra när kommunen ska anses ha varit försumlig. Som tidigare nämnts är kommunen berättigad att göra en viss gradering när det gäller angelägenheten av olika snöröjningsåtgärder. Bryta igenom snövallar måste rimligen graderas ganska lågt på skalan och därmed torde kommunen i allmänhet gå fri.

Här kan nämnas en dom 1985 från Svea hovrätt som gällde snövallar i Ludvika. En fastighetsägare krävde kommunen på ersättning för att han själv varit tvungen att öppna utfarten (timpenning för eget arbete m.m.). Hovrätten konstaterade att det var fråga om en s.k. ren förmögenhetsskada och att det skulle fordras brottslig handling från kommunens sida för att sådan skada skulle vara ersättningsgill. (Angående begreppet ren förmögenhetsskada; se kapitel 13.4). I fråga om brottslig handling sa hovrätten att hindret från snövallarna inte överstigit vad fastighetsägare i allmänhet bör tåla i samband med snöröjning av väg. Det var alltså inte brottsligt förfarande från kommunens sida och det blev heller inte någon ersättning. Fastighetsägaren yrkade också att hovrätten skulle förbjuda olovlig snöavlastning över utfarten. Inte heller det yrkandet fick bifall av hovrätten. Tilläggas bör att vägen låg inom byggnadsplanlagt område där kommunen egentligen inte var lagligen skyldig att snöröja.

Det förekommer att kommunen använder gångbanor i t.ex. villaområden för snöupplag. Av kostnadsskäl vill man så långt möjligt undvika att forsla bort snön. Man väntar till dess att snömängderna blivit mycket stora eller bortforsling är nödvändig av trafiksäkerhetsskäl. I stället för att lägga plogvallen på körbanan och få en smal körbana och en smal gångbana utanför plogvallen plogar kommunen igen gångbanan och skapar ett bredare utrymme där körtrafik och gångtrafik blandas. Ibland hänvisas all gångtrafik till ena gångbanan som då hålls öppen. Tillåtligheten av dylika åtgärder får bedömas från fall till fall. Om trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängarna ändå blir acceptabel torde det inte finnas något egentligt hinder mot att kommunen använder gångbanan för snöupplag. Åtminstone bör det vara möjligt att göra så under kortare perioder när snöförhållandena föranleder detta.

5.6 Fastighetsinnehavares gångbanerenhållning i övrigt

Gränsdragningen mellan kommunens och fastighetsägarens skyldigheter har också prövats i ett skadeståndsmål (NJA 1974 s. 412). På morgonen den 9 april 1970 halkade en kvinna omkull på Hasselbacksgatan i Borås och bröt benet. Gatan var inte centralt belägen och inte heller särskilt livligt trafikerad. Kvinnan stämde kommunen på skadestånd. Hon påstod att händelsen inträffat på område av gatan där kommunen var skyldig att sanda och att kommunen försummat att sköta sandningen.

Enligt lokal ordningsstadga för Borås var fastighetsägare skyldig att utanför sin fastighet bl.a. sanda på gångbana eller annat för gångtrafiken erforderligt utrymme. Gatan saknade särskild gångbana. Därför skulle enligt lokala ordningsstadgan annat för gångtrafiken erforderligt område anses ha en bredd som betingades av förhållandena på platsen, dock minst en meter. Denna en-metersremsa var vid tillfället upptagen av en snövall som kommunen plogat upp från körbanan.

Kommunen gjorde gällande att erforderligt gångutrymme skulle vara två meter från tomtgränsen, eftersom den närmaste metern från gränsen var upptagen av snövallen. Kommunen menade alltså att det behövliga en meter breda gångutrymmet på grund av snövallen automatiskt skulle ha flyttat ut i gatan utanför snövallen, och att fastighetsinnehavaren skulle vara skyldig att sanda där.

Det kunde i målet inte bevisas exakt på vilken del av gatan halkningsolyckan inträffat. Det kunde inte uteslutas att den skett just på en-metersremsan utanför snövallen. För att kvinnan skulle vinna målet var hon alltså först och främst beroende av att domstolen skulle anse att kommunen var skyldig att sköta sandningen på denna en-metersremsa, eller annorlunda uttryckt, att fastighetsägarens sandningsskyldighet inte automatiskt flyttades längre ut i gatan när kommunen lade upp snövallen vid gatukanten. Var det inte "kommunens område" hade hon ju stämt fel person.

Högsta domstolen vägrade godta kommunens uppfattning om fördelning av sandningsskyldigheten mellan kommunen och fastighetsägaren. Det gångutrymme som fastighetsägaren hade att sköta kunde alltså inte flyttas ut utanför snövallen. Så långt förlorade kommunen processen. Härav kan den slutsatsen dras, att om kommunen lägger upp snö på det område av gata eller trottoar där fastighetsinnehavare ska sköta åtgärder enligt 3 § lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, försvinner i praktiken fastighetsinnehavarens sandningsskyldighet så länge snövallen ligger kvar.

Även om Borås kommun förlorade själva knäckfrågan i målet blev kommunen likväl slutlig vinnare. Kommunen ansågs nämligen inte ha varit försumlig i fråga om sandningen trots att man redan kvällen innan fått rapport från polisen om viss halka. Högsta domstolen fäste särskild vikt vid att kommunen under natten haft viss beredskap mot halka samt att Hasselbacksgatan inte var centralt belägen eller särskilt livligt trafikerad och att den därför inte tillhörde de gator som det var mest angeläget att sanda.

I ett annat fall från Borås åtalades ägarna av två privata fastigheter för att de inte skött snöröjningen på en gångstig utanför sina fastigheter. Enligt lokal ordningsstadga för kommunen hade fastighetsägarna ålagts renhållning och vinterväghållning på gångbana. Gångstigen band samman två parallella gator.

Den sluttade och var delvis försedd med trappor. Fastighetsägarna försvarade sig med att det bara var ett fåtal personer som använde stigen och att den var utformad så att man inte kunde komma åt med snöröjningsfordon. Det fanns också en annan väg som kunde användas av gående men den var något längre. Tingsrätten friade fastighetsägarna. Hovrätten däremot dömde fastighetsägarna till böter. Hovrätten ansåg det klarlagt att stigen användes regelbundet och att den var sådant utrymme som behövdes för gångtrafiken. Svårigheten att snöröja med fordon kommenterades inte. Högsta domstolen vägrade prövningstillstånd.

Ett annat rättsfall som rör fastighetsägares gångbanerenhållning gäller Strängnäs (RÅ 1964 I 69). Fastighetsägarna hade i lokal ordningsstadga ålagt att sanda på gångbana innanför eller utanför upplagd snövall i den mån utrymme fanns tillgängligt för gångtrafik på gångbanan. En fastighetsägare ville få bestämmelsen upphävd med hänsyn till att smältvatten rann ut från snövallarna och att detta krävde ideliga sandningar. Regeringsrätten ansåg emellertid att åläggandet inte var olagligt.

Det ovannämnda rättsfallet från Hasselbacksgatan i Borås rörde frågan inom vilket område fastighetsägare kunde åläggas att sanda utanför fastighetsgränsen när kommunen plogat upp snö i vallar. Det var alltså ett lite speciellt problem. Även i övrigt kan det ibland vara svårt att avgöra vad som menas med uttrycket *gångbana eller annat sådant utrymme utanför fastigheten som behövs för gångtrafiken*. Det är gott och väl om utrymmet ligger i anslutning till fastighetsgränsen och utgörs av en vanlig trottoar intill körbanan. Men vad gäller om utrymmet är skilt från fastigheten av en grönremsa, eller om det av någon annan anledning inte direkt gränsar till fastigheten? Vad gäller om det bara är fråga om en gångväg utan närhet till körbana? Hur ska man bedöma behovet av gångbana?

Klart är att det måste vara en gångbana eller gångväg som är allmän plats enligt detaljplan med kommunalt huvudmannaskap eller stadsplan. Gångbanan behöver dock inte ligga i direkt anslutning till fastighetsgränsen. En smal grönremsa mellan fastighetsgränsen och gångbanan gör inte att fastighetsägaren slipper ifrån skyldigheten. Grönremsan får naturligtvis inte vara hur bred som helst. Ett par meters bredd är inget hinder. Det uttalas för övrigt i äldre lagförarbeten att om gatan är försedd med plantering eller liknande anordning intill fastigheten, bör fastighetsägaren kunna åläggas att renhålla inte bara gångbanan på gatan utan också tillfarten dit över planteringen (SOU 1954:37 Om allmän ordningsstadga m.m., s. 134).

Är däremot grönremsan 25 meter eller mer kan man vara ganska säker på att fastighetsägaren går fri. Något mera exakt mått på hur bred grönremsan får vara kan tyvärr inte anges.

Närhet till körbana är inget krav. Det är tillräckligt med en behövlig gångbana eller en behövlig gångväg utanför fastigheten för att fastighetsinnehavaren ska kunna åläggas sköta densamma. När det gäller det behov för gångtrafiken som lagbestämmelsen förutsätter, torde kravet inte få ställas särskilt högt. Fastighetsägaren kan med andra ord sällan komma ifrån att sköta gångbanan bara genom att påstå att behov av gångbanan saknas.

Däremot kan det vara en förutsättning att det finns någon slags funktionell koppling mellan gångbanan och fastigheten. Det är i varje fall en slutsats som dras i ett avgörande från Kammarrätten i Stockholm (dom 2009-05-07 i mål nr 6652-08). I det målet ansågs en fastighetsägare i Borås inte ansvarig för snöskottning och renhållning på en gångväg utanför fastigheten. Gångvägen låg inte längs gatan utan sträckte sig via en trappa över kommunal allmän platsmark fram till olika kommunala anläggningar. Det fanns en mur i tomtgränsen och en tydlig höjdskillnad mellan fastigheten och den anslutande sluttande gräsytan som ledde fram till gångbanan. Avståndet från fastighetsgränsen till gångbanan var mellan 4,5 och 7 meter. Kammarrätten fann vid en samlad bedömning, särskilt mot bakgrund av att den aktuella trappan och gångbanan var tydligt avgränsade från fastigheten av en mur och helt omgavs av mark i kommunens ägo som sköttes av kommunen, att det saknades en sådan naturlig koppling mellan området i fråga och den aktuella fastigheten. Området ansågs därför inte vara beläget utanför fastigheten i den mening som avses i 3 § lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning.

5.7 Kommunens allmänna städningsskyldighet

Slutligen kan i detta kapitel nämnas något om den allmänna städningsskyldighet som lagts på kommunen i 4 § lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning. Bestämmelsen fanns tidigare i 20 § renhållningslagen och den kommer ursprungligen från kommunala renhållningslagen (1970:892).

Kommunens allmänna städningsskyldighet gäller platser utomhus som har skräpats ned eller annars osnyggats och på vilka allmänheten har rätt att färdas fritt. Det krävs således i princip att *allmansrätten är tillämplig*, vilket innebär att järnvägsområden, militärområden etc. inte omfattas.

Gator och andra allmänna platser inom detaljplan för vilka kommunen är huvudman och kvartersmark som har iordningställt och begagnas för allmän trafik omfattas inte av bestämmelsen. På sådana platser är renhållningsansvaret särskilt reglerat.

Undantag från bestämmelsens tillämplighet föreskrivs vidare för sådana fall där skyldigheten ”enligt lag eller annan författning eller särskilda föreskrifter” ska fullgöras av någon annan. Detta undantag kan gälla statens städningsskyldighet beträffande allmän väg samt fastighetsägares och annan ansvarig persons skyldighet enligt miljöbalken att ställa i ordning mark som nedskräpats. Undantaget måste också anses gälla den som förorsakat att något som kan medföra fara eller olägenhet för trafiken finns på en gata eller väg. Om så är fallet åligger det denne att omedelbart avlägsna det som orsakar faran. Om det inte går ska han eller hon istället uppmärksamma andra på förhållandet genom utmärkning eller liknande till dess faran eller olägenheten undanröjts (2 kap. 10 § trafikförordningen).

När undantagen rensats bort kan man konstatera att kommunens skyldigheter enligt bestämmelsen bl.a. *kan* aktualiseras i fråga om enskilda vägar utanför detaljplan samt i fråga om vägar, torg, parker och andra allmänna platser inom detaljplan med annat än kommunalt huvudmannaskap.

Skyldigheten att städa innebär att platsen ska återställas i det skick som med hänsyn till ortsförhållandena, platsens belägenhet och omständigheterna i övrigt tillgodoser skäligen anspråk. I detta ligger att kommunens ansvar inte sträcker sig lika långt som ansvaret för den som har skräpat ned.

Belysning

Ifråga om allmän väg kan det av vägplanen (arbetsplanen) framgå att det ska anordnas vägbelysning. Väghållaren är då skyldig att anordna vägbelysning och svara för driften av anordningarna.

Även i en detaljplan kan det finnas bestämmelser om gatubelysning. Om kommunen är huvudman för gator och allmänna platser, gäller då i princip att belysning ska ha utförts i enlighet med detaljplanen när gatan upplåts till allmänt begagnande (se kapitel 2.2).

I övrigt finns inga tvingande bestämmelser om väg- och gatubelysning. Kommunerna har alltså ingen grundläggande skyldighet att ordna med gatubelysning i våra tätorter. Trots detta har det blivit en allmänt accepterad regel att kommunerna ombesörjer gatubelysning i tätorterna i den omfattning som förhållandena kräver. Det gäller i första hand gator och vägar som kommunen själv är väghållare för. Men kommunerna svarar i varierande utsträckning också för vägbelysning längs enskilda vägar och längs statliga vägar. Detta motiveras då regelmässigt av allmänintresset.³

I den mån kommunen ordnat gatubelysning utan att vara skyldig att göra det, är det från juridisk synpunkt inget som hindrar kommunen att ta bort belysningen om kommunen inte längre anser att den behövs.

När det gäller enskilda vägar som förvaltas av en samfällighetsförening kan det framgå av anläggningsbeslutet att samfälligheten även ska ordna vägbelysning. Om det inte anges uttryckligen i anläggningsbeslutet blir det en tolkningsfråga om vägbelysning ändå kan anses ligga inom samfällighetens

Not. 3. Införande av ytterbelysning vid allmänt trafikerade vägar i eller vid tätbebyggda orter ansågs redan i äldre praxis vara en kommunal angelägenhet (se t.ex. RÅ 1909 ref. 47 och RÅ 1915 ref. 34) och kommunernas befogenheter vidgades dessutom något genom 1948 års kompetensändringar i kommunallagstiftningen. Se även hänvisningarna i fotnot 2 ovan samt RÅ 1973 A 18 och RÅ 1974 A 1063.

ansvarsområde. För vägföreningar bildade enligt EVL, gjordes ett klarläggande i lagen om att det låg inom en vägförenings behörighet att anordna vägbelysning (3 kap. 71 § EVL).

Väg- och gatubelysningsanläggningar har tidigare i många fall ägts eller skötts av eldistributören, samtidigt som kommunen som väghållare stått för kostnaderna. Det har också förekommit oklarheter i fråga om ägandet och ansvarsgränserna i olika avseenden. Det är angeläget att väghållaren äger belysningsanläggningarna, bl.a. för att kunna konkurrensutsätta drift, underhåll och elleverans och för att bestämmelserna i LOU ska kunna tillämpas.

Frågor om ägande och drift av gatubelysningsanläggningar togs tidigare upp i skriften *Ljus över konkurrensen* (Svenska Kommunförbundet, 1995). Efter förhandlingar med berörda energiföretag har frågan numera lösts för flertalet kommuner genom att belysningsanläggningarna återlämnats till kommunerna.

När det gäller ansvaret för vägbelysning som kommunerna bekostat på statliga vägar har överläggningar pågått under längre tid. Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting har under år 2017 ställt sig bakom vissa principer för den fortsatta hanteringen av belysning längs statlig väg; se även skriften *Belysning där det behövs* (2017).

För fullständighets skull kan anmärkas att normala anordningar för gatubelysning inte kräver bygglov (se 6 kap. 3 a-4 a §§ PBF och RÅ 1993 ref. 81).

Närmare vägledning om olika frågor som rör vägbelysning finns bl.a. i *Vägbelysningshandboken* (Trafikverket, 2015). Frågor om upphandling, uppföljning och utvärdering av driftentreprenader behandlas i skriften *Gatubelysning på entreprenad* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2012).

Skyltar

Väghållare kan komma i kontakt med frågor som rör skyltar eller skyltning på olika sätt. Det gäller förstas vägmärken och andra anvisningar för trafiken. Längs gator och vägar förekommer dock också andra typer av skyltar, t.ex. informations- och/eller reklamskyltar som andra aktörer vill sätta upp – eller redan har satt upp. Detta kan påverka trafiksäkerheten och också komma i konflikt med andra värden. Regelverket kring skyltar är dessvärre tämligen snårigt.

När det gäller väg- eller trafikskyltar finns en omfattande reglering i vägmärkesförordningen. Den är tillämplig på sådana anvisningar som regleras i förordningen, bl.a. vägmärken och tilläggstavlor samt vissa andra anordningar för anvisning av trafiken. Som allmän utgångspunkt gäller enligt 1 kap. 3 § vägmärkesförordningen att vägmärken och andra anordningar tillsammans med gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ska ge trafikanten vägledning, styrning och information för en effektiv och säker trafik.

I 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen anges vem som ansvarar för att vägmärken och andra anordningar och tecken för anvisning av trafiken sätts upp, tas bort, underhålls och utförs på rätt sätt. Den ansvarige har som regel också kostnadsansvaret för åtgärden (8 kap. 5 § vägmärkesförordningen). Vård att notera är bestämmelsen i 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen som innebär att anordningar enligt förordningen inte får sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar. Det är alltså fullt möjligt att anlita en entreprenör för uppgiften. Om det på grund av en trafikolycka, en skada på vägen eller av annan orsak uppstår förhållanden som kan medföra fara eller hinder för trafiken kan även någon annan sätta upp, ta bort och underhålla anordningar enligt vägmärkesförordningen om det behövs för att tillgodose säkerheten. Detta gäller dock bara i de fall någon åtgärd från den som ska svara för åtgärden inte kan avvaktas.

Det finns inte utrymme här att gå igenom alla de frågor som kan uppkomma kring vägmärken, vägskyltar och liknande anordningar. För vidare läsning hänvisas i första hand till vägmärkesförordningen samt till publikationen *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2017). Något ska dock nämnas om de andra regler som kan vara tillämpliga på skyltar.

Inom *detaljplan* krävs det som huvudregel *bygglov* för att *sätta upp skyltar* eller att flytta eller väsentligt ändra skyltar (6 kap. 3 § första stycket plan- och byggförordningen). Det finns dock vissa undantag från detta krav. I sammanhanget kan bl.a. noteras att bygglov inte krävs för en orienteringstavla vars area är högst 2,0 kvadratmeter eller för ett vägmärke, en tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen.

För att bygglov ska kunna lämnas krävs som huvudregel att åtgärden inte strider mot detaljplanen. Det är dock sällan som detaljplaner innehåller särskilda bestämmelser om skyltar. Denna fråga belyses i rättsfallet MÖD 2013:35. Målet gällde en reklamskylt som berörde ett område som på plankartan var betecknat som allmän plats – dels som gata, dels som del av gata avsedd för plantering. Därutöver fanns inget i planen som begränsade användningen av den allmänna platsen. Enligt Mark- och miljööverdomstolen skulle bedömningen av om reklamskylten stred mot planen ske utifrån den allmänna platsens funktion. Reklamskylten upptog en obetydlig yta av den allmänna platsen, låg i en trafikmiljö och hindrade allmänhetens tillträde till området bara i ytterst begränsad omfattning. Med hänsyn härtill fick det enligt domstolen anses förenligt med detaljplanen att uppföra en reklamskylt på den aktuella platsen.

Frånsett eventuella krav på bygglov bör uppmärksammas att det självfallet inte är tillåtet att ta offentlig plats i anspråk utan vidare. Frågor om offentlig plats behandlas närmare i kapitel 9. Som framgår där får offentlig plats inom detaljplanelagt område inte utan polismyndighetens tillstånd användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte av annan anledning är allmänt vedertaget. Om den offentliga platsen är allmän väg behövs dock tillstånd bara för åtgärder som inte är reglerade i väglagen.

Många kommuner har i sina *lokala ordningsföreskrifter* bestämmelser om att bl.a. skyltar inte får sättas upp så att de skjuter ut över en gångbana på lägre höjd än 2,30 meter eller över en körbana på lägre höjd än 4,50 meter. Detta är förstås motiverat av trafiksäkerhetsskäl. Vanliga är också bestämmelser om att affischer, annonser eller liknande anslag inte utan tillstånd av polismyndigheten får sättas upp på sådana husväggar, staket, stolpar eller liknande som vetter mot offentlig plats – dock att undantag regelmässigt föreskrivs för anslag på tavlor, pelare eller andra liknande anordningar som är avsedda

för detta ändamål samt för annonser och andra tillkännagivanden som avser näringsidkarens rörelse på den byggnad där rörelsen finns.

För *allmänna vägar* finns särskilda regler. Enligt 43 § väglagen får det inom ett vägområde inte utan *väghållningsmyndighetens tillstånd* utföras anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. Ett givet tillstånd kan när som helst återkallas. Om tillstånd saknas eller har återkallats, får väghållningsmyndigheten vidta de åtgärder som behövs för rättelse.

Vidare gäller enligt 46 § väglagen att det krävs *tillstånd* även för att inom ett avstånd av 50 meter från ett vägområde ha *skyltar eller därmed jämförliga anordningar för reklam*, propaganda eller liknande ändamål uppsatta utomhus. Det finns dock undantag även från detta tillståndskrav, bl.a. inom detaljplan, för anordningar som är uppsatta på byggnader för upplysning om affärsrörelse eller annan verksamhet på stället samt ifråga om åtgärder för vilka bygglov krävs. Frågor om tillstånd enligt denna bestämmelse prövas av *länsstyrelsen*.

Dessa bestämmelser syftar till att tillgodose trafiksäkerheten på vägen. Reklamanordningar intill en väg kan påverka trafiksäkerheten genom att de skymmer sikten och framför allt genom att de – i enlighet med sitt egentliga syfte – tilldrar sig trafikanternas uppmärksamhet. Ju mer fordonsförarnas uppmärksamhet avleds från trafiken, desto större fara uppkommer för trafiksäkerheten, särskilt på vägar med snabb trafik. Detta innebär att anordningar, vare sig de är av ideellt eller kommersiellt slag, enligt förarbetena bör kunna ges tillstånd, eventuellt i samband med behövliga villkor, om trafiksäkerhetsintresset inte äventyras. Men samtidigt framförs i förarbetena att tillstånd bör vägras till varje anordning som bedöms vara ägnad att minska trafiksäkerheten (se prop. 1971:123 s. 186-188). Att tillståndsprövningen ska vara restriktiv har också bekräftats i rättspraxis (se bl.a. RÅ 1975 Ab 462 och RÅ 1993 not. 522). I 1993 års fall angav dåvarande Regeringsrätten med hänvisning till uttalandena i förarbetena att tillstånd kan ges om trafiksäkerhetsintresset inte äventyras, medan tillstånd bör vägras varje anordning som bedöms vara ägnad att minska trafiksäkerheten.

Regler om skyltar finns även i *lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning*. Bland annat kan uppmärksammas att *tavla, skylt, inskrift eller därmed jämförlig anordning för reklam*, propaganda eller liknande ändamål inte får finnas varaktigt uppsatt utomhus utan *tillstånd* av länsstyrelsen eller, om länsstyrelsen delegerat uppgiften, av ansvarig kommunal nämnd.⁴ I sådana tillståndsärenden ska yttrande inhämtas från byggnadsnämnden. I fokus vid prövningen enligt denna lag är

Not. 4. I rättsfallet RÅ 1979 2:6 ansågs en vägförenings skyltar med anvisningar för trafik och camping inte vara en sådan anordning som krävde tillstånd enligt motsvarande äldre bestämmelse i 22 § naturvårdslagen.

framförallt påverkan på naturmiljön, men det finns även utrymme för att beakta trafiksäkerhetsintressen. Det finns undantag även från dessa bestämmelser. Reglerna i lagen är inte tillämpliga på anordningar inom vägområde – där gäller bara bestämmelserna i 43 § väglagen – eller på anordningar för vilka bygglov krävs eller har lämnats. Reglerna är heller inte tillämpliga på anordningar som bara informerar om en affärsrörelse eller annan verksamhet på platsen eller anslagstavla för meddelanden om kommunala angelägenheter, föreningssammanträden, auktioner eller liknande.

Om tillstånd söks enligt lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning samtidigt som anordningen även kräver tillstånd enligt 46 § väglagen, ska ärendet prövas enligt båda lagarna.

Förhållandena i det enskilda fallet har stor betydelse vid bedömningen i tillståndsärenden av det här slaget och som regel sker en avvägning mellan olika intressen. Den praxis som finns på området utvisar att tillståndsgivningen ska vara mycket restriktiv (se bl.a. det ovan nämnda rättsfallet RÅ 1975 Ab 462). En omständighet som kan tala för att tillstånd ska ges är att skylten kan antas fylla ett påtagligt behov hos vägtrafikanterna i allmänhet av information eller tjäna liknande ändamål. Några kammarrättsdomar från senare praxis illustrerar hur bedömningarna kan göras.

Ett fall (avgjort av Kammarrätten i Stockholm 2009-02-02 i mål nr 2869-08) gällde en ansökan från Luftfartsverket om förlängt tillstånd enligt bägge lagarna. Kammarrätten ansåg, till skillnad mot länsstyrelsen, att Luftfartsverket kunde fortsätta att använda sin 60 kvadratmeter stora reklamskylt vid E4:an utanför Arlanda flygplats. I målet framgick att skylten var placerad utefter en trafikerad raksträcka på en enkelriktad väg utan på- och avfarter och att den hade lättlästa budskap. Förhållandena hade inte ändrats sedan tidigare tillfälligt tillstånd hade meddelats. Kammarrätten noterade särskilt att polisen intygat att skylten inte orsakat några trafikolyckor. Skylttillståndet förlängdes därför.

I ett annat fall hade en kommun ansökt om tillstånd att sätta upp två välkomstskyltar (4,5 x 2,5 meter stora) 8 respektive 10 meter från den riksväg som ledde in till tätorten. Länsstyrelsen avlog ansökningarna både med hänvisning till väglagen och lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning – skyltarna ansågs olämpliga både ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till landskapsbilden. Beslutet överklagades men både länsrätten och kammarrätten avlog överklagandet. Kammarrätten anger i sina domskäl att tillståndsgivningen i trafiksäkerhetens och naturvårdens intresse ska vara restriktiv. Kammarrätten pekar också på den prejudicerande verkan ett beviljande av tillstånd skulle kunna få.

Fråga om tillstånd till en digital reklamskylt intill väg 161 i Uddevalla kommun prövades av Kammarrätten i Göteborg (dom 2018-01-24 i mål nr 2664-17). Det var fråga om en 13 kvadratmeter stor LED-skylt som avsågs monteras ca 3 meter över marken vid ett öppet fält ca 15 meter från vägområdet. Kammarrätten ansåg inte att tillstånd kunde beviljas, varken enligt väglagen eller lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning, och fastställde därmed länsstyrelsens beslut att inte bevilja tillstånd. Kammarrätten ansåg att skylten skulle påverka trafiksäkerheten negativt på ett sådant sätt att tillstånd inte kunde lämnas enligt väglagen. Kammarrätten bedömde vidare att skylten skulle innebära en negativ förändring av landskapsbilden samtidigt som sökandens behov av att informera om sin verksamhet inte var större än det som andra näringsidkare i bygden hade, varför tillräckligt starka skäl för tillstånd inte fanns.

Det förekommer att skyltar sätts upp utan erforderligt tillstånd. Inom detaljplan har byggnadsnämnden då möjlighet att ingripa enligt reglerna om tillsyn i 11 kap. PBL. Att sätta upp en skylt utan erforderligt tillstånd kan medföra byggsanktionsavgift (9 kap. 14 § plan- och byggförordningen). Föreläggande kan också utfärdas om att ta bort eller ändra skylten, om det inte är så att bygglov kan ges i efterhand.

Utanför detaljplan är reglerna om skyltar i plan- och bygglagstiftningen inte tillämpliga.⁵ Om skyltar sätts upp längs allmänna vägar, inom 50 meter från vägområdet, får kronofogdemyndigheten vidta åtgärd för rättelse (72 § väglagen). Längs övriga vägar utanför detaljplan, kan kommunen ingripa med stöd av bestämmelserna i lagen med särskilda bestämmelser om gatuhållning och skyltning. Den omedelbara tillsynen enligt denna lag utövas av kommunen, som får besluta om de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall (se vidare 11-12 §§ i lagen). Formellt sett har kommunen denna möjlighet även längs allmänna vägar, men eftersom det finns en specialreglering för denna situation i väglagen, talar det för att den regleringen bör användas i första hand.

Not. 5. I sammanhanget kan noteras att Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i en dom (2016-12-13 i mål nr P 3615-16) bedömt att uppställda heltäckta långtradartrailers med reklambudskap varit ämnade att vara placerade varaktigt längs en väg och de därför kunde betraktas som byggnader i PBL:s mening. Eftersom bygglov saknades förelades ägaren att inom viss tid avlägsna samtliga trailrar från fastigheten samtidigt som han förbjöds att på nytt uppföra trailrar olovligen på fastigheten.

Rätten att disponera över gata och gatumark

8.1 Gata som upplåtits till allmänt begagnande

Sedan en gata väl iordningställd och upplåtits till allmänt begagnande, är utgångspunkten att gatan också ska vara tillgänglig för allmänheten inom ramen för angivet ändamål i detaljplanen. Med gator och andra allmänna platser avses i PBL just områden som är allmänt tillgängliga och tillgodoser ett gemensamt behov. I detta ligger att kommunen inte får förfoga över gatan hur som helst. I princip får gatan inte stängas av för allmänheten eller användas eller upplåtas för något annat ändamål.

Kommunens skyldighet att för allmänt begagnande upplåta platser som är allmänna enligt PBL (t.ex. gator) medför alltså en viss inskränkning i kommunens rätt att fritt disponera över marken. Samtidigt kan det vara rimligt att sådan mark ibland får nyttjas för andra ändamål, t.ex. för uppställning eller för servering. Sådan upplåtelse är avsedd att ske på offentligrättslig grund enligt ordningslagstiftningen. Ordningslagstiftningens krav på tillstånd för att ta i anspråk bl.a. allmän plats som upplåtits för sitt ändamål, anses utesluta möjligheten för kommunen att genom avtal upplåta sådan plats med nyttjanderätt (prop. 1992/93:210 s. 215-216). Regleringen i ordningslagen behandlas närmare i kapitel 9.

Användning av gata eller annan allmän plats inom detaljplan i enlighet med det ändamål platsen är avsedd för kräver självfallet inte tillstånd enligt ordningslagen. Även om gatuarbeten och ledningsarbeten kan inskränka allmänhetens möjligheter att använda en gata, anses sådana arbeten inte vara en för ändamålet med gatemarksupplåtelsen främmande verksamhet. Tillstånd enligt ordningslagen krävs därför inte för gatuarbeten eller ledningsarbeten på en gata. Nödvändiga arbeten på gatemark måste kunna utföras för att marken

ska kunna nyttjas på ett sätt som stämmer överens med det ändamål för vilket marken upplåtits (prop. 1992/93:210 s. 274).

Inom ramen för vad detaljplanen och "ortens sed" medger är det i övrigt kommunen som gatuhållare som bestämmer om och förfogar över utformningen av gaturummet. När det gäller reglering av trafiken måste detta självfallet ske med iakttagande av trafiklagstiftningen. Här kan bl.a. nämnas trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Erforderlig reglering av trafiken kan också kräva att kommunens trafiknämnd meddelar lokala trafikföreskrifter.

8.2 Upplåtelse av gatumark för ledningar

Reglerna i ordningslagen om användning av offentlig plats för annat ändamål, som behandlas närmare i kapitel 9.2, avser användningen av själva den offentliga platsen. Användning av marken under den markyta som ska vara allmänt tillgänglig omfattas däremot inte av krav på tillstånd enligt ordningslagen. Detta innebär att det inte krävs tillstånd enligt ordningslagen för att ha ledningar i gatumarken. Som nämnts ovan krävs heller inte tillstånd enligt ordningslagen för erforderliga ledningsarbeten.

Inte heller i annan författning föreskrivs krav på tillstånd för ledningsdragning i kommunal gatumark. Om någon annan än kommunen har dragit fram eller ska dra fram ledningar i kommunal gatumark, förutsätter det därför att marken upplåtits för ändamålet på annat sätt.

Vägledande är rättsfallet NJA 1973 s. 70. Högsta domstolen konstaterade där att upplåtelse av utrymme i gatumark för teleledning inte är att hänföra till det offentlighetsrättsliga området, utan att en sådan upplåtelse får anses vila på *privaträttslig grund*. Det innebar enligt Högsta domstolen att kommunen – i enlighet med villkoren vid upplåtelsen – var berättigad att få ersättning för upplåtelsen. I avsaknad av villkor som närmare klargjorde grunderna för ersättningens bestämmande, ansåg Högsta domstolen – med beaktande av det allmänna ändamål som ledningarna tjänade och den begränsning i nyttjanderätten som låg i att ledningsägaren var skyldig att på egen bekostnad flytta och ändra ledningarna på kommunens begäran – att det besvär och arbete som nyttjanderätten åsamkade kommunen som ansvarig för gatuhållningen i skäligen omfattning skulle ersättas.

Det är lämpligt att denna typ av upplåtelser befasts i ett skriftligt nyttjanderättsavtal. Sådana avtal benämns ofta *markavtal*. Mellan dåvarande Svenska Kommunförbundet och Televerket träffades en överenskommelse om ett s.k. normalavtal vid kommunala markupplåtelser för Televerkets teleledningar (se Svenska Kommunförbundets cirkulär 1989:46). Med anledning av utbyggnaden av IT-infrastrukturen utarbetade Svenska Kommunförbundet även ett normalavtal som särskilt anpassats för markupplåtelser för bredbandsnät. Detta avtal finns att tillgå på SKL:s webbsida.

Kommunernas markavtal innehåller regelmässigt bestämmelser om att särskilt tillstånd, vanligen benämnt schakttillstånd eller grävningstillstånd, ska inhämtas före grävning i kommunens mark. Ytterligare information om de krav kommunen kan ställa på den som nyttjar kommunal mark för ledningsdragnings finns på SKL:s webbsida. Det är som vi ser det inget som hindrar att kommunen betingar sig ersättning för sina kostnader i samband med att grävningstillstånd lämnas eller att sanktioner på avtalsmässig grund – t.ex. avtalsviten – föreskrivs för den händelse ledningsägaren åsidosätter sina skyldigheter vid bedrivandet av arbetena.

Även om markupplåtelsen inte regleras i något skriftligt avtal, får det anses naturligt att ingrepp i själva gatumarken, t.ex. för grävning, förutsätter tillstånd eller medgivande av kommunen. Sådana arbeten måste därför ske enligt de villkor eller anvisningar kommunen tillämpar.

Här kan även frågan om s.k. trafikanordningsplaner (TA-planer) tas upp. TA-plan är inte något begrepp som idag finns i lagstiftningen. I samband med uppgrävning av gator måste det dock sörjas för att trafiken kan ordnas på ett ändamålsenligt och trafiksäkert sätt. Många kommuner kräver att en TA-plan ska bifogas ansökningar om grävningstillstånd och att sådana upprättas blir därigenom en förutsättning för att ledningsarbetena ska få utföras. Det kan även krävas tillfälliga lokala trafikföreskrifter alternativt undantag från trafikföreskrifter, för den tid arbetena pågår. En TA-plan kan också ingå i underlaget vid handläggning av sådana ärenden. I ärenden om undantag från trafikföreskrifter får trafikinämnden ta ut avgifter av sökanden (1 § andra stycket och 4 § lagen om nämnder för vissa trafikfrågor).

8.3 Ledningsdragnings m.m. inom vägområde för allmän väg

För allmän väg, oavsett om stat eller kommun är väghållare, finns ett antal ordnings- och säkerhetsföreskrifter i väglagen. Inom vägområde får exempelvis inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten eller vara till olägenhet för vägens bestånd, drift eller brukande. Inom vägområde får heller inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd dras ledningar eller utföras arbeten på en redan dragen ledning (44 § väglagen).

Överträdelse av dessa bestämmelser är straffsanktionerade. Väghållningsmyndighetens beslut i tillståndsärendena kan överklagas hos länsstyrelsen. Tillståndsfrågan enligt 44 § väglagen har offentlighetsrättslig natur. Detta har inte ansetts utesluta att det finns ett avtalsutrymme för Trafikverket när det gäller markupplåtelser inom vägområde för allmän väg. Enligt regeringen (beslut

2012-05-31 i ärendena N2010/7000/TE, N 2011/2843/TE, N2011/4855/TE, N 2012/607/TE och N2012/608/TE. Näringsdepartementet) finns det anledning att skilja mellan väghållningsmyndighetens ansvar för den allmänna samfärdseln och väghållarens roll som innehavare av vägrätt. Frågan om de villkor som väghållaren ställer i egenskap av rättighetshavare, och inte som en del av väghållningsmyndighetens beslut enligt 44 § väglagen, är enligt regeringen inte något som går att pröva utifrån bestämmelserna i väglagen. Upplåtelse av mark inom vägområdet för viss ledningsdragning kan således ske på civilrättslig grund.

Reglerna om ledningsdragning i väglagen kompletteras av annan lagstiftning när det gäller vissa typer av ledningar som dragits fram inom området för en befintlig allmän väg (1 kap. 17-18 §§ naturgaslagen, 3 kap. 22-24 §§ ellagen samt 10-11 §§ lagen om vissa rörledningar). De ledningar det gäller är elektriska ledningar, naturgasledningar och koncessionspliktiga rörledningar (bl.a. vissa rörledningar för transport av fjärrvärme). Om en allmän väg ska ändras är ledningens innehavare/koncessionshavaren skyldig att vidta och bekosta de åtgärder som behövs för att ändringen av vägen ska kunna genomföras. Och om ledningen medför ökade kostnader för vägens underhåll, ska innehavaren av ledningen/koncessionshavaren ersätta dessa kostnader.

8.4 Extern medverkan vid utformning eller skötsel av gaturummet

Inom ramen för vad detaljplanen anger för en gata eller annan allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, är det som konstaterats kommunen själv som bestämmer över den närmare utformningen. Detta hindrar inte att enskildas önskemål, t.ex. om särskild utformning av en gata, kan tillgodoses inom ramen för vad detaljplanen och "ortens sed" medger om kommunen finner det lämpligt. Det kan t.ex. vara behov av en viss utfart, en viss trafikreglering eller helt enkelt önskemål om upprustning och försköning av gatumiljön.

Så länge sådana önskemål ligger i linje med den avsedda användningen och i övrigt ter sig lämplig från kommunens synpunkt, är det inget som hindrar att andra intressenter är med och bidrar till investeringar och drift. Det är dock viktigt att kommunen till följd av sådana enskilda bidrag inte utformar gatan i strid mot annars tillämpade principer och att kommunen heller inte för framtiden binder sig för en viss utformning av gatumiljön.

Det bör under motsvarande förutsättningar också vara möjligt att låta andra intressenter svara för utförandet av vissa arbetsuppgifter, t.ex. upprustningsarbeten eller skötsel av vissa grönytor. Om sådana arbeten utförs vederlagsfritt är det inte fråga om upphandling i LOU:s mening.

I skriften *Dela på notan, samfinansiering av gatuarbeten* (Svenska Kommunförbundet 1998) redovisas erfarenheter från samfinansiering av gatuarbeten i kommunerna. Skriften innehåller också några avtalsexempel. Skriften *Alternativa vägar, samverkan kring kommunala stadsrum* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2008) innehåller exempel på hur några kommuner upprustat och utvecklat stadsmiljöer i samverkan med fastighetsägare och handel.

Ett annat exempel på att andra intressenter bidrar till utformningen av gatumiljön är företeelsen att boende får placera ut blomlådor eller liknande anordningar som farthinder.

I linje med det nyss sagda är det även här av grundläggande betydelse att kommunen accepterar sådana lösningar bara där det är förenligt med gatans ändamål och i övrigt anses lämpligt. Det måste vidare betonas att kommunen inte kan överlåta fritt till t.ex. en villaförening att själv bestämma om utplaceringen av blomlådor. Varken plan- och bygglagen eller trafikförfattningarna medger något sådant överlämnande av kommunens befogenheter till enskilda. Här kan också erinras om att det enligt 3 kap. 16 § kommunallagen krävs beslut av kommunfullmäktige för att kommunen ska kunna lämna över vården av en kommunal angelägenhet till ett utomstående rättssubjekt. Det anses dock inte möta något hinder att vissa delar av en specialreglerad kommunal uppgift, t.ex. vissa driftsfrågor eller andra verkställighetsuppgifter, överlämnas till enskilda. Om detta görs i begränsad omfattning och kommunen har kontroll över utförandet, kan det knappast anses vara fråga om överlämnande av vården av en kommunal angelägenhet i den bemärkelse som kräver beslut av kommunfullmäktige.

Det är således kommunen som ska bestämma hur gatan och gatumiljön ska utformas. I detta ligger också bestämmanderätten över placering och utformning av farthinder. I den mån ett farthinder kräver utmärkning med varningsmärke eller annan trafikanordning, såsom utmärkning av fast hinder, regleras ansvaret för uppsättande, borttagande och underhåll av anordningen i 1 kap. 6 § vägmärkesförordningen (2007:90).

Gäller det en kommunal gata ligger detta ansvar på kommunen, i praktiken den kommunala nämnd som svarar för gatuhållningen.

Det är följaktligen viktigt att medverkan av boende i form av utplacering av blomlådor eller andra farthinder, sker under sådana former att kommunen svarar för beslut om placering och utformning av hindret. Efter ändringar i vägmärkesförordningen är det dock inte längre obligatoriskt att kommunen själv svarar för uppsättning av vägmärken eller trafikanvisningar. Bestämelsen i 8 kap. 4 § vägmärkesförordningen möjliggör att sådana åtgärder får utföras även av den som kommunen anlitar för uppgiften.

Ordningslagen

9.1 Offentlig plats

Som nämnts i kapitel 5 gäller ordningslagen (SFS 1993:1617) sedan den 1 april 1994. Den ersatte bl.a. 1956 års allmänna ordningsstadga.

Det i allmänna ordningsstadgan använda begreppet allmän plats hade stor betydelse för avgränsningen av kommunens skyldigheter ifråga om vinterväghållning och renhållning. I ordningslagen har begreppet allmän plats ersatts av begreppet offentlig plats. Eftersom ordningslagen saknar bestämmelser om vinterväghållning och renhållning, och lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning inte hänvisar till begreppet offentlig plats, har detta nya begrepp inte samma betydelse som det gamla begreppet *allmän plats* för de frågor som behandlas i denna skrift. Väghållare kommer dock i kontakt med begreppet offentlig plats i en del sammanhang och en kort redogörelse för innebörden är därför på sin plats.

Enligt ordningslagen är allmän väg offentlig plats. Vidare är sådana platser som är angivna som allmän plats i detaljplan (t.ex. gator, vägar, torg och parker) att anse som offentlig plats om platsen är upplåten för sitt i detaljplanen bestämda ändamål. I detaljplan redovisad kvartersmark för hamnverksamhet är också offentlig plats om marken är upplåten för hamnverksamhet och är tillgänglig för allmänheten.

Andra landområden än sådana som omnämnts i föregående stycke samt utrymmen inomhus är offentlig plats under förutsättning att områdena eller utrymmena *stadigvarande används för allmän trafik*. För dessa fall innebär begreppet offentlig plats i vissa hänseenden en utvidgning i förhållande till begreppet allmän plats enligt allmänna ordningsstadgan. Det är att märka att förutsättningen ”stadigvarande används för allmän trafik” innebär en betydande avgränsning. I förarbetena nämns att parkeringsplatser, innerorg och vänthallar kan vara offentlig plats. Om sådana platser används av allmänheten

bara i mindre omfattning kan man dock inte säga att de används för allmän trafik. Platserna är då inte att betrakta som offentlig plats. Förutsättningen är för de nämnda exemplen uppfylld huvudsakligen beträffande större platser som har betydande genomgångstrafik eller som används av allmänheten närmast som samlingsplatser. Det kan tilläggas att egentliga inomhuslokaler som restauranger, biografen och idrottshallar inte kan vara offentlig plats.

En kommun kan vidare besluta att områden som inte direkt på grund av ordningsslagens bestämmelser är offentliga platser ska jämföras med offentlig plats. Sådant beslut kan t.ex. tas in i lokala ordningsföreskrifter. Det är här fråga om anläggningar för lek, idrott, camping eller friluftsliv, badplatser, järnvägsområden, begravningsplatser och andra sådana områden. Förutsättningen för ett sådant beslut är att områdena är tillgängliga för allmänheten. Det bör noteras att ett områdes egenskap av att vara jämförd med offentlig plats bara har betydelse vid tillämpning av bestämmelserna i 3 kap. ordningsslagen om allmän ordning och säkerhet och vid tillämpning av lokala ordningsföreskrifter.

Om en plats som ska vara offentlig plats är avsedd att vara tillgänglig för allmänheten bara under vissa tider är den offentlig plats endast under dessa. Som exempel kan nämnas tunnelbanenedgångar som hålls stängda nattetid.

Definitionen av begreppet offentlig plats är bl.a. av central betydelse när det gäller förutsättningarna för att ta i anspråk sådan mark för annat ändamål än tidigare. Regler om detta finns i 3 kap. 1-2 §§ ordningsslagen. Frågor om ianspråktagande av gatu- och vägområde för annat ändamål behandlas i kapitel 9.2.

I ordningsslagen regleras även vissa andra frågor som kan vara av intresse från väghållarsynpunkt. Det gäller bl.a. säkerhet vid brunnar och dammar m.m., som tas upp i kapitel 9.4, och snö och is på hustak, som behandlas i kapitel 14.4.

9.2 Användning av gatu- och vägområde för annat ändamål – tillstånd av polismyndigheten eller inte?

En offentlig plats inom detaljplanlagt område får inte utan polismyndighetens *tillstånd* användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte av annan anledning är allmänt vedertaget. Om den offentliga platsen är allmän väg behövs dock bara tillstånd för åtgärder som inte är reglerade i väglagen.

Torghandel som äger rum på ett torg som av kommunen är upplåtet just för torghandelsändamål kräver inte tillstånd. Kommunen kan naturligtvis välja att inte upplåta ett torg för torghandelsändamål. I sådana fall krävs tillstånd vid de tillfällen när torghandel ska bedrivas på torget.

Polismyndigheten ska inhämta yttrande från kommunen när en ansökan om tillstånd kommer in som rör gatan eller annan allmän plats som kommunen är huvudman för. Om kommunen avstyrker får tillstånd inte ges. Kommunen har alltså en vetorätt. Bestämmelserna finns i 3 kap. 1-2 §§ ordningslagen.

Kommunen kan ta ut avgift för upplåtelser av offentlig plats enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Rättigheten förutsätter att den offentliga platsen står under kommunens förvaltning. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige.

Ordningslagen innehåller ingen uppräkningslista av de användningar av offentlig plats som kräver tillstånd. Principen är i stället att tillstånd krävs för allt som inte innefattas i det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget. I den tidigare gällande allmänna ordningsstadgan angavs att tillstånd fordrades för upplag, försäljningsstånd, ställningar och dylikt. Som försäljningsstånd ansågs kiosker, korvstånd, glasstånd, lotteristånd m.m. Andra anordningar som krävde tillstånd var trottoarserveringar, soffor, cykelställ, annonspelare, montrar, skyltar och avfallsbehållare. Dessa uppräknade användningssätt anses kräva tillstånd även enligt ordningslagen. På senare tid har affärsidkare i allt större omfattning börjat ställa ut reklamskyltar av varierande slag på trottoarer och andra utrymmen som är offentlig plats i närheten av affärslokalen. Även sådana skyltar är tillståndspliktiga.

Före ordningslagens ikraftträdande var det osäkert om tillstånd krävdes för tillfällig användning av offentlig plats. I ordningslagen har införts ett särskilt undantag som innebär att tillstånd inte krävs om det är fråga om en användning som är både *tillfällig och obetydlig* och som inte inkräktar på någon tillståndshavares rätt till platsen. Några exakta gränser för de fall där tillstånd inte behövs ges inte i lagen. Det måste i viss omfattning göras en bedömning från fall till fall. Av betydelse kan bl.a. vara graden av trafikstörningar och andra störningar som användningen för med sig. I tidshänseende torde redan ett par timmar vara nog för att tillstånd ska kunna krävas. Det är inte möjligt att kringgå tillståndstvånget genom att göra kortare avbrott och därefter återuppta användandet av samma plats. Det får inte heller anses tillåtet att utan tillstånd använda samma plats upprepade gånger t.ex. en timme varje dag under flera dagar. Vad som ska anses vara samma plats kan inte anges generellt utan får också avgöras från fall till fall. Givetvis undgår man inte tillståndstvånget genom att flytta över till andra sidan gatan, till en plats lite längre bort på gatan eller till ett annat hörn av torget.

Som nämnts kan kommunen ta ut avgift för upplåtelse av de flesta offentliga platser som står under kommunens förvaltning. Avgörande är de grunder för beräkning av avgifterna (taxa) som fullmäktige beslutat om. Eftersom avgiftsrätten är av offentligrättslig natur finns egentligen ingen laglig rätt för

kommunen att upplåta sådan plats eller del därav genom privaträttsliga avtal (arrendeavtal eller dylikt) för privat nyttjande. Kommunen har alltså inte rätt att arrendera ut gatumark för t.ex. kioskändamål. Det hindrar dock inte att kommunen tills vidare arrenderar ut mark som visserligen enligt detaljplan är utlagd till allmän plats men som ännu inte tagits i anspråk för detta ändamål. Senast när ett planområde är färdigbyggt enligt detaljplanen föreligger skyldighet för kommunen (om kommunen är huvudman för allmän plats) att färdigställa allmänna platser inom området. Från den tidpunkten ska ingen ny utarrendering kunna ske.

Dessa principer kan ställa till med praktiska svårigheter för kommunen. Utefter gator och vägar kan finnas banketter eller grönområden och dylikt som enligt detaljplanen och bebyggelsesituationen egentligen borde vara färdigställda och upplåtna för allmänt begagnande men som av någon anledning inte är det. Kanske har man kommit underfund med att det är onödigt att bredda gatan så mycket som planen anger. Sådana överskottsområden är dyrbara för kommunen att sköta och det är inte ovanligt att närboende fastighetsägare är villiga att överta skötseln om de tillåts att använda området som privat tomtmark. En sådan överenskommelse med fastighetsägare kan vara en praktisk lösning för båda parter. Så länge marken ifråga inte upplåtits till allmänt begagnande, torde inget hinder mot en sådan disposition föreligga enligt ordningslagstiftningen. Så länge planen inte ändras ligger dock kommunens skyldighet att genomföra planen latent kvar, fränsett sådana mindre avvikelser som är förenliga med planens syfte. Om kommunen träffar en skötselöverenskommelse ifråga om sådan mark, bör därför klart anges att kommunen inte kan garantera enskilt nyttjande, att kommunen på kort varsel kan behöva förfoga över området samt att fastighetsägaren därvid på egen bekostnad ska ta bort planterade träd, buskar och dylikt som hindrar markens användning i enlighet med detaljplanen. Risken för att någon opponerar sig mot en sådan överenskommelse bör vara minimal, men det är viktigt att kommunen har fria händer att ta tillbaka förfoganderätten över området.

9.3 Ingripanden mot otillåtna förfoganden över gatuutrymmet m.m.

Trots tillståndstvånget är det ganska vanligt att gatuutrymmet tas i anspråk utan tillstånd för diverse mer eller mindre störande och tillfälliga verksamheter. Det kan gälla t.ex. reklamskyltar, byggnadsmaterial, virke, ställningsupplag och jordhögar. Den som fått tillstånd är inte heller alltid så noga med att hålla sig inom det område tillståndet gäller för. Man placerar också reklam- och andra skyltar på refuger eller på belysningsstolpar inom gatuutrymmet.

Även containrar ställs ibland ut utan tillstånd.

Kommunen behöver inte godta otillåtna förfoganden över gatuutrymmet. Det ligger som regel också i kommunens intresse att beivra sådana förfoganden. Utställda reklamskyltar på en gångbana kan t.ex. medföra svårigheter och i vissa fall även fara för funktionshindrade.

För allmän väg finns en bestämmelse i 43 § väglagen som ger väghållaren rätt att vidta de åtgärder som behövs för rättelse. Väghållaren kan med stöd av denna bestämmelse själv ta bort anordning som placerats inom vägområdet utan behörigt tillstånd.

Den som använder offentlig plats utan att inneha behövligt tillstånd kan dömas till böter. Det gäller såväl när tillstånd saknas helt som när tillståndet överskridits beträffande tid, område på marken och villkor i övrigt. Förseelsen bestraffas inte bara vid uppsåtlig överträdelse utan även när överträdelsen skett av oaksamhet.

Mot den som bryter mot tillståndsplikten kan föreläggande meddelas. Föreläggandet kan förenas med vite. Det är Polismyndigheten som fattar beslut om föreläggande. Polismyndigheten kan, när det gäller upplag, skyltar, försäljningsstånd, ställningar, containrar och andra anordningar som har placerats på offentlig plats, meddela föreläggande utan föregående tillsägelse. Det samma gäller ifråga om anordningar som inte har tagits bort efter utgången av giltighetstiden för tillståndet. I stället för vite kan Polismyndigheten i föreläggandet ange som påföljd att rättelse kan komma att ske på den försumliges bekostnad genom Polismyndighetens försorg. Polismyndigheten har också möjlighet att göra sådant tvångsingripande på den försumliges bekostnad utan föreläggande i två fall. Det ena fallet är att den försumlige inte kan anträffas för delgivning av föreläggande trots rimlig efterforskning. Det andra är om det med hänsyn till trafiken eller allmän ordning och säkerhet är nödvändigt att åtgärden vidtas omedelbart.

Det finns alltså möjligheter att genom förelägganden, tvångsingripanden av polismyndighet och straff reagera mot otillåtet ianspråktagande av gator och andra offentliga platser. Likväl kan det av väghållaren ibland uppfattas som onödigt krångligt och tidsödande att använda dessa möjligheter. Det är tyvärr inte säkert att polis och åklagare har tid att omedelbart ta itu med väghållarens mer eller mindre viktiga ordningsproblem. Det kan dessutom vara fråga om så bagatellartade fall att det nästan förefaller överdrivet att besvara polisen med dessa. Man kan då fråga sig vad som händer om väghållaren själv tar bort en skylt, ett mindre upplag eller något annat dylikt som utan tillstånd placerats på gatu- eller vägområdet. Här bör naturligtvis bortses från allmän väg för vilken det som redovisats ovan finns en särskild bestämmelse.

Frågan är inte så lätt att besvara. Först bör sägas att väghållaren får anses

ha rätt att ta bort sådana föremål som medför fara för liv eller hälsa eller för värdefull egendom. Det är då fråga om den nödrätt som finns angiven i 24 kap. 4 § brottsbalken. Det bör dock understrykas att nödrätten kan åberopas bara om åtgärden är försvarlig med hänsyn till faran, den beräknliga skadan och omständigheterna i övrigt.

Någon allmän befogenhet i övrigt för väghållaren att ta sig själv rätt finns inte. Så kallad självtäkt är straffbelagd i 8 kap. 9 § brottsbalken. Ett visst mått av praktiskt synsätt måste dock kunna läggas på väghållarens behov av att snabbt och utan omständlig procedur kunna befria gatu- eller vägområdet från obehörigt intrång från sådant som närmast är att anse som skräp. Med en måttlig begreppstänjning torde väghållaren kunna påstå att åtgärden går in under hans renhållningsskyldighet. Oförsiktighet i detta hänseende kan dock lätt leda till överdrifter som inte går att lagligen försvara.

Bortflyttas annans egendom som inte är värdelös måste man se till att den inte onödigtvis förstörs. Anses den sakna värde men detta inte är uppenbart, bör bevisning säkras innan egendomen kastas bort. I annat fall kan eventuella ersättningskrav bli svåra att bemöta.

För fullständighets skull bör här nämnas att om det är fråga om fordon som ställts upp på en plats som inte är avsedd för ändamålet, så kan förutsättningar finnas för ingripande enligt lagen (1982:129) om flyttning av fordon. Även cyklar omfattas av denna lag. För en närmare redogörelse av reglerna om flyttning av fordon hänvisas till skriften *Flyttning av fordon, Handbok för kommunens handläggare* (Sveriges Kommuner och Landsting, 2013).

9.4 Säkerhet vid brunnar och dammar

I 3 kap. 5 § ordningslagen ställs vissa säkerhetskrav på brunnar, bassänger och liknande anläggningar. För väghållare kan detta krav aktualiseras t.ex. ifråga om rännstensbrunnar och dagvattendammar.

Sådana anläggningar ska vara försedda med de säkerhetsanordningar som behövs med hänsyn till anläggningarnas belägenhet och beskaffenhet. Behovet av att säkerhetsanordningen ger ett tillräckligt skydd mot olyckor med barn ska särskilt beaktas.

Anordningar som kan komma ifråga är enligt förarbetena t.ex. låsbara lock till brunnar samt stängsel eller övertäckning av brunnar och dammar. Omständigheter som har betydelse för hur högt säkerhetskraven ska ställas är bl.a. hur tätbefolkat ett område är, anordningens karaktär, om anläggningen är särskilt djup och/eller vattenfylld, eller om barn brukar vistas ofta vid anläggningen.

Reglerna ställer inte något ovillkorligt krav på att alla brunnar ska vara försedda med sådana anordningar att de kan betecknas som barnsäkra. Avsikten är dock att brunnar inom områden där barn vistas särskilt ofta och ibland

utan tillsyn ska vara försedda med säkerhetsanordningar så att brunnarna kan sägas vara barnsäkra. Det gäller t.ex. brunnar vid lekplatser, daghem, förskolor och skolor, vid föga trafikerade gator i bostadsområden samt längs vissa gång- och cykelvägar. Genom de alternativa tekniska metoder som kan användas till skydd mot barnolycksfall – t.ex. en låsanordning på brunnslocket eller att locket genom sin egen tyngd svårligen kan rubbas av ett barn – kan det enligt förarbetena i praktiken så gott som undantagslöst ställas krav på att brunnar i sådana fall är barnsäkra.

Även inom andra områden kan kravet på säkerhetsanordningar vid brunnar innebära att de ska ha barnsäkra lock. Det gäller enligt förarbetena framförallt regnvatten- och dräneringsbrunnar samt sådana spol- och inspektionsbrunnar som inte är så små att de kan anses ofarliga. Locken till nedstigningsbrunnar är vanligen så tunga att de, rätt pålagda, är låsta av sin egen tyngd.

Kraven på säkerhetsanordningar gäller både befintliga brunnar och nyanlagda brunnar. Det är dock enligt förarbetena naturligt att kravet kan sättas högre än annars när nya brunnar anläggs eller när brunnslock byts ut.

Vilka säkerhetskrav som kan ställas på dammar och liknande anläggningar är mera svårbedömt. Är det fråga om dammar i ett bostadsområde eller nära bostadsbebyggelse kan krav på staket aktualiseras (se RÅ 1999 ref. 40).

Ansvar för att en anläggning försetts med den säkerhetsanordning som krävs och för tillsyn och underhåll så att den är i funktion, ligger på anläggningens ägare eller den som till följd av nyttjanderättsavtal eller annars är i ägarens ställe. Polismyndigheten får ifråga om en särskild anläggning besluta om de säkerhetsåtgärder som ska vidtas.

Väghållarens ansvar

När man talar om *ansvar för väghållningen* kan man mena olika saker. Man kan t.ex. helt allmänt syfta på väghållarens skyldighet att vara verksam för att sköta väghållningen. Man kan också mena väghållarens ansvar att uppfylla de krav som olika myndigheter ställer. Det är också möjligt att man med ansvar för väghållningen närmast tänker på skyldigheten att betala skadestånd om väghållningen orsakar skada eller det straffansvar som i värsta fall kan komma ifråga vid överträdelse av vissa lagbestämmelser. Flera påföljder kan komma ifråga om väghållningen medför olägenheter eller skada eller om den annars inte uppfyller de krav som ställs i lagstiftningen.

Förelägganden kan i väghållningssammanhang aktualiseras enligt olika lagar. Störst praktisk betydelse har nog miljöbalken. Tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken, som vanligen är kommunens miljönämnd, kan förelägga en väghållare att vidta de åtgärder som krävs enligt miljöbalken. Sådana förelägganden kan också riktas mot en kommun som väghållare. I kapitel 13 behandlas vissa frågor om väghållares ansvar för omgivningsstörningar enligt miljöbalken och tillsynsmyndigheternas möjligheter att ta upp sådana frågor.

Om väghållningen medför skador, kan skadeståndsansvar komma ifråga. Gäller det kommunal väghållning är det kommunen som sådan som bär ansvaret och blir skyldig att betala. Kommunala tjänstemän eller förtroendevalda kan i och för sig drabbas av (personligt) skadeståndsansvar, men det är mycket ovanligt. För sådant ansvar krävs synnerliga skäl. Frågor om skadestånd behandlas mera ingående i följande fyra kapitel.

En kommun kan inte dömas till *straff*. Om straffpåföljd kommer ifråga inom den kommunala väghållningen, vilket är mycket ovanligt, blir det i stället den ansvarige tjänstemannen eller förtroendevalde som drabbas. En straffsanktion som även kan drabba kommuner är företagsbot. Det förutsätter dock, enligt gällande regler, att brott begåtts i näringsverksamhet. Väghållning kan som vi ser det inte betraktas som näringsverksamhet, vilket gör att företagsbot i dagsläget inte kan komma ifråga när det gäller väghållares ansvar.

Varken PBL, väglagen, anläggningslagen eller lagen om förvaltning av samfälligheter innehåller bestämmelser om straffansvar för bristfällig väghållning. Enligt lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning kan fastighetsinnehavare dömas till böter för underlåten renhållning och vinterväghållning på gångbana och på trafikled över kvartersmark. Däremot kan inte hyresgäster dömas till ansvar för förseelse mot föreskrifter om gångbanerenhållning, inte ens om de genom avtal med fastighetsägaren tagit på sig att svara för gångbanerenhållningen (se t.ex. Göta hovrätts dom 2002-02-08 i mål nr B 617-00 där en VD anställd hos en hyresgäst friades från straffansvar för en halkolycka på trottoaren utanför entrén). Det kan anmärkas att lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning inte innehåller någon straffbestämmelse knuten till kommunens skyldighet att svara för renhållning och vinterväghållning eller kommunens allmänna städningsskyldighet i naturen.

Brottsbalken innehåller bestämmelser om straffansvar för offentliganställda som gjort sig skyldiga till tjänstefel vid myndighetsutövning. Väghållning är dock inte myndighetsutövning och tjänstefelsansvaret saknar därför intresse i detta sammanhang. Undantag gäller emellertid för vissa åtgärder enligt trafikförordningen. Sålunda anses avstängning av en allmän väg eller gata eller uppsättande av en förbudsskylt vara att betrakta som myndighetsutövning.

Den som utför eller ansvarar för arbeten med kommunens väghållning kan även på annat sätt genom sitt arbete komma i beröring med brottsbalken. Vårdslöshet i samband med väghållningsåtgärder kan få till följd att någon person kommer till skada eller i värsta fall förolyckas. I sådana fall kan den ansvarige dömas till böter eller fängelse för vållande till kroppsskada eller vållande till annans död.

Skadestånd

Om bristfällig väghållning medför att personer eller egendom skadas, kan det bli aktuellt med skadeståndskrav. Det gäller vare sig det är fråga om gator, allmänna vägar eller enskilda vägar.

Ett typiskt skadeståndsfall för väghållare är att någon halkar omkull på en gata och skadar sig och att olyckan beror på bristfällig sandning. Ett annat exempel är att en cyklist skadar sig när han eller hon kör omkull på grund av en grop i vägbanan och väghållaren försummat att reparera vägen. Ett tredje exempel är att en motorcyklist kör omkull på en vägbana som blivit hal i samband med asfalteringsarbete och att tillräckliga varningsanordningar saknats på arbetsplatsen.

11.1 Vållandeansvar och strikt ansvar

En förutsättning för skadeståndsskyldighet i sådana fall är att skadan har samband med vållande (oaktsamhet, ovarsamhet, vårdslöshet, försummelse) från väghållarens sida. Vållandet kan ligga hos väghållaren själv eller hos någon som är anställd hos honom. Vållandet kan också ligga hos någon annan som väghållaren svarar för, t.ex. en entreprenör. Den rättsliga grunden för skadestånd på grund av vållande är i de flesta fall skadeståndslagen.

När man ska bedöma frågan om det i ett visst fall föreligger vållande hos väghållaren har man att ta hänsyn bl.a. till det som sagts ovan om resurser, prioritering och skäliga anspråk.

Enligt svensk rätt kan den som orsakar en skada i vissa fall bli ersättningskyldig mot den skadelidande, trots att skadan inte uppkommit genom vållande. Den som orsakat skadan har alltså inte varit vårdslös, oförsiktig eller ovarsam. Bakgrunden till att skadestånd ändå kan utgå i sådana fall är vanligen att den bedrivna verksamheten är farlig eller på något sätt drar med sig skada.

När skadeståndsskyldighet föreligger utan att den skadeståndsskyldige genom eget vållande har orsakat skadan brukar man tala om objektivt eller *strikt skadeståndsansvar*. I svensk lagstiftning finns flera exempel på strikt skadeståndsansvar. För väghållare är det närmast reglerna om skadestånd för vissa miljöskador i miljöbalken som kan komma ifråga (se kapitel 13). Det bör påpekas att dessa regler kan få stora konsekvenser för väghållaren. När strikt ansvar föreligger för väghållaren enligt miljöskadereglerna finns det för den skadelidande sällan anledning att åberopa något vållandeansvar. Det är ju vanligtvis förenat med vissa svårigheter för den skadelidande att bevisa att den som orsakat skadan varit vårdslös.

Även utan direkt lagstöd kan väghållare råka ut för ett mera objektivt skadeståndsansvar. Det är då fråga om skada som uppkommit i s.k. grannelagsförhållanden (tvister mellan fastighetsgrannar), se kapitel 14. En allmänt godtagen princip fastighetsgrannar emellan är att en fastighetsägare inte är skyldig att tåla intrång från grannfastigheten, utöver en viss toleransgräns.

Man kan möjligen också tala om ett slags strikt skadeståndsansvar för väghållaren som arbetsgivare. Denna fråga behandlas närmare i kapitel 11.2. Det är då fråga om väghållarens skyldighet att utan eget vållande ersätta skada som orsakats av anställdas eller förtroendevaldas vårdslöshet. Mera vanligt är att man i detta fall använder begreppen arbetsgivaransvar eller *principalansvar*.

11.2 Vem är skadeståndsskyldig?

Vem är det då som drabbas av skadeståndsskyldighet när kommunens väghållning eller bristande väghållning orsakat en skada?

Den som ställs till svars är nästan uteslutande kommunen. Detta gäller även om en viss befattningshavare kan pekas ut som vårdslös, och därmed vållande till skadan. På grund av skadeståndslagens regler om arbetsgivaransvar är det i första hand kommunen i sin egenskap av arbetsgivare som får betala skadeståndet. För att kommunen ska bli skadeståndsskyldig som arbetsgivare är det tillräckligt att en kommunal arbetstagare har orsakat skadan genom vållande och att vållandet skett i tjänsten. Som arbetstagare räknas både den som är arbetsledare och den som har underordnad ställning. Kommunala förtroendevalda är i det här hänseendet likställda med arbetstagare.

Risken för en kommunal arbetstagare att personligen bli skadeståndsskyldig är minimal. Det gäller oavsett om den skadelidande riktar kravet direkt mot arbetstagaren eller om kommunen/arbetsgivaren kräver ersättning av arbetstagaren för skadestånd som kommunen i egenskap av arbetsgivare tvingats betala ut. I bägge fallen fordras enligt skadeståndslagen *synnerliga skäl* för att arbetstagaren ska bli skyldig att betala.

Om kommunen fullgör sin väghållningsskyldighet genom en *självständig entreprenör* kan kommunen bli skadeståndsskyldig även för vållande hos entreprenören eller hos entreprenörens arbetstagare. Så är fallet när det gäller den väghållning som kommunen är ålagd genom lag. Kommunen kan inte i sådana fall, med giltighet mot den som lider skada, föra över skadeståndsskyldigheten på någon annan, t.ex. en entreprenör. En helt annan sak är att kommunen kan ha rätt att kräva entreprenören på den ersättning kommunen tvingats betala ut till den skadelidande. Återkravsrätten är beroende på vad som avtalats mellan kommunen och entreprenören. Det bör påpekas att den skadelidande, om han eller hon så vill, kan välja att rikta sina ersättningsanspråk direkt mot den skadevållande entreprenören i stället för kommunen.

Vad här sagts om skadeståndets fördelning mellan kommunen som arbetsgivare och den kommunale arbetstagaren, gäller i princip även i andra förhållanden mellan arbetsgivare och arbetstagare i väghållningssammanhang.

KAPITEL 12

Skadestånd enligt skadeståndslagen

Den rättsliga grunden för skadestånd på grund av vållande är i de flesta fall skadeståndslagen. I detta kapitel redovisas olika typfall där skadeståndslagen kan tillämpas på skada i samband med väghållning. Någon fullständig genomgång av alla förekommande fall där skadeståndslagen kan tillämpas är inte avsedd.

12.1 Halkskador

När det gäller halkskador finns en mängd rättsfall till hjälp vid skadeståndsbedömningen. Det är likväl svårt att bestämt ange gränserna för väghållarens skadeståndsansvar. Svårigheten har till stor del att göra med förut omnämnda principer om resurser, prioriteringar och skäliga anspråk. Vissa allmängiltiga riktlinjer framgår dock av rättspraxis.

Trafikens intensitet på platsen har självfallet stor betydelse för kravet på snabba och effektiva sandningsåtgärder (NJA 1962 s. 1 och 1974 s. 412).

Det är viktigt att snöröjning och halkbekämpning samordnas. Själva snöröjningen kan ibland orsaka betydande halka. Då får man inte dröja med halkbekämpningen. I ett fall åberopade väghållaren arbetstekniska skäl, nämligen frukostrast. Det tog domstolen inte hänsyn till (FFR 1967 s. 207; NJA 1971 s. 119).

God beredskap kan rädda väghållaren vid snabbt inträffad halka. Dålig beredskap är å andra sidan en negativ faktor. Vilken beredskap som bör hållas är bl.a. beroende på den förväntade vädersituationen, tidpunkten på dygnet och tidpunkten på året. Väghållaren bör tänka på att dokumentera förhållandena och den beredskap som funnits. Det är inte ovanligt att skadeståndskrav kommer in sedan viss tid förflutit efter olyckstillfället. Det kan då vara en fördel att ha tillgång till klarläggande dokumentation (FFR 1963 s. 328; NJA 1962 s. 1 och 1974 s. 412).

Ett belysande fall från senare år är ett hovrättsfall från Stockholm. En kvinna halkade och bröt fotleden på trottoaren utanför sin bostad. Trottoaren var glas-hal och osandad. Kommunen invände bl.a. att de ansvariga för snöröjningen fick väderrapporter fyra gånger per dygn och att jourpersonal kontinuerligt åkt runt för att kontrollera om halka förelåg. Tingsrätten uttalade att ju längre tid kommunen haft på sig för att vidta åtgärder från det att halka uppkommit, desto mer talade för att kommunen varit vållande. Men eftersom det sakenades utredning om hur lång tid som förflutit mellan halkans uppkomst och olyckan, fanns inte stöd för att kommunen varit vårdslös. Kvinnans yrkande ogillades därför. Hovrätten fastställde tingsrättens dom (en ledamot var dock skiljaktig; Svea hovrätt dom 2000-05-12 i mål nr T 389-00).

Det är riskabelt för väghållaren att låta bli att sanda eller utföra annan halkbekämpning bara för att man bedömer att åtgärden inte får långvarig verkan. Att vänta med sandning, t.ex. när det snöar kraftigt, är godtagbart bara om sandningen kan bedömas bli verkningslös inom förhållandevis kort tid (FFR 1959 s. 190 och 1966 s. 287).

Svårigheter att skaffa personal till sandningsarbete t.ex. på en helgdag har inte räddat väghållare från skadeståndsansvar (NJA 1950 s. 188 och 1955 not C 149 och FFR 1955 s. 294).

Speciell uppsikt bör hållas över platser som man vet är riskabla och obero-kneliga. Det gäller t.ex. broar, viadukter, platser där is snabbt kan bildas på grund av vattenflöde, och platser där gatan eller vägen lutar kraftigt.

I samband med besvärlig väderlek, kan isiga spår ibland uppstå på vägbanan. På sådana vägar kan det vara vanskligt att cykla säkert. Ett rättsfall från Västerås belyser kommunens ansvar härvidlag. En person cyklade omkull på en gata som anslöt till en cykelbana, vilken var plogad och sandad. Gatan var däremot spårig och isig under snö som fallit samma dag. Veckan innan olyckan hade det kommit stora mängder snö. Omfattande snöröjningsinsatser hade då gjorts. Den aktuella gatan var prioriterad i fråga om snöröjning och hölls efter i samma utsträckning som de till gatan anslutande cykelbanorna. Spår hade dock bildats efter den trafik som förekommit innan snöröjning hunnit ske. Saltning tilläts inte på bostadsgator av miljöskäl. – Tingsrätten konstaterade att gator som inte får saltas vid ihållande nederbörd inte kan hållas lika fria från snöigt och isigt underlag som cykelbanor, på grund av den tyngre trafik som hinner åka på gatorna innan fullständig snöröjning kan ske. Enligt tingsrätten var orsaken till olyckshändelsen en kombination av i sig inte onormala vinterförhållanden och det förhållandet att olycksplatsen var en bostadsgata som på grund av den tyngre trafiken inte vid lika snöröjningsinsatser kunde hållas lika ren som cykelbanorna. Det hade inte framkommit annat än att kommunen svarat för den snöröjning man under de aktuella förhållandena haft anledning att förvänta sig. Svea hovrätt delade tingsrättens bedömning och kommunen gick således fri från ansvar (dom 2002-11-04, DT 31, i mål nr T 4455-01).

Man kan ibland se skyltar och anslag av typ *Sandas ej* eller *Risk för halka*. Det är tveksamt om sådana skyltar befriar från skadeståndsskyldighet om det gäller en plats där sandningsskyldighet föreligger. Men skyltar av det här slaget kan kanske ändå få en indirekt betydelse på så sätt att domstolen kan se något mildare på väghållarens vållande eller att den skadelidande också kan anses ha medverkat till olyckshändelsen. Praktiskt kan de förstås också få till följd att gångtrafikanter väljer en annan väg eller tar sig fram med större försiktighet.

Smältvatten från takrännor och stuprör kan ge upphov till isvallar och halka på gångbana. Om kommunen har hand om halkbekämpningen på gångbanan är kommunen skyldig att vidta åtgärder för att motverka dessa olägenheter. Även i ett sådant fall är det dock en fråga om prioritering. Fastighetsägaren kan å sin sida vara ansvarig att vidta åtgärder så att olägenheter som härrör från fastigheten förebyggs eller undanröjs (se vidare kapitel 14.4).

12.2 Brister i vägbanans beskaffenhet

Nivåskillnader, kanter och gropar

Vid snöröjning finns stor risk för att *nivåskillnader* bildas på vägbanan. Nivåskillnader kan också finnas av andra anledningar än snöröjning, och de kan naturligtvis uppkomma även sommartid.

I en hovrättsdom (FFR 1972 s. 255) förklarades väghållaren skadeståndsskyldig på grund av en 5-12 cm hög, snötäckt kant som fanns mellan körbanan och grusbanketten. Nivåskillnaden var svår att upptäcka på grund av smutsig snö som låg på banketten. Det var i målet klarlagt att nivåskillnaden funnits minst fyra dagar. *Det ansågs vara en icke oväsentlig tid.*

I en annan hovrättsdom (NJA 1961 not. C 930; FFR 1961 s. 226) dömdes inget skadestånd ut för en trafikolycka som berodde på en 5 cm hög kant som vid snöplogning uppstått mellan körbana och busshållplats/vägren. Platsen var en riksväg och kanten ansågs ha varit svår att upptäcka för trafikanterna. Hovrätten anförde att det inte kan anses åligga väghållaren att ständigt sörja för att nivåskillnader inte finns mellan körbana och vägren. Högsta domstolen meddelade inte prövningstillstånd. Hovrättens uttalande kan sägas vila på principen att väghållaren har skyldighet att hålla uppsikt över vägen men att uppsikten måste anpassas till resurserna och förhållandena i övrigt.

I en dom från Högsta domstolen (NJA 1977 s. 176) prövades ansvaret för nivåskillnad sommartid. En bilolycka inträffade på riksvägen Mölndal-Göteborg. Olyckan påstods ha inträffat därför att bilen kört ner i en grop som fanns på den asfalterade vägrenen. Gropen var 8 meter lång, 1 meter bred och 1 dm djup. Föraren avled. Utredningen i målet visade att det fanns hjulspår från bilar i gropen men det kunde inte klarläggas om just den aktuella bilen körts ner i gropen.

Högsta domstolen framhöll att gropen var en uppenbar fara för trafiken eftersom det inte fanns några varningsmärken uppsatta. Vaghållaren förklarades skadeståndsskyldig mot bilförarens dödsbo. Det mest intressanta med domen är Högsta domstolens uttalande om vilken bevisning som krävs om orsakssambandet mellan skada och påstådd skadeorsak. Det fanns ingen möjlighet att presteras full bevisning om att gropen orsakat olyckan eftersom vittnen saknades. Högsta domstolen nöjde sig med att konstatera att gropen var den mest sannolika förklaringen. Enligt Högsta domstolen skulle det i ett sådant fall vara tillräckligt att den skadelidande kunde visa att den påstådda orsaken (gropen) var mera sannolik än andra möjliga orsaker.

Denna princip om lättnad i bevisbördan när full bevisning om orsakssambandet inte kan presteras har följts i senare rättsfall. En uttrycklig reglering av ett sådant lindrigare beviskrav finns när det gäller miljöskador (32 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken) – enligt denna bestämmelse räcker det att det föreligger övervägande sannolikhet att en viss omständighet orsakat uppkommen skada, för att skadestånd ska kunna dömas ut.

I en dom från 1986 (RFS 1986 s. 2) dömde Göta hovrätt staten att betala skadestånd till en cyklist som kört omkull och skadat sig. Olyckan inträffade i samhället Södra Vi på en gata som var genomfartsled. Vägverket var vaghållare. Det var tjällossning, och två gropar hade uppstått i asfaltsbeläggningen. De var 3,5-5 cm djupa och cirka 20 cm breda. Vägförvaltningen kände inte till att groparna fanns, men enligt utredningen i målet hade de funnits ”en längre tid”. Det var tillräckligt för att skadestånd skulle dömas ut i det fallet. Fråga om skadeståndsskyldighet på grund av grop i vägbanan har också prövats av Högsta domstolen i rättsfallet NJA 1990 s. 569, vilket tas upp i kapitel 12.5.

Det finns ett flertal rättsfall utöver de nämnda som gäller skador på grund av gupp, svackor, tjälskott och andra ojämnheter i vägbana. Huvudprincipen kan sägas vara att vaghållaren blir ansvarig för skadan om han försummat att avhjälpa felet inom rimlig tid eller sätta upp tillfredsställande varningsanordningar.

Nivåskillnader i vägbana är ett vanligt förekommande fenomen även i samband med vägarbeten. Skador på grund av sådana brister behandlas i kapitel 12.3.

Överplogning

En annan skadeorsak som är närbesläktad med ojämnheter i vägbana är s.k. överplogning, dvs. snöplogning utanför vägkanten. Överplogning ska naturligtvis egentligen inte ske, men är svår att undvika, speciellt om arbetet sker i mörker och snöyra. En viss toleransmarginal måste godtas men bedömningen av vad som är vårdslöst eller inte vårdslöst måste, som alltid när det gäller vaghållning, göras med hänsyn till förhållandena på platsen och övriga omständigheter.

Två fall av skada på grund av överplogning finns refererade i NJA 1955 s. 89. I det ena fallet hade en bilist som färdades på allmän väg kört ner i diket. Vägbanan var utmärkt med käppar. Överplogning hade skett med 30 cm. Skadestånd dömdes inte ut eftersom försummelse inte ansågs föreligga. På en sådan jämförelsevis smal och krokig väg måste trafikanterna, enligt Högsta domstolen, räkna med att viss överplogning kan förekomma. I det andra fallet hade överplogning skett med 60 cm. En bilist hade kört ner i diket. Vägen var allmän väg och olyckan inträffade i en kurva med skymd sikt. Hovrätten dömde väghållaren att betala skadestånd. Högsta domstolen gav inte prövningstillstånd.

Markering av väkantens med snökäppar sker i första hand för att ge plogbilsföraren anvisning om väkantens sträckning. Käppar som förstörs eller försvinner bör givetvis kompletteras för att plogningen ska bli så bra som möjligt. Om skada uppstår på grund av överplogning är det ur skadeståndssynpunkt en negativ faktor för väghållaren om markeringen med käppar inte varit tillfredsställande.

Från senare års praxis kan nämnas ett mål från Hovrätten för Övre Norrland (dom 2015-05-22 i mål nr 1056-14). Längs E4:an vid Umeå var vägbanan på höger sida i körriktningen urfräst till ett djup av ca 0,25 meter och en bredd av ca 1,25 meter längs en sträcka av ca 60-70 meter. Urfräsningen var överplogad/täckt med snö. Till höger om urfräsningen fanns ett fast och synligt vägräcke. I samband med ett möte med en annan bil höll en långtradarchaufför till höger och åkte ned i det urfrästa "diket". Han lyckades inte styra upp fordonet, utan körde in i ett provisoriskt vägräcke som var placerat i slutet av urfräsningen ("fräslådan"). Vid kollisionen skadades fordonet och chauffören. Frågan i målet var om Trafikverket underlåtit att uppfylla sitt väghållaransvar genom att underlåta att säkerställa att det vid fräslådan funnits en med hänsyn till förhållandena på platsen adekvat varningsmarkering. Strax före den aktuella platsen fanns en vägs skylt som varnade för svag väkant och dessutom en skyltvagn som varnade för vägarbete och en däckbuffert utsatta. I färdriktningen fanns kort därefter även en s.k. sergeant med en, möjligen, översnöad skylt. Chauffören var medveten om att han färdades genom ett vägarbetsområde. Enligt hovrätten hade han därför anledning att iaktta särskild försiktighet. Längs fräslådan fanns två plogkäppar, med mellanrum som inte understeg 40 meter. Enligt trafikanordningsplanen skulle det ha funnits tre snökäppar. Vid olyckstillfället var fräslådan helt översnöad. Vägen hade plogats runt den första snökäppen och plogvallen följde det fasta vägräcket både före och efter den snökäppen. Möjligheterna att upptäcka fräslådan var mycket små utan adekvat skyltning. Avsaknaden av markeringar på en sträcka av drygt 40 meter av den snötäckta fräslådans sträckning innebar enligt hovrätten att det inte funnits adekvata varningsmarkeringar på platsen. Hovrätten fann

därför att Trafikverket inte uppfyllt sitt väghållaransvar. Hovrätten noterade även att Trafikverket enkelt och till en ringa kostnad kunnat åtgärda de brister som fanns.

Bristande hållfasthet

Trafikanterna har rätt att utgå ifrån att vägbanan har tillräcklig hållfasthet för den på vägen tillåtna trafiken. Om t.ex. vägbanan under ett fordon brister trots att tillåtet axeltryck inte överskridits är väghållaren i allmänhet skadeståndsskyldig. Undantag kan naturligtvis tänkas t.ex. för fall där vägbanan underminerats av någon orsak som väghållaren inte är ansvarig för och vars förekomst han inte heller bort känna till.

Ett exempel på ett sådant undantagsfall ges i NJA 1967 s. 591. Målet gällde skadeståndstalan mot Uppsala stad såsom väghållare för en gata. En gående hade skadat sig då trottoaren som han gick på plötsligt gav vika under honom varvid en djup grop bildades i gångbanan. Orsaken till att hålligheten i trottoaren uppstod kunde inte klarläggas. Talan mot staden ogillades eftersom det inte visats att staden vållat olyckshändelsen genom försummelse vare sig vid anläggning av trottoaren eller vid tillsyn av densamma.

Vikten av att väghållaren varnar trafikanter, avhjälper brister eller begränsar trafik så snabbt som möjligt, sedan man fått indikationer på att vägförhållandena har allvarliga brister belyses av ett avgörande från Hovrätten för Övre Norrland (dom 2015-06-10 i mål nr T 618-14). I detta fall hade en trafikant kontaktat Trafikverkets ledningscentral och sedan även haft kontakt med en vägvakt och informerat om att vägbanken längs väg 555 hade eroderat i samband med höga vattenflöden. Av bevisningen i målet framgår att det kan ha uppstått missförstånd om hur allvarliga bristerna var vid kontakten med vägvakten. Hovrätten ansåg dock att vägvakten med kännedom om väderförhållandena i området och den fara en väg som kan rasa innebär borde ha åkt till platsen och undersökt den. Mot bakgrund av den handlingsskyldighet som väghållaransvaret är förenad med, ansåg hovrätten att underlåtenheten avvikit från vad som kunde anses vara ett aktsamt beteende från väghållarens sida. Underlåtenheten att undersöka platsen och att vidta åtgärder ansågs därmed oaktsamt. Hovrätten ansåg också att det fanns ett orsakssamband mellan oaktsamheten och den olycka som inträffade senare under dagen då vägen gav vika, eftersom det var sannolikt att åtgärder skulle ha vidtagits om platsen hade besökts av vägvakten.

Yttersta delen av vägkanterna har normalt inte samma hållfasthet som vägbanan i övrigt. Detta måste trafikanterna räkna med och anpassa körningen därefter. Svaga vägkanter kan likväl orsaka skadeståndsskyldighet för väghållaren om bristfälligheten kan ses som vårdslöshet från väghållarens sida. Är vägen byggd på normalt sätt för den typ av väg som det gäller och dessutom normalt underhållen kan vårdslöshet inte anses föreligga.

Vattensamlingar på vägbana

Vattensamlingar på vägbana kan också medföra skadeståndsskyldighet för väghållaren om vårdslöshet kan läggas väghållaren till last.

I en tingsrättsdom från Örnsköldsvik 1989 blev väghållaren ersättnings-skyldig för motorskada som uppstått när en bilförare körde ner sitt fordon i en 33 cm djup vattensamling på vägbanan. Domen överklagades inte. Trots att domen inte har någon prejudikatverkan är det av intresse att läsa tingsrättens motivering för domslutet. Kommunen kände till att det bildats en vattensamling och man hade också hunnit få ut arbetare till platsen. Arbetarna inriktade sig på att snarast få bort vattensamlingen. De satte inte upp några varningsmärken. Tingsrätten ansåg att kommunen (dvs. i praktiken arbetarna) som en första åtgärd borde ha varnat trafikanterna för vattendjupet med skylt eller på annat lämpligt sätt. Eftersom man inte gjort det ansågs kommunen skadeståndsskyldig på grund av vårdslöshet.

En större vattensamling på vägbana var orsak till skada på bil även i ett mål som avgjorts av Hovrätten för Övre Norrland 1989 (RFS 1989:2 s. 12). I samband med islossning i Torne älv uppstod översvämning på riksväg 33. Skada uppstod på en personbil som körde ut i vattnet på den översvämmade vägen. Enligt hovrätten borde Vägverket ha insett att det fanns risk för översvämning på platsen. Eftersom Vägverket inte hållit vägsträckan under uppsikt eller stängt av vägen ansågs Vägverket ha förfarit vårdslöst och ha varit vållande till skadan. Bilföraren förklarades medvållande eftersom han kört ut bilen i vattnet (enligt bilföraren 10 cm djupt på en sträcka av 100-150 meter). Skadeståndet jämkades därför till hälften.

Även mindre vattensamlingar på vägbanan kan orsaka skada. Finns det markanta hjulspår i vägbanan ökar risken för vattenplaning. Finns det gropar i vägbanan i närheten av gångbana eller annat område där gående vistas uppstår risk för nedstänkning. Konsekvenserna av en vattenplaning kan ju bli ödesdigra. I jämförelse därmed är skada av nedstänkning, t.ex. nedsmutsade kläder, mera bagatellartad. Principen för väghållarens skadeståndsansvar är emellertid densamma för båda fallen. Principen har redan nämnts ovan på tal om gupp, svackor, tjälskott och andra ojämnheter i vägbana. Väghållaren blir ersättningsskyldig för skadan om han försummat att avhjälpa felet inom rimlig tid eller att sätta upp tillfredsställande varningsanordningar. Att påstå att samma princip är tillämplig för skada av nedstänkning och skada av vattenplaning kan lätt orsaka missförstånd. I flera sammanhang hävdas i denna skrift att väghållaren har rätt till prioritering av sina åtgärder med hänsyn till behovet och tillgängliga resurser. Sådan prioritering är givetvis påkallad vid valet mellan att sätta in resurserna för att fylla igen trafikfarliga hjulspår och för att fylla igen gropar som kan orsaka vattenstänk.

12.3 Skador på grund av vägarbeten och snöröjning

Det är väghållaren/väghållningsmyndigheten som är ansvarig för att behövliga vägmärken blir uppsatta. Detta gäller även varningsskyltar vid vägarbeten. Gatu- och vägarbeten medför ofta betydande fara för trafikanterna. Fara uppstår också för de personer som utför arbetet och därvid befinner sig på vägbanan eller i dess omedelbara närhet. Det är därför av största vikt att arbetsplatsen märks ut på ett godtagbart sätt.

För att väghållaren ska undgå skadestånd om något händer är en förutsättning att man följt gällande bestämmelser om hur gatu- och vägarbete ska utmärkas. Självfallet måste utmärkningen hållas under skälig tillsyn och vid behov repareras eller bytas ut. Det är också viktigt att de personer som praktiskt verkställer utmärkningen och tillsynen har tillräckliga kunskaper om hur utmärkningen ska ske eller att de får behövliga instruktioner.

Det spelar ingen roll om väghållaren själv utför vägarbetena eller om väghållaren anlitar en entreprenör. Ansvar för att varningsskyltar kommer upp och underhålls vilar i båda fallen på väghållaren. Naturligtvis kan skadeståndsansvaret genom avtal föras över på entreprenören så att entreprenören slutligt får stå för skadeståndet. Den skadelidande kan trots avtalsregleringen vända sig mot väghållaren. Väghållaren får då i sin tur ta ut skadeståndsbeloppet av entreprenören.

I samband med vägarbete kan risken för stenskott vara besvärande. För att minimera risken är det naturligtvis möjligt för väghållaren att utföra arbetet i korta etapper och att färdigställa en etapp med ytbeläggning innan nästa etapp påbörjas. Väghållaren måste dock av rationella och ekonomiska skäl ibland vara berättigad att bedriva vägarbetet på relativt långa sträckor samtidigt. Det gäller att i varje särskilt fall göra en bedömning av vad som är rimligt arbetssätt. Om väghållaren håller sig inom rimlighetens gränser blir han normalt inte skadeståndsskyldig. Trafikanterna får finna sig i att det på relativt långa sträckor finns en betydande risk för stenskott. Som alltid vid vägarbete kan man dock, för att väghållaren ska gå fri från skadestånd, kräva att varningsskyltar sätts upp.

Vad nu sagts om det skadeståndsrättsliga ansvaret för skada på grund av bristfällig varningsskyltning vid vägarbete gäller för trafikskador vid vägarbete överhuvudtaget.

Rättsfall om skador på grund av bristfällig utmärkning av vägarbete

Från rättspraxis kan först nämnas en hovrättsdom från 1984 (RFS 1984 s. 125). Efter grävningsarbeten i en gatukorsning hade gatan asfalterats, men själva toppbeläggningen skulle läggas på senare. På platsen fanns två brunnslock som höjde sig 12 cm över omgivande gatunivå. Varningsskyltar för vägar-

bete och för gupp var uppsatta. En personbil som med låg fart passerade platsen stötte med underredet emot ett brunnslock och bilen skadades. Bilägaren stämde det byggbolag som för kommunens räkning utförde gatuarbetena. Enligt hovrättens mening skulle den som kör en standardbil med anpassad hastighet inte behöva riskera att bilen fastnar på uppskjutande detaljer i vägbanan. De uppsatta skyltarna om vägarbete och gupp ansågs inte vara en tillräcklig varning för just den här faran.

I ett annat fall var det fråga om vägarbete i Jönköping där den högra delen av en gata med skymd sikt var blockerad (den fria sikten var cirka 80 m). Bockar med blinkfyrrar hade placerats ut vid arbetsplatsen. Det särskilda varningsmärke för vägarbete som skulle finnas 250 m från hindret hade av förbiseende inte satts upp. Kommunen blev av hovrätten dömd att betala skadestånd till en bilförare som körde på hindret (FFR 1974 s. 232). Skadeståndet jämkades till hälften eftersom även bilföraren ansågs ha varit vårdslös (se om jämkning av skadeståndsansvar i kapitel 12.5).

Frågan om varningsanordningar för gatuarbeten har också behandlats i ett fall från Sigtuna (NJA 1981 s. 683). På en gata som huvudsakligen var upplåten för gångtrafik hade vägbansens nivå inom ett mindre område sänkts cirka 2 cm i förhållande till omgivande gatumark. Sänkningen hade skett vid gatuarbete som utfördes av en entreprenör. Under en femdagarsperiod då vägarbetena låg nere snavade en kvinna på kanten eller trampade snett. Hon föll omkull och skadade sig. Det var vid tillfället fullt dagsljus. Entreprenören hade satt ut trafikkoner som varning. Högsta domstolen dömde inte ut något skadestånd i det här fallet. Högsta domstolen ansåg att varningen med trafikkoner var en lämplig och tillräcklig åtgärd. Med hänsyn till omständigheterna kunde inte heller olycksfallsriskerna bedömas som särskilt allvarliga, och entreprenören kunde enligt Högsta domstolen inte anses skyldig att utföra speciella åtgärder för att säkerställa att trafikkonerna stod kvar på platsen under hela den aktuella tiden.

Uttalandet om speciella åtgärder gjorde Högsta domstolen med anledning av att trafikkonerna flyttats av obehöriga personer och att den skadelidande påstått att entreprenören borde ha säkerställt att konerna fanns på plats eller sört för regelbunden kontroll. Den skadelidandes påstående aktualiserade en för väghållare ofta återkommande fråga, nämligen om väghållarens skadeståndsansvar i fall där vägarbete visserligen märkts ut på ett godtagbart sätt men utmärkningen förstörts av obehöriga.

Högsta domstolen konstaterade först att entreprenören i det här fallet inte hade fog för att bedöma olycksfallsriskerna som särskilt allvarliga eller att eventuell olyckshändelse skulle medföra några mer omfattande skadeverkningar. Sedan fortsatte Högsta domstolen sin motivering: "Under dessa omständigheter och även om man beaktar den i och för sig påtagliga risken för att

de utsatta lösa trafikkonerna eller någon eller några av dem skulle komma att flyttas kan bolaget inte anses ha varit skyldigt att vidtaga speciella, uppenbarligen jämförelsevis tids- och arbetskrävande, åtgärder för att säkerställa att trafikkonerna stod kvar på platsen under hela den aktuella tiden.”

Uttalandet innebär naturligtvis inte att en väghållare alltid kan slå sig till ro sedan han ombesörjt godtagbar utmärkning av ett vägarbete. Det är bara ytterligare ett exempel på den princip som i så många sammanhang gäller för väghållare, nämligen att resurserna får anpassas till behovet av åtgärder och till omständigheterna i övrigt. Gör väghållaren en rimlig anpassning och prioritering går väghållaren fri från skadeståndsansvar.

I ett annat rättsfall (NJA 1985 s. 456) hade ett byggföretag lagt en provisorisk gångbana av trä förbi en byggarbetsplats i centrala Göteborg. Över gångbanans skarvar hade man satt fast 12 mm höga och 15-20 cm breda tvärsålar med avfasade kanter. Även i det här fallet råkade en kvinna snubbla och skada sig och det var också denna gång fullt dagsljus. Utgången i målet blev dock den motsatta i förhållande till Sigtunamålet. Högsta domstolen dömde byggföretaget att betala skadestånd eftersom företaget inte varnat för risken. Högsta domstolen anmärkte också att *varje nivåskillnad i en gångbana medför en viss risk för att fotgängare ska snubbla och falla.*

I de båda sistnämnda fallen har den skadelidande riktat sin skadeståndstalan mot det företag som utfört arbetena. Detta har emellertid inte någon betydelse. Utgången får antas ha blivit densamma om det i stället varit väghållaren som blivit stämd.

Från rättspraxis kan även nämnas två hovrättsavgöranden gällande fallolyckor med olika utgång.

I det ena fallet ansågs det utrett att ett arbetsområde på Knut den stores torg i Lund inte varit tillräckligt inhägnat för att förhindra fotgängare att passera genom det. Det ansågs också visat att en äldre kvinna snubblat på en löst liggande sten inom eller strax invid arbetsområdet, varvid hon fallit ned i en grop och skadat sig. Enligt hovrätten var olycksrisken där uppenbar. Genom underlåtenhet att vidta tillräckliga åtgärder till förhindrande av olycka ansågs kommunen vållande till skadan (Hovrätten över Skåne och Blekinge, dom 1998-12-21 DT 3238).

I det andra fallet hade Stockholm Vatten AB utfört grävningsarbeten i ena körfältet på S:t Eriksgatan. Arbetsområdet sträckte sig delvis in på ett övergångsställe. Nivån inom arbetsområdet var någon decimeter lägre än gatunivån. Arbetsområdet var delvis avspärrat med slirstockar, men bl.a. förlängningen av övergångsstället var lämnad öppen. Där hade placerats två tyngdförsedda koner, men dessa fanns inte kvar på sin ursprungliga plats. En kvinna som bar på en pizzakartong korsade gatan på övergångsstället och fortsatte rakt in i arbetsområdet där hon snubblade och bröt foten.

Tingsrätten ansåg att avspärrningen var otillräcklig då den öppning som lämnats i avspärrningen låg i förlängningen av ett övergångsställe dit gångtrafikanter naturligen leds när de avser att korsa en gata och att nivåskillnaden var påtaglig och innebar ett icke obetydligt faromoment för gångtrafikanter. Hovrätten kom däremot fram till motsatt slutsats. Hovrätten konstaterade att bolagets avspärrning uppfyllt de vägledande instruktionerna i gatu- och fastighetskontorets riktlinjer för avgränsning av arbetsplatser i gatumiljö och att de även i övrigt innefattat en rimlig avvägning mellan å ena sidan skaderiskernas art och omfattning och å andra sidan de kostnader och olägenheter som varit förbundna med de åtgärder som kunnat komma i fråga. Hovrätten ansåg inte att bolaget brustit i kontrollen över arbetsområdet, bl.a. med hänsyn till att det var omöjligt att missta sig på att det var fråga om en arbetsplats, att det inte var svårt att upptäcka själva asfaltkanten, att nivåskillnaden (10-15 cm) inte kunde sägas ha medfört någon fara för livshotande eller andra mer omfattande skadeverkningar samt att det var fråga om ett arbete med relativt begränsad tidsutdräkt. Hovrätten ansåg därför att det inte förelegat någon skyldighet för bolaget att vidta speciella – mycket tids- och kostnadskrävande – åtgärder i form av regelbundna kontroller eller dylikt för att säkerställa att konerna fanns kvar uppställda under hela den tid då arbetena pågick (Svea hovrätts dom 2002-10-07 DT 23 i mål nr T 7766-00).

I ett hovrättsfall (FFR 1975 s. 209) dömdes en kommun att betala ersättning till en person som kört omkull på cykel. Omkullkörningen orsakades av en 7 cm tjock vattenslang som lagts ut tvärs över vägbanan. Slangen var inte utmärkt med varningsmärken. Det var fullt dagsljus vid tillfället. Cyklisten ansågs i viss mån ha varit ouppmärksam. Kommunens vållande ansågs dock så stort i förhållande till cyklistens att skadeståndet inte jämkades på grund av medvållande från cyklistens sida. Fallet har egentligen inget med gatu- och vägarbete att göra. Slangen hade lagts ut på vägbanan av en parkarbetare som var anställd hos kommunen. Principen för bedömning av skadeståndsskyldigheten kan dock sägas vara densamma om vårdslösheten haft samband t.ex. med ett gatuarbete.

I en dom 1994-12-20 har Hovrätten för Nedre Norrland haft att ta ställning till skadeståndskrav från en rullskidåkare. Sandvikens kommun hade för vissa arbeten tagit bort asfaltbeläggningen på ett område av en gång- och cykelväg som sluttar ganska påtagligt. Rullskidåkaren hade kört omkull på grund av den ojämnhet i vägen som förelåg. Hovrätten konstaterade att det inte var utrett i målet att förhållandena på platsen utgjorde risk för cyklister som färdades där med tillbörlig uppmärksamhet och försiktighet. Enligt hovrättens mening kunde det inte läggas kommunen till last som försumlighet att kommunen inte beaktat den särskilda risken för att rullskidåkare skulle köra omkull.

I kapitel 10 har nämnts att väghållningsåtgärder också kan leda till straffpåföljd. Bristande utmärkning av gatu- och vägarbete är ett exempel på fall där straffpåföljd ligger nära till hands för den ansvarige om en olycka inträffar.

Skador på staket, byggnader och dylikt

Vid maskinell snöröjning förekommer att skador uppstår på enskild egendom vid sidan av gatan eller vägen. Det går inte alltid att undvika att staket, häckar, grindstolpar, byggnader, brevlådor och dylikt skadas av snöröjningsfordon. Normalt sett är väghållaren ersättningsskyldig för sådana skador. Väghållaren är också ersättningsskyldig för att is- och snöklumpar slungas iväg och skadar t.ex. en husvägg.

Vid snöplogning händer det att snövallar plogas upp emot husfasader som ligger i anslutning till gränsen mot gatan. Ett visst mått av olägenheter i det sammanhanget torde husägaren få tåla. Om snön får ligga kvar tillräckligt länge kan fasaden ta skada t.ex. i form av fukt- och färgskador. Någon rätt för väghållaren att låta snön ligga kvar mot angränsande husväggar finns naturligtvis inte, och väghållaren kan bli skyldig att betala ersättning för skada. I praktiken torde det sällan bli aktuellt med sådant skadestånd. Det torde nämligen höra till sällsyntheterna att väghållaren låter snövallar ligga kvar mot husfasader någon längre tid efter plogning.

Om skada uppstår av att upplogade snömassor genom sin tyngd eller på annat sätt pressar sönder t.ex. ett staket blir väghållaren normalt inte ersättningsskyldig. Den fastighetsägare som sätter upp ett staket i tomtgränsen måste räkna med att det blir utsatt för påfrestningar vid snöröjning. Han får då se till att staketet är så kraftigt att det står emot snömassorna.

Någon rätt för väghållaren att vid plogning av vägbana låta snön falla in på tomtmark finns egentligen inte. Att det ändå sker ibland brukar knappast orsaka några problem. Skada kan naturligtvis undantagsvis uppstå och då har tomtägaren rätt till ersättning.

12.4 Andra skador – oväntad utformning eller oväntade hinder

Utformningen av en väg eller gata eller hinder som begränsar framkomligheten kan medföra överraskningar för den som färdas på vägen och därigenom föranleda skada.

Ett fall från Visby (NJA 1984 s. 323) gällde ansvaret för utformningen av vägbana. En person färdades på cykel genom en öppning i ringmuren ut på en stig som gick genom ett grönområde. Kommunen hade upplåtit stigen till allmänt begagnande. Några meter utanför muren övergick stigen i en trappa. Det var vid tillfället skymning och cyklisten uppmärksammade inte trappan i tid utan körde utför den och skadades. Stigen var inte särskilt angiven som cy-

kelled. Kommunen hade inte satt upp någon varningsskylt eller vidtagit andra åtgärder för att förebygga olyckshändelse. Högsta domstolen ansåg likväl att kommunen inte var vållande till olyckan.

I ett hovrättsfall från Flen ansågs kommunen däremot ha brustit genom att inte sätta upp en skylt som varnade för en trappa som fanns i förlängningen av en starkt sluttande gränd. Den östra delen av gränden var en gata bl.a. avsedd för trafik med motorfordon, medan den i den västra delen övergick till att vara en kommunal parkväg innan den mynnade vid trappan. Det ansågs dock inte ha ålegat kommunen att sätta upp en grind eller annat hinder för att omöjliggöra cykeltrafik på del av gränden som inte var allmän väg. Kommunen klarade sig från skadeståndsansvar eftersom den person som råkade ut för olyckan haft god kännedom om förhållandena och kände till trappan, varför avsaknaden av varningsskylt inte ansågs ha orsakat olyckan (Svea hovrätt, mellandom 2003-08-27 i mål nr T 736-03).

En överraskning av annat slag var det fråga om i ett fall där en buss som färdades på en allmän väg i en allé krockade med en trädgren i allén. På grund av ombyggnad sträckte sig vägbanans bredd ända ut till trädstammarna. Någon vägren hade inte märkts ut. Den fria höjden närmare vägbanans kant understeg 4,5 meter. Göta hovrätt (dom 1998-11-02 i mål nr T 355/97) ansåg att det ålegat Vägverket att varna för att den fria höjden över körbanan var begränsad och att Vägverket genom sin underlåtenhet att göra detta vållat den inträffade skadan. Enligt praxis jämkades skadeståndet till hälften enligt 18 § andra stycket trafikskadlagen.

Problem med framkomlighet till följd av växtlighet prövades också i rättsfallet RH 2007:15. Det gällde en inlinesåkare som fallit omkull och skadat sig på grund av att det legat barkbitar, mindre kvistar och torra grenar på en gång- och cykelväg. Trädresterna hade blivit kvar sedan kommunen sågat upp och fraktat bort ett nedfallet träd. Frågan var om kommunen varit vårdslös genom att inte städa upp trädnedfallet eller genom att inte sätta upp varningsskyltar. Hovrätten ansåg inte att bestämmelsen i 2 § lagen med särskilda bestämmelser om gaturenhållning och skyltning innebar en förpliktelse för kommunen att städa upp allt det trädnedfall som fanns på gång- och cykelvägen. Kraven på framkomlighet på en gång- och cykelväg måste enligt hovrättens mening bedömas i första hand utifrån fotgängares och cyklisters behov, även om hänsyn måste tas till att även inlinesåkare är hänvisade till gångbanorna. Kravet på framkomlighet kunde dock enligt hovrättens mening inte vara så långtgående att kommunen därmed skulle ha en skadeståndgrundande förpliktelse att städa upp nedfallna trädrester på det sätt som den skadelidande hade gjort gällande. Att det på en gång- och cykelbana tillfälligtvis kan finnas mindre föremål som kvistar, småsten m.m. var enligt hovrätten något som fotgängare, cyklisterna och användare av de färdmedel som avses i

1 kap. 4 § trafikförordningen alltid har anledning att räkna med. Detta gäller i synnerhet växtdelar på en gång- och cykelbana i en park. Även med en god kommunal renhållning kan det antas att det vid olika tider och platser kan förekomma trädnedfall på grund av t.ex. blåst, trädavverkning, skadegörelse eller liknande. Enligt hovrätten kunde det därför inte anses rimligt att kommunen vid skadeståndsansvar ska svara för att hålla gång- och cykelvägar i sådant skick att olyckor av det slag som den skadelidande drabbats av vid inlinesåkning inte inträffar. Någon skyldighet att i den situation som förelegat sätta upp varningsskyltar eller liknande ansåg hovrätten inte heller förelegat. Kommunen ansågs därför inte heller ansvarig på grund av vårdslöshet.

I ett mål från Hovrätten över Skåne och Blekinge gällde frågan om väghållaren var ansvarig för en trafikolycka som orsakats av ett brunnslock som kommit ur läge på en motorväg. Eftersom det under en kortare period tämligen frekvent inträffat olyckor med lösa brunnslock på motorvägar i området, ansåg hovrätten att väghållaren borde ha försäkrat sig om att de vidtagna åtgärderna eliminerat olycksrisken eller med skyltar eller på annat sätt ha varnat de vägtrafikanter som skulle komma att passera riskområdena. Med hänsyn till den omedelbara risk för allvarliga trafikolyckor som det lösa brunnslocket utgjorde samt att problemet knappast varit tillfälligt utan snarare hänförligt till vägbanans konstruktion bedömdes väghållarens vållande som mer allvarligt än normalt samtidigt som bilisten ansågs fri från vållande. Med hänsyn här till jämkades skadeståndet enligt 18 § trafikskadelagen bara till tre fjärdedelar (dom 2002-09-25 i mål nr FT 402-99).

Att även utformningen av gångvägar kan kräva vissa överväganden belyses av ett mera udda fall från Göteborg. En man som var ute på en föräldravandring i ett bostadsområde skadade sig då han föll över en s.k. betonggris mitt på en mörk gångväg. Såväl tingsrätt som hovrätt ansåg att kommunen vållat skadan genom att inte varna för olycksrisken. Förhållandena var sådana att det på avstånd var svårt att se betonggrisen. Det fanns heller inte anledning för gående att vänta sig att det skulle finnas något hinder på platsen. Risken att hindret kunde leda till olycksfall ansågs inte obetydlig. Mannen ansågs inte medvållande till de uppkomna skadorna (Hovrätten för Västra Sverige dom 2003-12-18 i mål nr T 4944-02).

12.5 Jämkning enligt trafikskadelagen

Trafikskadelagen behandlas inte i denna skrift. En viss bestämmelse i den lagen bör ändå omnämnas. 18 § trafikskadelagen anger att den som drabbas av skada till följd av trafik med motordrivet fordon får kräva skadestånd enligt skadeståndslagen av den skadevållande. Det normala är ju annars att använda sig av trafikskadelagens regler om trafikskadeersättning, dvs. ersättning från trafikförsäkringen som har betalningsansvaret.

Bestämmelsen i andra stycket i 18 § innebär dock en viss inskränkning i rätten till ersättning enligt skadeståndslagen om *skadan inträffat på motordrivet fordon i trafik* eller på fordonslast. Tidigare gällde att ersättningen för sådan skada skulle jämkas efter vad som var skäligt med hänsyn till omständigheterna. Efter en lagändring den 1 juli 1999 föreskrivs nu istället att skadeståndet får jämkas efter vad som är skäligt med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor, de särskilda risker som motorfordonstrafiken har inneburit och omständigheterna i övrigt.

Bestämmelsen har främst praktisk betydelse i de fall någon som inte är motorfordonstrafikant har vållat en olycka. Den kan t.ex. åberopas av en väghållare som drabbas av skadeståndskrav på grund av att vägen varit bristfällig till följd av vägarbete. Om kravet gäller skada på motordrivet fordon eller fordonslast kan väghållaren möta kravet med en begäran om jämkning. Även om skadan beror på försummelse hos väghållaren har väghållaren alltså en möjlighet att till viss del slippa ifrån skadeståndet. "Rabattens" storlek torde ligga mellan 0 och 50 % och är beroende av vad som är skäligt.

Vid tillämpningen av den tidigare lydelsen av bestämmelsen utvecklades en fast praxis som innebar att skadeståndet till bilens ägare, brukare eller förare som regel jämkades till hälften, när en utomstående ensam vållat olyckan. I rättsfallet NJA 1985 s. 309 hade en personbil skadats vid kollision med en cykel. Cyklisten var ensam vållande till kollisionen. Högsta domstolen fann det ändå rimligt att jämkas skadeståndet till hälften. Huvudregeln bekräftades i ett fall som gällde Vägverkets ansvar som väghållare (NJA 1990 s. 569). I det fallet hade två bilar kolliderat på grund av en 15 cm djup grop i vägbanan. Gropen hade uppkommit vid vägarbete och från början varit fylld med grus, men gruset hade försvunnit i samband med kraftigt regn. Staten ansågs vållande genom att inte ha satt upp varningsanordningar. Statens skyldighet att ersätta skada på en av de kolliderande bilarna jämkades till hälften enligt 18 § andra stycket trafikskadelagen.

Avsikten med den nya bestämmelsen är att jämkning ska ske i mindre omfattning än tidigare. Jämkning ska alltså inte längre vara huvudregeln. Bestämmelsen ger utrymme för en relativt fri bedömning av jämningsfrågan med hänsyn tagen till omständigheterna i det enskilda fallet (prop. 1998/99:42 s. 36-38 och 40-42).

Medvållande från den skadelidandes sida kan naturligtvis medföra jämkning. Men även annan medverkan kan beaktas, till exempel om en teknisk bristfällighet på ett motorfordon har inverkat på skadeförloppet. Av betydelse är också graden av medverkan hos den som har orsakat skadan.

En viktig faktor är vidare hur och i vilken mån de särskilda riskerna med motorfordonstrafik har påverkat händelseförloppet och skadan. I förarbetena nämns som ett exempel där jämkning kan vara motiverad att en cyklist manövrerar fel i en besvärlig trafiksituation. Om skadan inte alls har med bilens farlighet att göra, bör jämkning däremot inte ske. Sådana exempel kan enligt förarbetena vara att sprängningsarbeten medför att sprängsten skadar en förbipasserande bil eller att ett motorfordon skadas enbart på grund av att väghållaren har brustit i underhållet av vägen.

Andra omständigheter som kan påverka jämkningsfrågan är förekomsten av ansvarsförsäkring hos den skadevållande, om den skadelidande har en försäkring som täcker kostnaderna för skadan samt skadans storlek i förhållande till graden av vållande.

KAPITEL 13

Ansvar enligt miljöbalken

Sedan 1969 har vi haft särskilda lagbestämmelser om s.k. miljöfarlig verksamhet. Till sådan verksamhet räknas bl.a. användning av en anläggning på sätt som kan medföra störning av omgivningen genom luftföroreningar, buller, skakning, ljus eller annat sådant. Beskrivningen stämmer mycket väl in på förhållandena vid livligt trafikerade gator och vägar. Det är heller ingen tvekan om att driften av gata eller väg är att anse som miljöfarlig verksamhet. Regler om miljöfarlig verksamhet fanns tidigare i miljöskyddslagen. Den lagen innehöll från början en skadeståndsregel (30 §), som kom att aktualiseras i flera fall rörande olägenheter från gatu- och väghållning. Skadeståndsregeln i miljöskyddslagen bröts den 1 juli 1986 ut från miljöskyddslagen. Istället kom den att regleras i en särskild lag om miljöskador – miljöskadelagen. Genom miljöbalksreformen den 1 januari 1999 har miljöskyddslagen och miljöskadelagen upphävts och reglerna om miljöfarlig verksamhet och om miljöskador åter samlats i en och samma lag, nämligen miljöbalken (MB).

Miljöbalken utgör en samordnad, breddad och skärpt miljölagstiftning som syftar till en hållbar utveckling. Den innehåller inte några särskilda kapitel eller paragrafer skrivna just för kommunal eller annan väghållning. Väghållare berörs ändå av miljöbalken i många avseenden oavsett om det är fråga om statlig, kommunal eller enskild väghållning.

13.1 Miljöbalkens hänsynsregler

Av central betydelse för all väghållning är naturligtvis de allmänna hänsynsreglerna i andra kapitlet miljöbalken. Regeln om omvänd bevisbörda innebär att väghållaren i tillståndsfrågor och vid tillsyn är skyldig att visa att de allmänna hänsynsreglerna iakttas. Av bestämmelsen om kunskapskrav följer att en väghållare har att skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Den grundläggande

hänsynsregeln innebär att väghållaren – så långt det inte är orimligt – ska utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I yrkesmässig verksamhet, vilket det är fråga om vid kommunal väghållning, ska bästa möjliga teknik tillämpas. För all väghållning ställs vidare krav på hushållning med råvaror och energi, krav på utnyttjande av möjligheterna att minska mängden avfall, att minska mängden skadliga ämnen i material och produkter, att minska de negativa effekterna av avfall och att återvinna avfall, samt krav på att kemiska produkter som kan befaras medföra risker ska ersättas med sådana produkter som kan antas vara mindre farliga. Vid byggande av väg följer av den s.k. lokaliseringsprincipen att en lämplig plats ska väljas där ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

Miljöbalkens hänsynsregler bygger på att man i det enskilda fallet prövar rimligheten både tekniskt och ekonomiskt av de skyddsåtgärder som kan komma ifråga. I första hand är det verksamhetsutövaren själv som har att ta ställning till hur miljöbalkens krav ska tillgodoses. När det gäller väghållning ankommer detta alltså på väghållaren. Vägledning kan ges i rättspraxis, allmänna råd eller handböcker. Väghållaren kan också få vägledning av den lokala tillsynsmyndigheten – vanligen kommunens miljönämnd. För vägar som inte tillståndsprövats enligt miljölagstiftningen, kan tillsynsmyndigheten förelägga väghållaren att vidta de skyddsåtgärder eller försiktighetsmått som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada och olägenhet. Naturvårdsverkets publikation Tillsyn väg- och spårtrafik (mars 2015) behandlar översiktligt vanligt förekommande störningar från väg- och spårtrafik, hur störningarna kan åtgärdas och vilka roller olika aktörer har enligt miljöbalken.

Vid bedömningen av om olägenhet för människors hälsa föreligger, ska inte några tekniska eller ekonomiska värderingar göras. Sådana bedömningar görs däremot när man prövar frågan vad som kan vara rimligt för att undanröja olägenheten. Det kan innebära att verksamheter som medför olägenheter ändå inte kan angripas med ett åtgärdsföreläggande med hänsyn till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna.

Det bör påpekas att olägenhet för människors hälsa i miljöbalkens mening bara föreligger om störningen inte är ringa eller helt tillfällig (se 9 kap. 3 § MB). Detta belyses av en dom från Miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt (dom 2002-09-03 i mål nr 71-02). En fastighetsägare hävdade att omfattande trafik till och från en busshållplats vid vissa tider passerade mycket nära hans

fastighet och medförde olägenheter för honom och hans familj genom buller och avgaser. Miljödomstolen konstaterade att bedömningen av vad som avses med olägenhet för människors hälsa måste utgå från vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och att detta också gäller frågan om störningen ska anses vara ringa. Trafikintensiteten var ur ett tätortsperspektiv låg (300-400 fordon per dygn under vardagar). De mätningar av luftkvaliteten som genomförts påvisade inte anmärkningsvärda halter av luftföroreningar. Hastigheten på den aktuella vägen hade sänkts från 50 till 30 km/tim. Miljödomstolen bedömde störningarna som ringa och att det därför saknades skäl för kommunen att vidta åtgärder.

13.2 Andra bestämmelser i miljöbalken

Den tidigare obligatoriska tillåtlighetsprovningen enligt miljöbalken av vissa allmänna vägar har avskaffats och ersatts av ett förfarande där regeringen ska pröva om ett projekt ska tillåtlighetsprövas. Trafikverket ska årligen underrätta regeringen om vilka projekt som Trafikverket anser ska prövas. Utgångspunkten är att regeringen även i fortsättningen bör tillåtlighetspröva större vägprojekt med stor påverkan på miljön och hushållningen med mark och vatten. I många fall behövs dock inte någon regeringsprövning, utan det är tillräckligt att intresseavvägningarna görs i planläggningen och avgörs vid fastställelseprovningen av vägplanen.

Efter lagändringar år 2013 gäller numera också att ett antal regler i miljöbalken prövas i vägplanen. Vid prövning av ärenden enligt väglagen ska reglerna om allmän hänsyn, riksintressen, hushållningsbestämmelser och miljö kvalitetsnormer i miljöbalken tillämpas. Fastställandet av vägplanen jämfställs härigenom med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken (3 a § väglagen).

Vägplanen ska också innehålla uppgifter om verksamheter eller åtgärder som enligt bestämmelser i miljöbalken ska undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken. Det kan gälla undantag från strandskydd, generellt biotopskydd och krav på samråd enligt 12 kap. 6 § MB (se 7 kap. 11 a §, 7 kap. 16 § 3 samt 12 kap. 6 a § MB). Alla skyddade objekt eller områden som undantas från krav på särskild prövning ska ligga inom det vägområde som fastställs. Samordning mellan väglagen och miljöbalken finns även vad gäller vattenverksamhet där det framgår av 11 kap. 23 § 2 MB att tillstånd ska lämnas till anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats i särskild ordning.

I miljöbalken föreskrivs inte någon särskild tillstånds- eller anmälningsplikt för byggande eller drift av vägar. Den prövning mot miljöbalkens bestämmelser som görs i vägplanen ifråga om allmänna vägar, har inte någon motsvarighet när det gäller kommunala gator och enskilda vägar. I den mån en gata eller väg inte har tillståndsprövats i förhållande till bestämmelserna i miljöbalken gäller förstås miljöbalkens regler fortfarande fullt ut. Det innebär att olika regler i miljöbalken kan bli tillämpliga på kommunal gatuhållning och enskild väghållning.

Det kan t.ex. gälla reglerna om naturreservat, biotopskydd, strandskydd, vattenskyddsområde eller Natura 2000-områden i 7 kap. MB. Det bör uppmärksammas att alléer utgör sådana biotopskyddsområden där verksamhet eller åtgärder som kan skada naturmiljön inte får vidtas utan dispens av länsstyrelsen. Det är alltså inte tillåtet att avverka träd i en allé utan dispens. Med allé avses bl.a. lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg.

Om väghållningen kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, utan att tillstånds- eller anmälningsplikt föreligger enligt andra bestämmelser i miljöbalken, krävs anmälan för samråd enligt 12 kap. 6 § MB.

En fråga som varit omdiskuterad är hanteringen av dagvatten från gator och vägar, där reglerna om miljöfarlig verksamhet kan bli tillämpliga. Som avloppsvatten räknas bl.a. vatten som avleds för avvattning av mark inom detaljplan som inte görs för en viss eller vissa fastigheters räkning (9 kap. 3 § MB). Av 13 § andra stycket förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (FMH) följer att avloppsanordningar som inte kräver tillstånd, ska anmälas till kommunens miljönämnd. Mark- och miljööverdomstolen har i dom 2017-10-20 i mål nr M 11222-16 slagit fast att inrättande av avloppsanordningar för att avleda, rena och ta hand om vägdagvatten från vägar inom detaljplan omfattas av denna anmälningsplikt. Domstolen konstaterade att även om det möjligen inte varit avsett att anordningar för avledande av dagvatten skulle omfattas av anmälningsplikten i 13 § andra stycket FMH, träffas sådana avloppsanordningar rent faktiskt av bestämmelsens ordalydelse. Och det betyder att det krävs en anmälan för att inrätta en avloppsanordning för att avleda, rena och ta hand om avloppsvatten i form av vägdagvatten inom detaljplan. Mark- och miljööverdomstolen konstaterade också att det här inte spelar någon roll om avloppsanordningarna är eller kommer att bli en del av en allmän va-anläggning, eftersom allmänna va-anläggningar inte är undantagna från anmälningsplikten.

Reglerna om miljökvalitetsnormer i 5 kap. MB kan ha stor betydelse för väghållare på vissa orter, bl.a. genom de miljökvalitetsnormer som fastställts för utomhusluften. Dessa normer framgår numera av luftkvalitetsförordningen

(2010:477) och omfattar kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly. Det är berörda kommuner respektive Naturvårdsverket som svarar för kontrollen enligt förordningen. Om kontrollen av luftkvaliteten visar att en föroreningsnivå i miljökvalitetsnormerna kan antas komma att överskridas ska Naturvårdsverket undersöka behovet av ett åtgärdsprogram. Om Naturvårdsverket finner att ett åtgärdsprogram behövs, ankommer det som huvudregel på länsstyrelsen att upprätta förslag till åtgärdsprogram. Denna uppgift kan överlåtas till en eller flera kommuner, om det är lämpligt att göra en sådan överlåtelse och de berörda kommunerna är överens med länsstyrelsen.

Kraven på egenkontroll i 26 kap. 19 § MB och kunskapskravet i 2 kap. 2 § MB innebär samtidigt ett ansvar för verksamhetsutövare, däribland väghållare, att motverka eller förebygga olägenheter för människors hälsa eller påverkan på miljön. En väghållares egenkontroll vad gäller trafikens påverkan på luftföroreningarna längs vägarna och det arbete som bedrivs för att begränsa dessa, utgör ett viktigt underlag i de fall ett åtgärdsprogram behöver tas fram.

Om en väg dras fram genom ett vattenområde kan vidare reglerna om vattenverksamhet i 11 kap. MB vara tillämpliga. Väghållare omfattas också av reglerna om kemiska produkter i 14 kap. MB samt om avfall i 15 kap. MB. Miljöbalken innehåller även bestämmelser om prövning och tillsyn, om påföljder samt om ersättning och skadestånd.

Här kan inte närmare behandlas alla regler i miljöbalken med tillhörande förordningar och föreskrifter som väghållare bör beakta. Den fortsatta framställningen begränsas till frågan om väghållares ansvar enligt miljöbalken för vissa omgivningsstörningar. Av intresse här är *dels* tillämpningen av hänsynsreglerna och tillsynsmyndigheternas möjligheter att förelägga en väghållare att vidta de åtgärder som krävs enligt miljöbalken (se kapitel 13.3), *dels* tillämpningen av reglerna om vissa miljöskador (se kapitel 13.4.-13.7).

13.3 Trafikbuller m.m. i tillsyns- och tillståndsärenden

Rättspraxis enligt miljöskyddslagen

När det gäller bullerfrågor till följd av vägtrafik utvecklades en viss praxis enligt miljöskyddslagen. Sådana ärenden prövades då slutligt av regeringen i tillståndsärenden och av Koncessionsnämnden för miljöskydd i tillsynsärenden.

Värmdöleden var föremål för tillståndsprövning hos Koncessionsnämnden för miljöskydd enligt miljöskyddslagens bestämmelser. Vägverket ålades av Koncessionsnämnden 1981 att bygga en 300 meter lång skärm vid ett grönområde och att förhandla med vissa fastighetsägare om ljudisolering i byggnader.

Koncessionsnämndens beslut överklagades till regeringen, som efter moget övervägande meddelade beslut 1992-06-04. Regeringen ändrade Koncessionsnämndens beslut på följande sätt: Regeringen förklarade först att åtgärder i detta fall borde vidtas för att minska ljudnivån vid bostäder där den ekvivalenta ljudnivån utomhus överstiger 65 dB(A) frifältsvärde. Åläggandet att förhandla med fastighetsägarna upphävdes eftersom ett sådant åläggande inte ansågs kunna gå in under ”skyddsåtgärder eller försiktighetsmått” enligt 5 § miljöskyddslagen. Att uppföra den 300 meter långa skärmen vid grönområdet ansåg regeringen vara en befogad och lagenlig åtgärd med hänsyn till grönområdets stora fritidsvärde. Däremot förklarade regeringen att det med hänsyn till kostnaderna inte var rimligt att uppföra bullervallar eller bullerskärmar vid bostäderna. Byte till fönster med bättre ljudisolering ”eller annan fönsteråtgärd” utpekades som en lämplig åtgärd på fastigheter där bullernivån utomhus översteg 65 dB(A). Åläggandet om åtgärder beträffande fönstren kompletterades med föreskriften att åtgärderna skulle medföra en minskning av den ekvivalenta ljudnivån inomhus i bostadsrum med minst 10 dB(A).

Samtidigt med ärendet om Värmdöleden avgjorde regeringen fyra andra överklagade beslut i bullerärenden. Även dessa ärenden hade legat på regeringens bord under många år. Besluten gällde ärenden från Ängelholms, Hudinge (Nynäsvägen), Sätters och Härnösands kommuner. Regeringen synes i dessa fall liksom i ärendet om Värmdöleden ha velat begränsa prejudikatvärdet av regeringens beslut genom särskilda tillägg såsom att bedömningen gäller ”i detta fall” eller att ärendet är gammalt eller att särskilda omständigheter föreligger. Hur dessa brasklappar än ska tolkas kan man inte komma ifrån att regeringen gjort en klar skiljelinje vid 65 dB(A). Endast där bullret överstigit den nivån har regeringen funnit skäl att meddela föreläggande mot väghållaren.

Den långa handläggningstiden för bullerärenden hos regeringen hade till stor del sin grund i att det inte varit fastlagt vilka bullernivåer som anses godtagbara för olika miljöer och förhållanden. En annan och minst lika betydande orsak till rättsmaskineriets vanda inför bullerärenden är de enorma kostnader som skulle uppstå om man bestämde att bullret i alla trafikmiljöer ska reduceras till en nivå som i och för sig är önskvärd. Självfallet är det ur kostnadssynpunkt särskilt bekymmersamt att åtgärda bullerproblemen i befintlig miljö, dvs. i områden där ingen förändring förekommit på senare tid ifråga om bebyggelse och trafikleder.

I ett beslut 1993-12-21 avgjorde Koncessionsnämnden ett bullerärende som avsåg en sedan lång tid tillbaka befintlig genomfartsled i Landskrona. Bullernivåerna hade där uppmätts till 62 dB(A) vid fasad och 64 dB(A) vid tomtgräns. Miljönämnden hade vid vite förelagt den egna kommunen (genom tekniska nämnden) att sänka bullernivåerna utomhus till 55 dB(A) på

bostadsfastigheterna inom ett kvarter utefter genomfartsleden. Sänkningen skulle ske genom uppförande av en 1,5 meter hög vall mellan kvarteret och leden. Koncessionsnämnden pekade på att riksdagen gjort vissa uttalanden i bullerfrågan vid behandling av propositionerna 1980/81:100 och 1990/91:90 samt att den statliga bullerutredningen i betänkandet Handlingsplan mot buller (SOU 1993:65) och Naturvårdsverket i förslag till Allmänna råd 1985 föreslagit att åtgärder ska vidtas där bullernivåerna utomhus överstiger 65 dB(A). Koncessionsnämnden hänvisade också till att regeringen i de ovan nämnda besluten från 1992 föreskrivit åtgärder endast vid bostäder där ljudnivån utomhus överstiger 65 dB(A). – Sammantaget ansåg Koncessionsnämnden att kostnaden för uppförande av en bullervall inte stod i rimlig proportion till den nytta åtgärderna skulle innebära för de boende i kvarteret, varför miljönämndens föreläggande upphävdes.

Riktvärden för trafikbuller

Den ovan nämnda bullerutredningen resulterade i regeringens proposition 1994/95:215, Handlingsplan mot buller. Enligt propositionen bör åtgärder vidtas vid ny- eller väsentlig ombyggnad av vägtrafikleder för att begränsa bullernivån i bostadsmiljöer utomhus så att nivån 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad inte överskrids, eller om sådana åtgärder inte är rimliga, så att inomhusnivåerna inte överstiger 30 dB(A). För befintliga bostadsmiljöer anges som önskvärt att buller överstigande 65 dB(A) vid fasader utomhus åtgärdas i ett första skede. Riksdagen godkände 1994-06-03 det som i propositionen förordades om mål och inriktning för handlingsplanen mot buller (bet. 1993/94:JoU31).

Regeringen har senare i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 (se även bet. 1996/97:TU7) angett riktvärden för vägtrafikbuller om:

- ✦ 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- ✦ 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- ✦ 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad), och
- ✦ 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena gäller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid *nybyggnation* eller *väsentlig ombyggnad* av trafikinfrastruktur.

Riktvärdena är inga rättsligt bindande normer, utan ska vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. De bör enligt regeringen ses som långsiktiga mål. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Utgångspunkten enligt regeringen är att riktvärdena bör klaras vid nybyggnad av bostäder samt vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafik-anläggningar så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Är det inte möjligt att begränsa bullret utomhus bör enligt regeringen åtminstone inomhusbullret begränsas till 30 dB(A) ekvivalentnivå och till 45 dB(A) maximalnivå.

När det gäller *befintliga miljöer* har inga riktvärden antagits. Enligt infrastrukturpropositionen bör för den statliga infrastrukturen ett åtgärdsprogram för vägtrafiken i en första etapp omfatta befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Åtgärder-na bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå.

I sammanhanget bör uppmärksammas att nya regler om trafikbuller vid bostadsbyggnader har trätt i kraft år 2015 genom förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. I förordningen finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus bl.a. för vägar vid bostadsbyggnader. Förordningen innehåller även bestämmelser när det gäller beräkning av bullervärden vid bostadsbyggnader.

Dessa bestämmelser ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § PBL är uppfyllt vid planläggning, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked angående bostadsbyggnader. Vid beslutet om detaljplan eller bygglov görs alltså i dessa fall bedömningen av vilka nivåer som får förekomma med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa. Om det i planbeskrivningen till detaljplanen eller i bygglovet har angetts beräknade bullervärden och omgivningsbullret inte överskrider dessa värden, får i normalfallet ytterligare krav inte ställas via tillsyn enligt miljöbalken (26 kap. 9 a § första och andra styckena MB). Av övergångsbestämmelserna framgår att dessa regler ifråga om bostadshus inte ska tillämpas om ärendet om detaljplan eller bygglov har påbörjats före ikraftträdandet den 2 januari 2015 (se vidare övergångsbestämmelserna i SFS 2014:901). Ifråga om komplementbostadshus (s.k. Attefallshus) får förelägganden eller förbud aldrig beslutas i fråga om omgivningsbuller (26 kap. 9 a § tredje stycket MB).

Det är viktigt att notera att ovanstående reglering och angivna riktvärden inte gäller vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik. Som vägledande kvarstår här de riktvärden som redovisades i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 (se prop. 2013/14:128 s. 22-23 och 64-65; se även prop. 2012/13:29 s. 79-80).

Rättspraxis enligt miljöbalken

Miljöbalken har såvitt kan bedömas inte inneburit någon förändring av tidigare rättspraxis när det gäller kraven på väghållare att åtgärda buller från vägtrafik. Inriktningsbesluten om minskning av trafikbullret från regering och riksdag väger fortfarande tungt i de rättsliga bedömningarna. Det bör noteras att Miljööverdomstolen också i ett antal fall som gällt buller utmed järnvägar har tagit ställning till om och i vilken utsträckning bullerdämpande åtgärder ska vidtas och att de principiella överväganden som gjorts i de fallen i stor utsträckning är tillämpliga även på vägtrafik (se bl.a. MÖD 2005:63 och 2007:16).

Överprövning av förelägganden sker numera hos mark- och miljödomstolen (tidigare miljödomstolen) och i sista instans, efter prövningstillstånd, hos Mark- och miljööverdomstolen (tidigare Miljööverdomstolen).

Ett exempel på att det som regel inte anses rimligt att kräva ytterligare åtgärder om bullernivåerna understiger de riktvärden som angetts som målsättning för *befintliga miljöer* i infrastrukturpropositionen är Miljööverdomstolens dom 2008-10-03 i mål nr 4549-07. Målet gällde klagomål på buller från vägtrafik på en kommunal väg i tätortsmiljö. Den aktuella fastigheten användes dels för bostäder, dels för föreningsverksamhet. Bullernivåerna understeg den nivå som normalt ska överskridas för att åtgärder ska kunna krävas vid befintlig bebyggelse, dvs. 65 dB(A). Klagomålen lämnades därför utan åtgärd (motsvarande bedömning bl.a. i MÖD 2007:16 och i Miljööverdomstolens domar 2008-10-02 i mål nr M 3491-07 och 2012-04-23 i mål nr 5958-11).

Är det fråga om *nybyggnation eller väsentlig ombyggnad* av trafikinfrastruktur har i rättspraxis däremot regelmässigt krävts bullerbegränsande åtgärder för att klara riktvärdena i 1997 års infrastrukturproposition, så länge åtgärderna är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Utgångspunkten för när en förändring av bullersituationen ska ha ägt rum för att anse det skäligt med en strängare bedömning är enligt rättspraxis tidpunkten för beslutet om infrastrukturpropositionen våren 1997. Vägsträckningar som enbart genomgått förändringar och utbyggnader före år 1997 betraktas således normalt som befintliga miljöer. Det utesluter dock inte att det även för sådana ibland kan ställas krav på mer långtgående begränsningar än vad som anges som målsättning för befintlig miljö, t.ex. om det skett genomgripande förändringar av trafiken som påverkar bullersituationen (se bl.a. rättsfallen MÖD 2005:63 och Mark- och miljööverdomstolens domar 2013-10-08 i mål nr 1858-13 och 2016-05-23 i mål nr M 77-16).

Det är viktigt att uppmärksamma att det ska göras en *skälighetsavvägning* även i de fall bullernivåerna ligger över de av riksdagen uttalade riktvärdena. Ett exempel på detta är Miljööverdomstolens dom 2013-06-17 i mål nr M 10049-12, som gällde åtgärder mot trafikbuller på två fastigheter där utomhusbullret översteg 65 dB(A). Miljööverdomstolen anförde bl.a.:

”Miljööverdomstolen har i tidigare domar (bl.a. rättsfallen MÖD 2007:16 och MÖD 2008:27) prövat frågor om åtgärder mot buller från vägtrafik och konstaterat att det finns ett allmänt behov av åtgärder och att utgångspunkten bör vara att uppnå de riktvärden för buller som framgår av propositionen ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter” (prop. 1996/97:53). Någon revidering av målsättningen i propositionen har inte skett. Mark- och miljööverdomstolen utgår därför även i nu aktuellt fall från att målsättningen är de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen. Detta innebär att för bostäder bör bullernivån inomhus inte överstiga 30 dB(A) ekvivalent värde och bullernivån utomhus (vid fasad) inte överstiga 55 dB(A) ekvivalent värde. Maximalnivån vid uteplats i anslutning till bostad bör inte överstiga 70 dB(A). När det gäller befintliga miljöer anges att i en första etapp bör ett åtgärdsprogram genomföras som syftar till att i första hand klara angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Anledningen till detta är åtgärdsbehovets omfattning i landet och behovet av planering och prioritering för att genomföra åtgärderna. I propositionen uttalas vidare att i de fall utomhusnivån inte kan reduceras till rekommenderade nivåer bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte ska överskridas. Vid avgörandet av vilka åtgärder som kan anses rimliga att vidta för att uppnå ovan angivna värden måste det alltid göras en bedömning av de faktiska förhållandena i varje enskilt fall. Den aktuella bullersituationen måste då ställas mot vilken bullerreducering som är tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig att åstadkomma.”

Av utredningen i målet framgick att den ekvivalenta ljudnivån utomhus uppgick till 66 dB(A) respektive 68 dB(A) vid fastigheterna. Mark- och miljööverdomstolen konstaterade att värdena kvalificerade till åtgärder för att uppnå gällande riktvärden för inomhusmiljön. Fastighetsägarna hade dock redan erhållit bidrag till fönsteråtgärder och utredning om bullersituationen inomhus saknades. Utan utredning av bullersituationen inomhus ansåg domstolen att det inte kunde föreskrivas ytterligare åtgärder för att förbättra denna. Vad gällde situationen utomhus fann domstolen att bullernivåerna var höga vid vissa fastigheter och att de i enlighet med den allmänna målsättningen enligt infrastrukturpropositionen borde åtgärdas för att en god miljö och hälsa skulle uppnås. Det åtgärdsförslag som var under prövning var dock omfattande och skulle enligt Trafikverkets beräkningar kosta omkring fem miljoner kronor.

Vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken fann Mark- och miljööverdomstolen att kostnaden för åtgärden inte stod i rimlig proportion till bullerproblemets omfattning.

Ett annat exempel på skälighetsavvägningen är Mark- och miljööverdomstolens dom 2013-11-06 i mål nr M 4030-13 där maximalnivån vid uteplats på en fastighet överskreds. Trafiken på vägsträckan var under ett årsmedeldygn 5 400 fordon, varav 17 % tung trafik. Enligt Trafikverkets beräkningar var ekvivalent ljudnivå (dygn) vid den mest utsatta fasaden 64 dB(A) och den maximala ljudnivån 78 dB(A). Vid sitt besök mätte Trafikverket upp maximala ljudnivåer på 65-68 dB(A) på den inglasade altanen när tunga fordon passerade. En plattbelagd yta nedanför altanen användes som uteplats och där var den maximala ljudnivån ca 78 dB(A). Trädgården mellan huset och vägen hade nivåer som översteg fasadvärderna. Beräknad ljudnivå utanför fönstret var 59 dB(A) ekvivalent och 74 dB(A) maximal nivå. Mark- och miljööverdomstolen ansåg dock inte att det fanns skäl att kräva åtgärder av väg-hållaren eftersom ljudnivån inomhus i huvudsak understeg riktvärdena för inomhusbuller och de boende hade tillgång till en inglasad altan och mindre bullerutsatta ytor på andra delar av fastigheten. Domstolen anförde bl.a.:

”Av utredningen framgår att ett bullerplank är den åtgärd som är mest lämplig utifrån de förhållanden som råder på fastigheten. Enligt Trafikverkets beräkningar behöver ett bullerplank som skulle kunna åstadkomma en bullernivå under 55 db(A) ekvivalent vid fasaden vara 70 m långt och 2,7 meter högt. Kostnaden har beräknats till 400 000 kr. Även ett kortare plank skulle ge en viss ljuddämpning i delar av trädgården. En åtgärd som skulle ge effekt bedöms dock kosta minst 200 000 kr.

Det är i målet fråga om en befintlig äldre miljö. Av utredningen framgår att inomhusmiljön har åtgärdats och att ljudnivån inomhus i huvudsak understiger riktvärdena för inomhusbuller. Med hänsyn till detta samt mot bakgrund av att de boende har tillgång till en inglasad altan och mindre bullerutsatta ytor på andra delar av fastigheten finner Mark- och miljööverdomstolen, vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken, att nyttan av ett bullerplank inte står i rimlig proportion till kostnaden för det.”⁶

Not. 6. I Mark- och miljööverdomstolens dom 2013-10-08 i mål nr M 1858-13 blev bedömningen densamma. Föreläggande att utföra ytterligare bullerskyddsåtgärder vid tolv fastigheter, varav tre hade högre bullervärden än 65 dB(A) ekvivalent bullervärde utomhus vid fasad, upphävdes eftersom den beräknade kostnaden för åtgärderna, ca 12,5 miljoner kronor, inte ansågs stå i rimlig proportion till den relativt begränsade nytta som de förelagda åtgärderna skulle medföra för det större antalet boende i området.

På sina håll varierar trafiken och därmed också bullerstörningarna säsongsvis. Av flera rättsfall framgår att bedömningen då ska göras med utgångspunkt från förhållandena under den mest störande perioden (se bl.a. MÖD 2007:16 och Miljööverdomstolens dom 2009-05-06 i mål nr M 3482-2008).

Ibland kan det finnas särskilda omständigheter som föranleder ett strängare synsätt än vad målsättningen i infrastrukturpropositionen skulle föranleda.

Ett belysande ärende gällde höga bullernivåer vid en skola med ca 200 elever i Motala. Miljö- och hälsoskyddsnämnden hade förelagt Vägverket att utföra åtgärder så att ljudnivån från trafiken inte någonstans på skolgården skulle överstiga 55 dBA. Efter överklagande kom ärendet slutligen att prövas av Miljööverdomstolen, som delade nämndens uppfattning. Miljööverdomstolen ansåg att andra känsliga miljöer såsom vård- och undervisningslokaler kan likställas med bostadsmiljöer och att de sålunda bör prioriteras. Den förelagda nivån var lägre än angivna direktiv för befintliga bostadsmiljöer, men Miljööverdomstolen ansåg ändå att det var ett rimligt krav att ställa bl.a. på grund av att det inte fanns någon alternativ plats för rast och att kostnaden för åtgärden (288 000 kronor) inte ansågs oskäligen (MÖD 2000:32).

Frågan om störningar från busshållplatser och terminaler ska bedömas på samma sätt som störningar från vägtrafik har prövats i ett fall från Malmö. Olägenheterna härrörde främst från fordonsrörelser och tomgångskörning under natten och tidigt på morgonen från en knutpunkt i kollektivtrafiken. Länsstyrelsen ansåg att bullerstörningens karaktär vid en busshållplats avviker påtagligt från en bullersituation med löpande trafik. Enligt länsstyrelsen borde därför även riktvärden från andra närliggande tillämpningsområden – Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller och Socialstyrelsens allmänna råd SOSFS 1996:7 – kunna vägas in. Länsstyrelsen beslutade att visa ärendet åter till miljönämnden för utredning om det fanns rimliga åtgärder för att i första hand minska bullret under det högre riktvärdet för maximalt buller i Socialstyrelsens råd. Kommunen överklagade till miljödomstolen, som dock instämde i länsstyrelsens uppfattning. (Miljödomstolen vid Växjö tingsrätt, dom 2004-01-29 i mål nr 3237-03; i sammanhanget kan noteras att buller från bangårdar enligt praxis bedöms enligt riktlinjerna för industribuller, se bl.a. MÖD 2013:25 och Mark- och miljööverdomstolens dom 2013-11-21 i mål nr M 11424-12).

En särskild fråga gäller i vilken utsträckning *bullermätningar och andra utredningar* kan behöva göras av väghållaren. Ett belysande exempel här är Mark- och miljööverdomstolens dom 2016-09-29 i mål nr M 9655-15. I målet hade miljönämnden förelagt Trafikverket att utföra bullermätningar av maximal bullernivå inomhus samt vid fasad ljudnivåmätningar på en fastighet i Värmdö kommun. Domstolen fann dock att det inte framkommit att bullerstörningen var av sådan omfattning att mätningar av maximal bullernivå behövde göras. Mark- och miljööverdomstolen anförde bl.a. följande:

”Även om det finns vissa osäkerheter avseende de beräkningar av bullernivåer som presenterats i målet får dock enligt Mark- och miljööverdomstolens mening utförda beräkningar med tillräcklig säkerhet anses visa att det i infrastrukturpropositionen angivna ekvivalentvärdet om 65 dB(A) med god marginal innehålls. Redovisade beräkningar medför således inte att mätningar behöver genomföras. Vidare kan de maximala bullernivåerna utomhus – där Trafikverkets beräkning och nämndens indikativa mätning ger likartade resultat – inte anses vara sådana att de medför skäl att företa mätningar för att ytterligare klarlägga bullret från vägtrafiken. Inte heller har det framkommit några andra skäl för att göra mätningar av maximal bullernivå. Föreläggandet ska därför upphävas.”

Bedömningen blev den motsatta i Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-06-09 i mål nr M 10751-14. Frågan gällde här trafikbuller kring en fastighet i Lomma kommun. Mark- och miljööverdomstolen undanröjde miljö-nämndens beslut om att lämna klagomål på buller och vibrationer utan åtgärd. Domstolen ansåg att resultatet av en bullermätning medförde att frågan borde utredas närmare av nämnden. Mark- och miljööverdomstolen anförde bl.a. följande i sina domskäl:

”Vad avser buller brukar som riktvärde tillämpas en maximalnivå inomhus nattetid på 45 dBA (jfr prop. 1996/97:53, s 42). Av den bullermätning som W.S. har låtit utföra framgår att detta riktvärde överskreds både av personbilar och tung trafik vid mättillfället. Det är vad gäller personbilar fråga om ett litet överskridande av riktvärdet. Bullermätningen medför dock att det finns vissa indikationer på att riktvärdena för buller överskrids. Utan närmare bullerutredning kan dock Mark- och miljööverdomstolen inte bedöma om det är fråga om en beaktansvärd bullerstörning eller inte. Resultaten av den bullermätning W.S. låtit utföra medför dock att frågan bör utredas närmare av nämnden. Målet bör därför återförvisas till nämnden för ytterligare utredning i bullerfrågan.”

Publikationer om trafikbuller

Frågor om buller från vägtrafik har tidigare behandlats bl.a. i Vägverkets publikation 2001:88 *Bullerskyddsåtgärder* – allmänna råd för Vägverket, och i skriften *Skönheten och oljudet*, handbok i trafikbullerskydd (Svenska Kommunförbundet 1998). De nämns här närmast för att bägge publikationerna innehåller exempel på avtal med fastighetsägare om bullerskyddsåtgärder. Litteraturen om trafikbuller är annars relativt omfattande. Här kan bl.a. nämnas Folkhälsomyndighetens *Allmänna råd om buller inomhus* (FoHMFS 2014:13) Naturvårdsverkets rapport 4653, *Vägtrafikbuller*, Nordisk beräkningsmodell (rev. 1999), Naturvårdsverkets rapport 6534, *Åtgärdsprogram för att följa miljö kvalitetsnormen för buller* (april 2015), Naturvårdsverkets vägledning

Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder (rev. juni 2017), Trafikverkets publikation TDOK 2014:1021, *Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg* (version 2017-03-02) samt SKL:s handbok *Skapa goda ljudmiljöer*, handbok i trafikbullerskydd (september 2017).

13.4 Skadestånd för immissioner till följd av vägtrafik

Allmänt om miljöskadeansvaret

I 32 kap. miljöbalken finns bestämmelser om skadestånd för vissa miljöskador. Det handlar om ansvaret för skador som verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning genom s.k. immissioner, såsom föroreningar av vattenområde eller grundvatten, förorening av luft eller mark, buller, skakningar eller liknande störningar, samt genom sprängnings- eller grävningsarbete. I det följande behandlar vi miljöskadeansvaret för vägtrafiken mer ingående. Frågor om störningar i samband med vägarbeten tas upp i kapitel 13.5 medan ansvaret för grävnings- och sprängningsskador kommenteras i kapitel 13.6.

Att väghållning är miljöfarlig verksamhet innebär inte att olägenheter från väghållningen alltid medför skadeståndsskyldighet enligt reglerna om miljöskadeansvar i miljöbalken. För skadeståndsskyldighet krävs att vissa förutsättningar är uppfyllda. En första förutsättning är naturligtvis att olägenheterna medfört skada. Om skadan orsakats genom uppsåt (avsiktligt handlande) eller vårdslöshet (försummelse) föreligger skyldighet att ersätta skadan. Även om uppsåt eller vårdslöshet inte kan bevisas kan skadeståndsskyldighet föreligga på grund av så kallat strikt skadeståndsansvar (se kapitel 11.1). För sådant strikt ansvar krävs att miljöstörringen inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Skadeståndsskyldighet föreligger således inte om störningen är ortsvanlig eller allmänvanlig på sådant sätt att det får anses skäligt att den bör tålas utan ersättning.

Det förtjänar att påpekas att skadestånd enligt reglerna om ansvar för miljöskador omfattar även ren förmögenhetsskada, om skadan är av någon betydelse eller har orsakats av brottslig handling. Med ren förmögenhetsskada menas ekonomisk skada som uppkommit utan samband med att någon lidit personskada eller sakskada.

Som nämnts har tidigare gällande praxis om bevisbördans fördelning i miljöskademål fått genomslag i lagtexten (se 32 kap. 3 § tredje stycket miljöbalken). Detta gäller dock bara bevisningen om orsakssambandet mellan miljöstörringen och skadan. Som i andra skadeståndsmål måste den skadelidande föra full bevisning om att skada uppstått och om att den utpekade skadevällaren ansvarar för den handling eller verksamhet som påstås ha orsakat skadan. I miljöskademål behöver den skadelidande däremot inte föra full bevisning om

orsakssambandet mellan den störning som verksamheten gett upphov till och den skada som uppstått. För orsakssambandet mellan miljöstöringen och skadan är det tillräckligt att den skadelidande kan visa så kallad *överbäggande sannolikhet*. Med en viss förenkling kan sägas att det föreligger överbäggande sannolikhet om den skadelidande kan bevisa att det till mer än 50 procent är troligt att den av honom påstådda störningen verkligen har orsakat skadan.

Bevisfrågan var uppe till prövning i ett mål gällande Malmö Stad (MÖD 2004:15). En ägare av en villa i Limhamn belägen ca 10 meter från vägbanan upptäckte sprickor i huset, som han ansåg orsakades av trafiken på gatan, främst tunga transporter till bygget av Öresundsbron. Han yrkade därför ersättning för reparationskostnader. Fastighetsägaren förlorade dock både i Miljödomstolen och Miljööverdomstolen. Av utredningen i målet framgick att det fanns ett stort antal sprickor i byggnaden. Det kunde enligt Miljööverdomstolen finnas flera tänkbara orsaker till dessa. En kunde vara husets ålder och byggnadssätt, en annan att trafiken orsakat vibrationer i byggnaden eller sättningar i byggnadens grund. Någon närmare utredning om grundförhållandena hade inte lagts fram i målet. Någon säker slutsats kunde därför inte dras om trafiken gett upphov till sättningsskador på byggnaden. Inte heller beträffande andra tänkbara skadeorsaker kunde enligt Miljööverdomstolen någon säker slutsats dras. Miljööverdomstolen fann därför att fastighetsägaren *inte* gjort *överbäggande sannolikt* att skadorna i byggnaden orsakats av vibrationer på grund av trafiken.

Utgången blev densamma i Miljööverdomstolens dom den 16 februari 2004 i mål nr 6715-02. I det målet var fråga om sprickor på ett bostadshus som fastighetsägaren ansåg bero på vibrationer från sprängningsarbeten vid byggandet av nya E18-E20 i Örebro kommun. Den skadade byggnaden var belägen 250 meter från den närmaste plats där sprängningar utförts. Miljödomstolen ansåg att skadeutredningarna i målet tillsammans med att det fanns mer sannolika konkurrerande skadeorsaker – byggnadernas ålder och vibrationer från en snickeriverkstad i direkt anslutning till bostadshuset – talade mot att sprängningarna skulle vara orsaken. Den bevisning fastighetsägaren åberopat gjorde det därför inte överbäggande sannolikt att orsakssamband förelåg mellan sprängningarna och skadorna på byggnaden. Fastighetsägaren överklagade till Miljööverdomstolen, som inte kom fram till någon annan slutsats. Vad som förekommit medförde enligt Miljööverdomstolen inte att fastighetsägaren visat att det var klart mer sannolikt att skadorna på byggnaden uppkommit till följd av sprängningarna än att de hade andra orsaker, såsom husets ålder och vibrationer från snickeriverksamheten.

Beviskravet ansågs däremot uppfyllt i ett mål som gällde sprickbildning på en byggnad vid Västra Boulevarden i Kristianstads kommun (Mark- och miljööverdomstolens dom 2017-05-11 i mål nr M 6128-16). Efter omfattande bevisföring bedömde Mark- och miljööverdomstolen att det var utrett att

det vid asfalteringsarbeten under sensvåren 2011 (fas 1) uppstått en nivåskillnad vid två brunnsock på gatan utanför byggnaden som i sin tur medförde ökade vibrationer samt att även väg- och ombyggnadsarbeten under 2012-2013 (fas 2) gett upphov till störningar i form av vibrationer. Frågan var då om det var dessa störningar som orsakat sprickorna i byggnaden. Från kommunens sida fördes fram att de istället kunde ha orsakats av spänningar på grund av sättningar i grundläggningen, fukt- och temperaturväxlingar eller dåligt utförda renoveringar. Det tidsmässiga sambandet mellan sprickbildningen och de ökade vibrationerna samt konstaterandet att vibrationer kan tidigarelägga sprickbildning om det finns spänningar i en byggnad, gjorde att Mark- och miljööverdomstolen kom fram till att det förelåg *övervägande sannolikhet* för att vibrationerna under bägge faserna hade förvärrat sprickbildningen i byggnaden. Att det inte med säkerhet kunde fastställas vilka sprickor som uppkommit under Fas 1 respektive Fas 2 förändrade inte bedömningen. Att byggnaden varit känslig för vibrationer ansågs inte utgöra skäl att sätta ned skadeståndet med hänsyn till förhållandena i fallet.

32 kap. miljöbalken innehåller också regler om ersättning för skada vid grävnings- och sprängningsarbeten. Dessa regler behandlas närmare under kapitel 13.6. Redan här bör dock nämnas att nyssnämnda principer om lättnad i bevisbördan för orsakssambandet tillämpas på grävnings- och sprängningsarbeten bara när skadan orsakats av immissioner som uppstått vid arbetena. För andra skador av grävnings- och sprängningsarbeten, t.ex. rasskador, gäller vanliga bevisregler.

Miljöskadeansvar för vibrationer och buller från vägtrafik

Två rättsfall från tiden när miljöskyddslagens skadestandsregel gällde, ger fortfarande vägledning för bedömning av ansvarsfrågan ifråga om skador på grund av vibrationer och buller från vägtrafik.

I NJA 1975 s. 155 meddelade Högsta domstolen en dom som gällde vibrationer. Genom kraftiga skakningar från biltrafik på en gata i Solna hade skador uppkommit på villabyggnader intill gatan. Högsta domstolen dömde kommunen att betala skadestånd till villaägarna. När villorna byggdes hade gatan karaktär av en lugn lokalgata. Villaägarna hade då ingen anledning att räkna med den markanta trafikökning som senare skedde. Villorna var uppförda med en vid den tiden normal teknisk standard och godkända av byggnadsnämnden. Att byggnaderna inte klarade påfrestningarna från den ökande trafiken ansåg Högsta domstolen att villaägarna inte var skyldiga att tåla utan ersättning.

I ett vägrättsmål för Värmdöleden i Nacka kommun (NJA 1977 s. 424) tvingades Vägverket att betala intrångsersättningar för bullerskador på vissa fastigheter. Den minsta bullerstörning som enligt Högsta domstolen kunde medföra ersättning motsvarade en värdeminskning på ca 10 % av fastig-

hetens värde i oskadat skick. I de fall där denna toleransgräns överskridits och ersättning alltså skulle utgå fick fastighetsägarna likväl inte full ersättning för skadan. Högsta domstolen gjorde en avräkning för den minskning av fastighetens marknadsvärde som fastighetsägare i allmänhet får bära utan ersättning. Detta avräkningsbelopp bestämdes till ungefär 5 % av fastighetens värde i oskadat skick.

Genom miljöskadelagen kom toleransgränsen att knytas till miljöstörningen i stället för som tidigare till själva skadan. Så är fallet också i miljöbalken. Detta torde innebära en viss ändring i rättsläget för fall liknande Värmdöledsmålet. Det innebär att också all dagliga skador kan ersättas om de beror på störningar som inte är orts- eller allmänvanliga.

Av stor principiell betydelse för bedömningen av skadeståndsansvar på grund av störningar från vägar och vägtrafik är det s.k. Smådalarö-målet (NJA 1999:53). Frågan gällde den inverkan som en nyanlagd väg inom detaljplan vid västra stranden av Smådalarö i Haninge kommun hade på ett antal intilliggande fastigheter genom främst buller och förfulning av området. Kommunen ansåg sig inte skadeståndsskyldig, bl.a. genom hänvisning till det s.k. Värmdöledsmålet.

Högsta domstolen fann att de bullerberäkningar med ekvivalenta dygsnivåer som utförts enligt den s.k. nordiska modellen, redovisad i Naturvårdsverkets rapport 4653, borde läggas till grund för bedömningen av bullerstörningarnas omfattning och intensitet. Viss hänsyn kunde dock enligt Högsta domstolen också tas till maximalnivåer. Högsta domstolen konstaterade vidare att prövningen av störningarna skulle ske med utgångspunkt i att fastigheterna användes för permanentboende och att årsgenomsnittet på trafiken därför skulle användas som underlag för störningsbedömningen.

Den estetiska inverkan på fastigheterna varierade något, men bedömdes i flera fall stor bl.a. genom att landskapsbilden påtagligt förändrats och inte längre överensstämde med den omgivande miljön och den förväntade bilden av skärgårdsmiljön.

Störningarna från vägen kunde enligt Högsta domstolen inte anses ortsvanliga. Såväl den estetiska inverkan som bullerstörningarna, vilka inte överskred gällande riktvärden, ansågs däremot allmänvanliga. Vid skälighetsbedömningen ansåg dock Högsta domstolen att flera omständigheter måste vägas in, bl.a. Dalarö's speciella karaktär, den sammantagna inverkan av immissionerna, skadornas art och totala storlek samt samhällsnyttan. Enligt Högsta domstolen kan toleransgränsen för vissa typer av immissioner, t.ex. buller och estetisk inverkan, ligga högre än för andra. Högsta domstolen uppskattade mot bakgrund av utredningen i målet att värdeminskningen på de aktuella fastigheterna var 75 000 kr, 200 000 kr respektive 216 000 kr (8, 12 respektive 10 % av fastighetsvärdena). Dessa värdeminskningar var enligt Högsta domstolen påtagliga,

men inte så kännbara att de var avgörande för skälighetsprövningen.

Med hänsyn till den återhållsamhet som vid miljöskadereglernas tillkomst förutsatts i fråga om rätten till ersättning för trafikstörningar och intresset av att finna hanterliga och förutsebara normer för ersättningsfrågans bedömning, kan enligt Högsta domstolen ersättning bara i *undantagsfall* utgå för trafikimmissioner på fastigheter belägna i eller utkanten av en större tätort, om inte riktvärdena överskrids. Detta måste enligt Högsta domstolen gälla också i fråga om orter belägna på större avstånd från en stor tätort, men det måste dock i sådana fall finnas ett *något större utrymme* för en individuell bedömning. Med hänsyn till den ingripande förändring av närmiljön som skett i en i många avseenden unik skärgårdsmiljö och till den starka begränsning i möjligheten att begagna fastigheterna som maximalnivåerna av buller medförde särskilt under sommarperioden, fann Högsta domstolen vid en samlad bedömning att fastighetsägarna inte skäligen själva borde bära hela värdeminskningen till följd av främst bullerstörningarna och de estetiska immissionerna. Utifrån de skäl som anförts i Värmdöledsmålet ansåg dock Högsta domstolen att ett belopp motsvarande vad som bör tålas utan ersättning skulle avräknas. På samma sätt som i det målet bestämde Högsta domstolen det belopp som skulle avräknas till 5 % av fastigheternas värde före immissions-skadan, oberoende av att de estetiska immissionerna svarade för en förhållandevis stor del av värdeminskningen.

Principfrågor rörande olägenheter av vägdragning har också behandlats i ett vägrättsmål, det s.k. Ålbergamålet (NJA 2003:92). I målet var bl.a. fråga om beräkning av värdeminskning samt om toleransavdrag för mark som tagits i anspråk med vägrätt för en ny dragning av E4:an. Det gick enligt Högsta domstolen inte att dra några säkra slutsatser rörande den nya E4:ans påverkan på fastigheternas marknadsvärde. Det ansågs heller inte visat att fastigheterna tidigare attraherat en speciell köparkategori som nu skulle ha bortfallit. Ostridigt var dock att tidigare ostörda områden blivit bullerstörda och att landskapet förfulats. Högsta domstolen delade hovrättens bedömning att bullerstörningarna och de estetiska störningarna uppvägdes av de positiva effekter på fastigheternas marknadsvärden som den nya E4:an haft. Att möjligheterna till jakt påtagligt försämrats ansågs dock ha medfört en värdeminskning på fastigheterna om 275 000 respektive 235 000 kr. Störningarna från nya E4 ansågs både orts- och allmänvanliga, men enligt Högsta domstolen var det ändå inte skäligt att fastighetsägarna skulle tåla störningarna utan ersättning. Avdrag gjordes dock för det fastighetsägarna skäligen borde tåla utan ersättning, det s.k. toleransavdraget. Högsta domstolen fann att toleransavdraget skulle bestämmas till 2 %, eftersom det borde vara lägre för jaktskador än för exempelvis bullerstörningar.

Sedan dessa mål avgjorts har vissa ändringar skett i ersättningsreglerna. I 32 kap. 1 § tredje stycket MB anges numera att ersättning ska utgå om (istället för som tidigare ”i den utsträckning”) den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. I förarbetena skriver regeringen följande om denna ändring (prop. 2009/10:162 s. 98):

Tredje stycket har ändrats så att ersättningsansvar för skador som inte har orsakats uppsåtligt eller genom vårdslöshet uppkommer enbart ”om” – och inte ”i den utsträckning” – störningen inte skäligen bör tålas med hänsyn till de s.k. orts- och allmänvanlighetsrekvisiten. Det innebär att någon fördelning av skadeeffekten inte ska göras mellan skadevållaren och den skadelidande. En skadelidande fastighetsägare ska alltså inte själv behöva stå för någon del av skadan genom att det görs ett avdrag från ersättningen (ett s.k. toleransavdrag). Om skälighetsprövningen medför att ersättningsansvar uppkommer, ska skadan ersättas fullt ut.

Av övergångsreglerna följer att detta gäller även om skadan har inträffat före lagändringen, under förutsättning att verksamheten pågått därefter.

Rättsläget efter ändringen belyses av en dom från Mark- och miljööverdomstolen (MÖD 2013:42). Målet gällde ombyggnad av väg 111 vid samhället Viken. Den aktuella fastigheten låg tidigare i en fri landsbygdsmiljö, utan påtagliga störningar från omgivningen. Fastighetsägarna hade bott på fastigheten i ca 20 år. Huset låg ca 90 meter från vägen. Avståndet mellan fastighetsgränsen och vägen var ca 60 meter. Efter ombyggnaden utgjorde vägen en 13 meter bred 2+1-väg. Vid fastigheten var högsta tillåten hastighet 100 km/h. Mellan fastigheten och vägen hade en flera hundra meter lång bullervall anlagts. Fastighetsägarna krävde skadestånd med 1,3 miljoner av Trafikverket på grund av minskat fastighetsvärde. De ansåg att de var berättigade till ersättning på grund av störningar i form av buller, försämrad utsikt samt på grund av att vägen skärmade av fastigheten från omgivningen, så kallade barriäreffekter. Dessutom ansåg de att trafiken förorsakade föroreningar, immissioner i form av luftföroreningar och damm, ökad insyn från vägen samt oro för att barn och husdjur skulle ta sig ut på vägen. Allt detta hade lett till sämre möjligheter att utnyttja befintliga uteplatser och även tomten i övrigt enligt makarna. Fastighetsägarna menade sammanfattningsvis att läget på fastigheten dramatiskt försämrats genom den nya vägen och att marknadsvärdet påverkats i enlighet med deras ersättningskrav. Enligt bullermätningar på fastigheten överskred dock inte ljudnivåerna vid fasad eller inomhus gällande riktvärden för buller.

Sammanfattningsvis ansåg Mark- och miljööverdomstolen att fastigheten med sitt läge på landsbygden visserligen var känsligare för störningar än småhusfastigheter i allmänhet, men inte känsligare än andra landsbygdsfastigheter

i allmänhet. De estetiska störningarna i form av minskad utsikt och barriäreffekt bedömdes vara normala för en lantbruksfastighet. Fastigheten ansågs inte ha haft någon direkt nytta av vägen. Liksom underinstansen bedömde Mark- och miljööverdomstolen att störningarna var allmänvanliga, även om de inte kunde anses ortsvanliga. Inverkan, dvs. skadan på marknadsvärdet, bedömdes till omkring fem procent av marknadsvärdet. Enligt domstolen fick en sådan inverkan på marknadsvärdet tålas utan ersättning.

Störningar till följd av biltrafik kan följaktligen, även om de inte anses ortsvanliga, betraktas som allmänvanliga. För att undgå ersättningsskyldighet krävs dock också att störningen skäligen bör tålas utan ersättning. Så länge störningen eller skadan till följd av störningen skäligen bör tålas, utgår således ingen ersättning efter de ändrade reglerna heller. Skulle skadan bli större än vad som skäligen bör tålas, får man dock räkna med att hela skadan ska ersättas, vilket skiljer sig från äldre rättspraxis.

I ett fall från Lund prövades skadeståndskrav från en *bostadshyresgäst* på grund av störningar, framförallt från busstrafik på gatan invid fastigheten (MÖD 2005:17). Kommunen hade som verksamhetsutövare upprättat en bullersaneringsplan och ställt bidrag för bullerreducerande åtgärd till förfogande (ett schablonbelopp för insättning av erforderliga tilläggsrutor och tätning). Hyresgästen ansåg dock inte att dessa åtgärder var tillräckliga, utan bytte själv ut fönstren till bullerisolerade treglasfönster. Han begärde ersättning för denna kostnad samt för försämrat boendevärde.

Miljödomstolen konstaterade att störningarna överskred tolerabla värden. Även om störningen var att betrakta som ortsvanlig, var det enligt miljödomstolen fråga om sådana ljudnivåer som inte skäligen bör tålas. Minskat boendevärde kunde dock enligt Miljödomstolen inte vara en ersättningsgill skada, eftersom det måste förutsättas att hyran enligt gällande regler om bruksvärde anpassats till boendevärdet. Miljödomstolen fann vidare – i beaktande av det bidrag kommunen erbjudit – att hyresgästen inte styrkt sitt påstående att installation av nya fönster varit nödvändig för att nå ställda miljökrav.

Hyresgästen överklagade till Miljööverdomstolen. I sina domskäl konstaterar Miljööverdomstolen först att en förutsättning för hyresgästens talan är att den skada han yrkat ersättning för är ersättningsgill enligt miljöbalken. Att en tillhandahållen bostadslägenhet är behäftad med brister på grund av buller kan enligt Miljööverdomstolen inte utlösa skadeståndsansvar för verksamhetsutövaren direkt gentemot hyresgästen, så länge någon person- eller sakskada inte uppstått för hyresgästen. Miljööverdomstolen fastställde därför miljödomstolens domslut.

Enskild talan om andra påföljder vid miljöskador

För fullständighets skull bör nämnas att 32 kap. miljöbalken också innehåller bestämmelser om inlösen av fastighet eller del av fastighet som till följd av

miljöstörningar blir onyttig samt, ifråga om miljöfarlig verksamhet utan tillstånd, om enskild talan om förbud mot fortsatt verksamhet eller om att skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått ska vidtas. Högsta domstolen har i ett beslut funnit att en arbetsplan som fastställts med stöd av väglagen inte utgör hinder mot enskild talan om förbud enligt miljöbalken mot anläggande av vägen (NJA 2004:11). I praktiken torde dock en enskild fastighetsägare ha mycket små möjligheter att vinna framgång med en förbudstalan när det gäller statliga eller kommunala vägar.

Som exempel på en enskild talan som prövats kan nämnas en dom från Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt (dom 2016-02-29 i mål nr M 1177-13). Frågan gällde störande vägtrafikbuller för en fastighet längs Värmdöleden. Den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad hade uppmätts till drygt 68 dB(A). Fastighetsägaren hade varken framgång med yrkande om inlösen eller om skadestånd. Mark- och miljödomstolen förelade däremot Trafikverket att senast 18 månader från lagakraftäggande dom vidta bullerreducerande åtgärder så att trafikbullret från Värmdöleden på höjden 2,8 meter från marken utomhus vid fastighetens fasad inte skulle överstiga en ekvivalent ljudnivå om 65 dB (A).

13.5 Särskilt om avbräck i rörelse vid vägarbeten

Vägarbeten kan medföra betydande störningar för affärs- och andra rörelseidkare som har sina lokaler i närheten av arbetsplatsen. Det kan vara fråga om direkta avspärrningar och om immissioner i form av damm, buller och lukt som gör att kunderna skyr platsen så att omsättningen minskas. Vanligast är kanske en kombination av sådana störningar. Om arbetena är så omfattande att de orsakar immissioner kan man vara ganska säker på att de också medför avspärrningar eller andra sådana hinder i trafiken som minskar kundtillströmningen.

Enligt äldre rättspraxis (se t.ex. NJA 1936 s. 552, 1940 s. 508 och 1943 s. 461) har ersättning utdömts i sådana fall utan att väghållaren varit vårdslös. Principen synes vara att det för ersättning krävts att intrånget haft en viss intensitet och att det pågått under en inte obetydlig tid. Vidare har ersättning utdömts bara för en del av skadan. Rörelseidkaren har ansetts böra tåla intrånget upp till en viss toleransnivå. Enbart skada ovanför denna nivå har ansetts ersättningsgill. Bakgrunden till denna princip är att den som driver rörelse inom ett tätbebyggt område och tillgodogör sig fördelarna av rörelsens belägenhet bör, inom vissa gränser, få finna sig i olägenheter av nödvändiga gatuarbeten.

När det gäller intrång på grund av immissioner är det numera klart att skadeståndsansvar föreligger enligt reglerna om skadestånd för vissa miljöskador i 32 kap. miljöbalken. Det innebär att rörelseidkaren kan åberopa strikt ansvar för väghållaren.

Vid intrång enbart på grund av avspärrningar och liknande har i en tidigare upplaga av denna skrift antagits att ansvarsfrågan fortfarande skulle bedömas med utgångspunkt i ovan nämnda äldre rättspraxis. Genom rättsfallet NJA 1996:634, som rörde inkomstbortfall för ett gatukök i Alvesta till följd av gatuavspärrningar, har det dock klarlagts att även gatuarbeten som bara genom avspärrningsanordningar försvårar tillträde till en affärslokal anses vara en sådan störning som omfattas av miljöskadereglerna.

Samtidigt bör erinras om att reglerna om skadestånd för vissa miljöskador i 32 kap. miljöbalken förutsätter en skälighetsprövning med hänsyn till ortsvanlighetsrekvisitet och allmänvanlighetsrekvisitet, se kapitel 13.4. Konsekvensen blir att rörelseidkaren måste tåla ett visst intrång även enligt dessa regler. Var toleransgränsen ligger beror bl.a. på de lokala förhållandena och på vad som i allmänhet är vanligt förekommande.

Ansvarsfrågan i det nämnda Alvestafallet avgjordes slutligen av Göta hovrätt (dom 1999-11-25 i mål nr T 83/98). Kommunen hade utfört gatuarbeten vid järnvägs- och busstationen där gatukiosken var belägen. Området framför kiosken hade varit avspärrat under ca en och en halv månad. Detta hade inneburit att bilburna kunder inte som tidigare kunnat köra ändå fram till kiosken och att gångtrafikanter i vissa fall fått ta en omväg för att nå dit. Även ca en månads arbete med plattsättning ansågs ha varit störande. Av utredningen i målet – som omfattade en jämförelse av omsättningen mellan två år – kunde enligt hovrätten inte anses styrkt att bolaget drabbats av skada, än mindre skada av någon betydelse. Någon rätt till ersättning för ren förmögenhets-skada var därmed inte visad.

Ett annat exempel från rättspraxis är MÖD 2002:17, som gällde en bensinstation i Trelleborg som drabbats av ett nettointäktsbortfall på 80 000 kronor till följd av gatuarbeten som inneburit att en gata vid bensinstationen varit partiellt respektive totalt avstängd. Störningen bestod av den avspärrning av gatan som skett under drygt två månader. Skadans storlek ansågs inte i sig utgöra skäl för att den skulle ersättas, varvid även beaktades att rörelsen påverkats positivt under andra perioder då avspärrningar eller ombyggnader drabbat konkurrerande bensinstationer. Bensinstationen kunde vidare nås både från en annan tillfart och från lokalgator i området. Att genomfartstrafik begränsas på sådant sätt under drygt två månader på grund av gatuarbeten kunde enligt Miljööverdomstolen inte anses särskilt ovanligt. Domstolen beaktade även att gatuarbetena fick anses samhällsnyttiga. Sammantaget fann Miljööverdomstolen att den skada som bolaget åsamkats var av sådan art och omfattning att den skäligen fick tålas. Det kan tilläggas att skadan i detta fall inträffat innan miljöbalken trädde i kraft och att reglerna i miljöskadelagen därför tillämpades.

Utgången blev den motsatta i Miljööverdomstolens dom 2005-05-19 i mål nr M 40-04. En innehavare av en blomsteraffär i Tomelilla yrkade ersättning på ca 268 000 kr avseende ekonomiska förluster till följd av olika entreprenadarbeten på och kring Bangatan. Arbetena hade sammanlagt pågått ca 7 månader och avsett bl.a. omläggning och utbyte av vatten- och avloppssystem, som samordnades med nedläggning av fjärrvärme, belysningsledningar, teleledningar och byte av gatuöverbyggnad. Körbanan försågs med storgatsten från att tidigare ha varit asfalterad och vid trottoarkanterna sattes s.k. taktila gatstenar. Det vidtogs också åtgärder med syfte att anpassa gatan för rörelsehindrade och synskadade. Miljööverdomstolen instämde i miljödomstolens bedömning att det inte visats att kommunen varit vårdslös i samband med gatuarbetena samt att de miljöstörningar som förekommit varit såväl orts- som allmänvanliga. För rätt till ersättning skulle därmed krävas att det förelåg övervägande sannolikhet att den ekonomiska skadan orsakats av störningarna med anledning av gatuarbetena samt att störningarna har varit större än vad innehavaren skäligen bort tåla. Domstolen uppskattade skadan till 70 000 kr. Skadans storlek bedömdes inte så bagatellartad att ersättning skulle vara utesluten på grund av bestämmelsen i 32 kap. 1 § andra stycket miljöbalken.

När det gällde frågan om innehavaren trots störningens orts- och allmänvanlighet skäligen skulle anses berättigad till ersättning, anförde Miljööverdomstolen följande: ”Skälighetsavvägningen bör framförallt göras mot bakgrund av skadans storlek och samhällsnyttan av gatuarbetena. Den vinst som CR uppskattas ha gått miste om utgör ett avsevärt belopp satt i relation till den nivå på omsättningen och den vinstmarginal som affärsrörelsen med ledning av utredningen i målet kan bedömas ha haft. Skadan får därmed anses överstiga det som CR skäligen bort tåla.” – Det bör påpekas att två av domstolens ledamöter var skiljaktiga och inte ansåg att innehavaren lyckats styrka sin förlust.

13.6 Skador på grund av grävnings- och sprängningsarbeten

För grävning och andra ingrepp i gata eller väg är 3 kap. 3 § jordabalken tillämplig. Där anges att den som utför grävningsarbeten eller liknande arbeten på sin fastighet måste utföra skyddsåtgärder i viss omfattning för att förebygga skada på närliggande fastighet. Tidigare fanns också regler om skadestånd i 3 kap. jordabalken. I huvudsak samma regler finns numera i 32 kap. miljöbalken.

Det innebär bl.a. att strikt skadeståndsansvar föreligger vid skada som orsakas av:

- › immissioner från grävnings- och sprängningsarbeten
- › kringflygande sprängsten
- › sådana grävnings- och liknande arbeten som är särskilt ingripande eller som medför särskild risk (sprängningsarbeten hör oftast hit).

Vid mera ingripande grävningsarbeten eller sprängningsarbeten är det väsentligt att kringliggande fastigheter besiktas både innan arbetena utförs och sedan de slutförts, för att undvika bevisproblem om eventuella skadeverkningar till följd av de åtgärder som vidtagits.

För skada på grund av mindre ingripande grävningsarbeten eller liknande arbeten är skadeståndsansvaret inte strikt om det inte är fråga om immissioner. Följaktligen medför t.ex. ett på grannfastigheten inträffat ras, som orsakats av mindre ingripande grävningsarbete, inte något strikt skadeståndsansvar. För skadestånd i sådant fall fordras i stället vårdslöshet i fråga om skyddsåtgärder eller vårdslöshet av annat slag vid arbetets utförande.

Beträffande bevisbörda för orsakssamband mellan skada och påstådd skadebringande verksamhet eller störning, se kapitel 13.4.

13.7 Skador på grund av salt och andra kemiska medel

I samband med halkbekämpning är det vanligt att väghållaren använder salt. I större mängder eller i känsliga miljöer kan saltet orsaka skada i omgivningen. Saltet kan t.ex. tränga ner till grundvattnet och medföra skada på närliggande brunnar. Sådana skador hör närmast in under miljöbalkens regler om ersättning för immissionsskador.

I den mån ogräsbekämpningsmedel används i väghållningen är att märka att reglerna om skadestånd för vissa miljöskador i 32 kap. miljöbalken är tillämpliga även i det fallet när skada uppstår. Ska sådana medel användas måste väghållaren förstås också beakta reglerna i miljöbalken med tillhörande föreskrifter om bekämpningsmedel.

KAPITEL 14

Andra skador i förhållandet mellan fastighetsgrannar

Flera av de fall som behandlats i kapitel 13 gäller skador som uppkommit i förhållandet mellan fastighetsgrannar. Det finns emellertid ytterligare skadesituationer som har anknytning till hur grannfastigheter utnyttjas. Några sådana situationer behandlas i detta kapitel. Det bör påpekas att i en del av dessa fall är skadeståndsskyldigheten reglerad i lag medan den i andra fall grundas på praxis.

14.1 Ytvatten från väg eller gata

I samband med nederbörd kan problem uppstå med vatten som strömmar från väg eller gata in på angränsande fastigheter och vållar skada. Detta kan utöver nederbördens intensitet och varaktighet bero på olika faktorer, såsom lutningsförhållanden, placering av gatu- eller dagvattenbrunnar, uppdämning i dagvattenssystemet eller igensättning av rännstenar eller rännstensbrunnar.

Inströmmande vatten från orörd naturmark

Utgångspunkten är att fastighetsägare är skyldiga att tåla naturligt ytvattenflöde in på fastigheten från högre belägen mark. En fastighetsägare kan således inte tvinga grannen att hindra sådant vattenflöde och har inte rätt till ersättning för den skada som vattenflödet orsakar. Det kan också uttryckas så att en markägare inte är skyldig att vidta åtgärder med ”orörd naturmark” för att förhindra att vatten kan strömma in på annans mark. Detta gäller även om marken skulle vara belägen inom detaljplanelagt område – t.o.m. om den där är utlagd t.ex. som parkmark.

Detta belyses av rättsfallet NJA 1971 s. 468. Några fastigheter hade drabbats av översvämningsskador genom att vatten strömmat från sankmark på en intilliggande fastighet som tillhörde kommunen. Högsta domstolen konstaterade att kommunen inte vidtagit någon åtgärd som orsakat skadan. Högsta domstolen konstaterade vidare utan att gå in på någon egentlig aktsamhetsbedömning att *någon allmän skyldighet inte ålegat kommunen att vidta åtgärder för att förhindra skadan.*

Fallet gällde även frågan om en kommun enligt då gällande 52 § byggnadslagen var skyldig att vidta åtgärder för att vatten från allmän plats skulle avrinna. Det var i målet fråga om parkmark. I byggnadslagen föreskrevs att allmän plats vid upplåtandet bl.a. skulle vara *försedd med nödig anordning för vattnets avrinnande*, varmed avsågs diken eller rännstenar. Sådana anordningar hörde då som nu till gatan och inte den allmänna va-anläggningen. Högsta domstolen ansåg inte att skyldighet att vidta nödig anordning för vattnets avrinnande fordrades utöver sådan som krävdes för ett *ändamålsenligt utnyttjande av området* i enlighet med stadsplanen, varför bestämmelsen i byggnadslagen *inte medförde någon skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra översvämning på intilliggande fastighet.*

Någon direkt motsvarighet till bestämmelsen i 52 § byggnadslagen om att gata som upplåtits till allmänt begagnande skulle vara försedd med nödiga anordningar för vattnets avrinnande finns inte längre. I 6 kap. 18 § PBL föreskrivs numera att gator och andra allmänna platser ska vara ordnade på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med ortens sed, vilket inte ansetts innebära någon saklig förändring. Det ligger i det allmänt hållna funktionskravet att en kommun som är huvudman för en gata måste se till att det finns behövliga anordningar för att avvattna gatan. I linje med ovannämnda rättsfall kan dock slutsatsen dras att denna bestämmelse inte medför någon skyldighet för kommunen att vidta åtgärder utöver de som krävs för ett ändamålsenligt utnyttjande av gatan eller den allmänna platsen i enlighet med detaljplanen.

Ansvar för åtgärder som påverkar vattenflödena

Är det inte fråga om ”naturligt” vattenflöde kommer saken i ett annat läge. Byggnad av en gata eller en väg får i de flesta fall anses innebära sådan förändring av vattenavrinningen som ägare av intilliggande fastigheter inte är skyldiga att finna sig i hur som helst. Hårdgöring av en vägyta brukar ge både större och hastigare avrinning. Tillkomsten av en ny vägkropp kan dessutom skära av den naturliga avrinningen och orsaka översvämning.

Det ankommer på den som vidtar sådana åtgärder att beakta risken t.ex. för att vatten i ökad utsträckning kan rinna in på någon grannfastighet och vålla skada. Alla åtgärder för att förebygga sådan risk behöver dock knappast vidtas. En förutsättning för skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen är att

det kan anses att markägaren varit försumlig genom att inte vidta tillräckliga skadeförebyggande åtgärder. Bedömningen torde i praktiken bli densamma även med utgångspunkt från grannelagsrättsliga principer.

Som vägledande får fortfarande betraktas rättsfallet NJA 1949:245, där Motala stad ådömdes ersättningsskyldighet för skador som uppstått på grund av ytledes strömmande vatten från parkmark. Staden var i färd med att iordningställa ett parkområde och hade i en sluttning grävt ett 20-30 cm djupt dike för att hindra ytvatten att strömma in på intilliggande fastigheter. I samband med ett kraftigt regn under ca en timme strömmade ytvatten som var kraftigt bemängt med jordslam ned för sluttningen. Vattnet bröt igenom diket och rann in på en fastighet där avloppsanordningarna täpptes igen, varefter stora mängder slambemängt vatten pressade upp ett källarfönster och strömmade in i källaren och orsakade skador. Före upplöjningen av marken hade det funnits ett 40-50 cm djupt dike avsett att utgöra skydd mot ytvatten från slänten. Problem med nedströmmande vatten hade förekommit även vid några tidigare tillfällen, även om skador inte uppstått då. Rådhusrätten, vars dom fastställdes av hovrätten och Högsta domstolen, konstaterade att det grävda diket var otillräckligt vid kraftig nederbörd. Särskild anledning till försiktighet hade enligt rätten förelegat på grund av lutningsförhållandena och den aktuella fastighetens utsatta läge, genom jordlagrets lätttrörliga beskaffenhet och genom att marken vid tidigare tillfällen bara i begränsad omfattning kunnat uppta vatten. Även om det aktuella regnet hade varit exceptionellt, ansåg rätten att avrinningen inte varit större än att de anordningar som behövts för att förebygga skadan varit förhållandevis enkla och från kostnadssynpunkt obetydliga. Rådhusrätten fann därför att det skäligen kunnat fordras att staden vidtagit sådana skyddsåtgärder. Genom försummelsen ansågs staden ha varit vållande, varför den ådömdes att ersätta fastighetsägarens skador.

Av Motalafallet synes som allmän regel gälla att kommunen i egenskap av gatuhållare har att vidta de åtgärder som *skäligen kan fordras* för att förebygga att vatten strömmar in och vållar skador på intilliggande fastigheter. Som regel bör förhållandena kunna ordnas så att vatten vid normal nederbörd inte strömmar in från gatan på intilliggande fastigheter, t.ex. genom anläggande av gatubrunnar, asfaltkant eller på annat sätt. Om fastighetsägaren anlägger en garagenedfart eller i övrigt ändrar förhållandena efter det att gata och trottoar färdigställts, är det däremot rimligt att utgå från att fastighetsägaren har att anpassa sina åtgärder efter förhållandena och att vidta erforderliga skadeförebyggande åtgärder.

Frågan om skadestånd på grund av inströmmande vatten från gatumark har prövats i ett par hovrättsfall.

Det första fallet är från Umeå och avgjordes slutligen av Hovrätten för Övre Norrland 1997-03-17 i mål T 123/96 (HD – ej prövningstillstånd). I samband

med ett mycket kraftigt regn hade vatten runnit ned från några gator till en korsning och längs en cykelväg. Från cykelvägen hade vattnet runnit vidare ned i en källarnedfart och orsakat skada. Hovrätten anförde bl.a. att det för att skadeståndsskyldighet ska kunna åläggas *krävs att kommunen förfarit vårdslöst och att vårdslösheten orsakat den inträffade skadan*. Det ska således finnas ett direkt samband mellan kommunens åtgärd eller underlåtenhet och skadorna för att kommunen ska vara skyldig att betala skadestånd. Hovrätten fann i det aktuella fallet att varken gatubrunnarnas placering och utförande eller asfalteringen av en cykelväg påverkat händelseförloppet. Hovrätten fann det heller inte visat att kommunen förfarit vårdslöst genom att inte anbringa någon kantsten vid källarnedfarten. För att en kantsten skulle ha kunnat hindra vattenmassorna borde den enligt hovrätten ha varit tämligen hög, vilket skulle ha medfört olägenheter av olika slag. Det fanns inte någon utredning i målet om att det tidigare skulle ha runnit ned vatten i källarnedfarten. Sammantaget ansågs kommunen inte ha vållat skadorna genom vårdslöshet.

Kravet på vårdslöshet vid ytledes inträffade översvämningar, bekräftas av en dom från Svea hovrätt (2001-11-23 i mål T 7111-00). Stockholm Vatten renoverade gamla vattenledningar och hade tagit upp ett schakt i närheten av en pizzeria. Vid ett tillfälle drabbades pizzerian av att vatten trängde in i källarlokalerna. Detta berodde på regnvatten som samlades i schaktet. I målet konstateras att strikt skadeståndsansvar inte gäller i denna situation. Något skadestånd utgick inte i målet, eftersom bolaget inte ansågs ha varit vårdslöst genom att inte hålla schaktet övertäckt.

Frågan om miljöskadeansvar enligt miljöbalken kan föreligga för skador till följd av vatten som letts bort från en väganläggning har också prövats.

I rättsfallet MÖD 2006:69 hade en gång- och cykelväg svämmat över. Detta medförde att vatten strömmade mot en närbelägen skola. Kommunen grävde en ränna under asfalten på en väg i närheten, så att vattnet istället kunde söka sig den vägen. Det fick till följd att vatten strömmade in på ett bostadsområde i närheten där ett par fastigheter skadades. – Miljööverdomstolen konstaterade att grävningen utgjorde en tillfällig, enstaka åtgärd, som var en verksamhet som kan grunda skadeståndsskyldighet enligt 32 kap. MB. Miljööverdomstolen fann vidare att översvämningsskador som orsakas av att vatten till följd av grävning släpps in på en annan fastighet utgör sådana skador som orsakats av *”annan liknande störning”* enligt 32 kap. 3 § första stycket 8 miljöbalken. Domstolen slog dock samtidigt fast att översvämningsskador till följd av nederbörd inte omfattas av denna punkt. I det aktuella fallet var ändringen av vattenflödet en följd av grävningen som kommunen utförde för att leda bort vatten från skolan. Kommunen ansågs därför skadeståndsansvarig.

En liknande bedömning kom till uttryck i Mark- och miljööverdomstolens dom 2014-01-16 i mål nr M 1331-13. I detta fall hade en fastighet i Lunds kommun längs väg 16 översvämmats, varvid skador uppkom på byggnad och bohag. Översvämningen orsakades av att vatten som egentligen skulle bortledas genom en vägtrumma och en dikesanläggning inte hade möjlighet till detta. Detta berodde i sin tur på att Trafikverket ett antal år tidigare hade höjt vägbanan med ca 50-60 cm och anlagt en vägtrumma i det aktuella vattendraget. I likhet med mark- och miljödomstolen fann Mark- och miljööverdomstolen att den åberopade störningen var att vattnet, till följd av nämnda åtgärder, i samband med kraftig nederbörd tog annan väg än normalt och förorsakade en översvämningsskada på fastigheten. Att höja en vägbana som tidigare regelbundet översvämmats vid höga flöden innebar enligt domstolen en åtgärd som typiskt sett kunde förändra vattenförhållandena och orsaka störningar för omgivningen. Det ansågs därför att den åberopade störningen föll under begreppet "annan liknande störning" enligt 32 kap. 3 § första stycket 8 MB. Det bör nämnas att frågan om eventuell ansvarsfrihet på grund av regnets exceptionella karaktär eller på grund av störningens orts- och allmänvanlighet inte kom att prövas i målet.

I sammanhanget kan erinras om bestämmelserna i 3 kap. 9-13 §§ lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Där regleras frågan om rätten att utföra vattenavlopp genom en befintlig väg och om vem som ska bekosta åtgärden.

14.2 Stödmurar i fastighetsgräns

Åtskilliga problem kan uppkomma beträffande stödmurar i gräns mellan trafikleder och privata fastigheter. Problemen kan t.ex. avse vem som är skyldig att uppföra en ny behövlig mur, vem som äger en befintlig mur och vem som är skyldig att underhålla den.

Byggande av ny trafikled eller ombyggnad av en sådan medför ibland höjdskillnader i förhållande till angränsande fastighet.

Höjdskillnaderna kan vara så stora att det behövs särskilda åtgärder vid fastighetsgränsen i form av släntning eller uppförande av stödmur. Självfallet har väghållaren ingen rätt att utan överenskommelse med fastighetsägaren slänta in på fastigheten eller att placera någon del av stödmuren innanför fastighetsgränsen. Det finns heller ingen skyldighet för fastighetsägaren att bidra till kostnaderna för dylika åtgärder.

Släntning och uppförande av stödmur kan också aktualiseras av att fastighetsägaren vill höja eller sänka marknivån på sin fastighet invid trafikleden. Då blir det i stället fastighetsägaren som befinner sig i samma situation som nyss beskrivits beträffande väghållaren.

Om väghållaren efter överenskommelse med fastighetsägaren bygger en stödmur helt eller delvis inne på angränsande fastighet är det lämpligt att väghållaren t.ex. genom servitut skaffar sig en för framtiden gällande rätt att bibehålla muren. Det bör också klargöras vem som är ägare till muren. Särskilt är detta angeläget om även fastighetsägaren bidragit till kostnaderna. Frågan om äganderätten till muren har ju normalt sett avgörande betydelse för underhållsskyldigheten.

I fråga om äldre stödmurar råder ofta tveksamhet om vem som är ägare, och i sådana fall blir det lätt tvister om vem som är skyldig att utföra reparationer och underhåll. Det är inte alltid så väl att det går att reda ut ens vem som byggt muren och vem som betalat kostnaderna för den. Om muren står helt inne på grannfastigheten har man vanligtvis rätt att presumera att fastighetsägaren även äger muren, men det kan ju trots det påstås att väghållaren fått tillåtelse att placera muren utanför trafikledsområdet och att fastighetsägaren inte övertagit äganderätten till muren. Vad som är viktigt i dylika fall är att försöka utreda om det varit arbeten på trafikleden eller arbeten på fastigheten som medfört behov av stödmur. Det finns ju anledning att utgå ifrån att den part som behövt uppföra muren också gjort det och är dess ägare.

Även i fall där det är klart att stödmuren tillhör fastighetsägaren kan mer eller mindre befogade krav ställas på att väghållaren ska reparera muren. Det kan t.ex. tänkas att muren spruckit eller på annat sätt gått sönder på grund av vibrationer från trafiken eller från arbeten på trafikleden. Det är reglerna om miljöskador som är tillämpliga på ett sådant krav. Se härom kapitel 13.6 och 13.7. Det bör dock understrykas att skador på stödmurar självfallet inte alltid har att göra med vibrationer från trafiken eller från vägarbeten. Även murens ålder och konstruktion och frostsprängningar kan vara orsaken till skadorna.

14.3 Träd och buskar

Olägenheter av träd och buskar intill gata eller väg

Det förekommer att överhängande grenar från träd eller buskar som växer på fastighet intill gatan eller vägen orsakar skador på kommunens röjningsfordon. Grenar kan också medföra att sikten försämras eller i värsta fall att trafikanter kommer till skada. Kommunen är inte skyldig att finna sig i detta.

I 3 kap. 2 § jordabalken finns en bestämmelse som ger kommunen, om den är ägare av vägmarken, rätt att ta bort grenar som sträcker sig över fastighetsgränsen. Förutsättningen för detta är att grenarna medför olägenhet för kommunen. Till sådan olägenhet räknas givetvis hinder och skaderisker i tra-

fiken. Innan grenarna tas bort måste ägaren ges tillfälle att själv utföra arbetet om det kan befaras att skada av betydelse kan uppstå på trädet eller busken. När kommunen utför åtgärden är det givetvis viktigt att beskärning inte sker i större omfattning än vad som är nödvändigt och att trädet eller busken inte på annat sätt skadas i onödan.

Under speciella förhållanden tycks den allmänna bestämmelsen om skäliga hänsyn grannar emellan i 3 kap. 1 § jordabalken kunna läggas till grund för att ålägga en fastighetsägare att i skadeförebyggande syfte vidta viss skyddsåtgärd. Så skulle kunna vara fallet t.ex. om ett träd på en fastighet medför särskild risk för skada på grannfastigheten. Vid skälighetsbedömningen måste dock också vägas in bl.a. om olägenheterna kan anses orts- eller allmänvanliga och sådana att de skäligen bör tålas samt i vad mån grannen utnyttjat de möjligheter som 3 kap. 2 § jordabalken ger att ta bort inträngande rötter och grenar (jfr. Svea hovrätts dom den 25 oktober 1996 i mål nr T 1217/95 där dock yrkande om borttagande av ett almträd ca 70 cm från fastighetsgränsen ogillades; enligt hovrätten hade det inte framkommit att trädet orsakade sådana olägenheter som inte skäligen borde tålas).

För allmän väg finns en särskild bestämmelse i 53 § väglagen som ger länsstyrelsen befogenhet att besluta om att träd och buskar intill ett vägområde ska tas bort eller kvistas genom väghållningsmyndighetens försorg. En förutsättning för sådant beslut är att träden eller buskarna medför olägenheter för trafiksäkerheten.

Om det behövs för trafiksäkerheten i fråga om viss enskild väg eller del av enskild väg får statlig väghållningsmyndighet förordna att bestämmelsen i 53 § väglagen ska gälla i tillämpliga delar. Det ankommer då på väghållningsmyndigheten att besluta om att träd och buskar ska tas bort genom den enskilde väghållarens försorg (se 56 § anläggningslagen).

Enligt 8 kap 15 § PBL ska en tomt skötas så att risken för olycksfall begränsas och så att betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer. Det innebär att tomtägare är skyldiga bl.a. att sköta häckar och annan vegetation så att trafiksäkerhetsfara inte uppstår. Med tomt menas här en för bebyggelse avsedd enhet. Om inte tomtägaren fullgör sin skyldighet kan väghållaren vända sig till byggnadsnämnden som sedan med stöd av 11 kap. PBL kan meddela föreläggande mot tomtägaren. Som exempel ur rättspraxis (före PBL:s ikraftträdande) kan nämnas RÅ 1967 not. K 68 och RÅ 1972 not. C 20, där Regeringsrätten godtagit byggnadsnämndens förelägganden om nedskärning av häck i gatukors till 80 cm respektive 100 cm höjd.

Denna rättspraxis har inte förlorat i aktualitet. Men det måste alltid göras en bedömning grundat på de lokala förhållandena. Här kan nämnas några under-rättsavgöranden från senare år som kan vara belysande. I en dom från Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt (2017-07-05 i mål nr P 3549-17, ej prövningstillstånd) anförde domstolen bl.a.:

”En tomt ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer, se 8 kap. 15 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Bestämmelsen ger byggnadsnämnden möjlighet att, med stöd av regler i 11 kap. PBL, ingripa i fall då växtlighet i oacceptabel grad kommit att skugga en granntomt eller medför skymd sikt för trafiken.

Av utredningen framgår att den aktuella delen av häcken växer i en kurva invid en gata. Utmed häcken finns en trottoar med gång- och cykelväg och där finns även ett övergångsställe. Häckens höjd och utbredning, i kombination med dess placering, medför att sikten genom kurvan skymms för trafikanterna. Även om trafiken på gatan är begränsad finns det en risk att häcken ger upphov till betydande olägenheter för trafikanterna, särskilt gång- och cykeltrafikanterna. Mark- och miljödomstolen instämmer i nämndens och länsstyrelsens bedömning att en del av häcken behöver klippas ner till den höjd som nämnden angett för att upprätthålla trafiksäkerheten.”

Mark- och miljööverdomstolen har också prövat ett fall som rör klippning av häck i gatukorsning. Efter föreläggande från plan- och byggnadsnämnden i oktober 2016, hade fastighetsägarna vidtagit vissa åtgärder. Nämnden avslutade därför ärendet i juni 2017. Grannarna ansåg dock inte att åtgärderna var tillräckliga, utan överklagade först till länsstyrelsen och sedan till mark- och miljödomstolen, dock utan framgång. Slutligen avgjordes målet av Mark- och miljööverdomstolen (dom 2018-05-29 i mål nr P 1203-18), som bl.a. yttrade:

”En tomt ska hållas i vårdat skick och skötas så att risken för olycksfall begränsas och betydande olägenheter för omgivningen och för trafiken inte uppkommer, se 8 kap. 15 § första stycket plan- och bygglagen (2010:900). Av riktlinjer från Uppsala kommun till tomtägare framgår att växtlighet på hörntomter vid gata bör skötas i syfte att åstadkomma en säker trafikmiljö. Av dessa riktlinjer framgår att växter inte bör vara högre än 80 centimeter över gatunivån i en sikttriangel som sträcker sig minst tio meter åt vardera håll. Dessa riktlinjer är sedan lång tid sedvanliga i landets kommuner. Den fråga som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är om det finns skäl att meddela ett föreläggande i fråga om växtligheten på fastigheten X.

Av utredningen i målet framgår det att på AA:s och BB:s fastighet, i hörnet mot Yvägen/Zvägen, finns växtlighet som kan skymma sikten i korsningen.

Dålig sikt i gatukorsningar kan utgöra en trafikfara och vara en sådan betydande olägenhet som avses i 8 kap. 15 § plan- och bygglagen. Nämnden, som vid två tillfällen besökt platsen, har också funnit att växtligheten bör klippas i syfte att åstadkomma en sikttriangel. Mark- och miljööverdomstolen delar den bedömningen. Med hänsyn till att det under målets handläggning i Mark- och miljööverdomstolen framkommit att växtligheten återigen skymmer sikten, bör nämndens beslut ändras på så sätt att AA och BB föreläggs att senast den 30 juni 2018 klippa växtligheten så att en sikttringel enligt ovan uppnås. Sikttriangeln ska vara utformad i enlighet med vad som framgår av domslutet, vilket också överensstämmer med kommunens riktlinjer.”

Det finns exempel där bedömningen blivit den motsatta, som regel grundad på att det handlat om gator eller vägar med små trafikmängder, t.ex. vid utfartsväg eller återvändsgata, där förhållandena ändå ansetts tillräckligt betryggande, t.ex. på grund hörnavskärning på tomterna vid korsningen (domar från Mark- och miljödomstolen i Växjö tingsrätt 2017-04-03 i mål nr P 580-17 och 2017-09-08 dom i mål nr P 2879-17, samt Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt 2017-08-28 i mål nr P 1689-17).

Det har förekommit att bestämmelser om siktröjning inom tomter har tagits in i lokala ordningsföreskrifter, vilket i så fall ger kommunen ytterligare ett handlingsalternativ. Detta bör skiljas från möjligheten att ålägga fastighetsinnehavare ansvaret för gångbanerenshållning, vilket enbart kan avse åtgärder inom gångbaneutrymmet (se vidare avsnitt 5.4).

Ansvar för omkullblåsta träd m.m.

Varje fastighetsägare har ett visst ansvar för att träd som växer på dennes fastighet inte blåser omkull och orsakar annan person skada. Detta gäller också för skada på grannfastighet. Om trädet står på gatu- eller vägmark är det i normalfallet väghållaren som har ansvaret. Att trädet blåst omkull t.ex. under en storm och orsakat skada utlöser emellertid inte utan vidare skadeståndsskyldighet. För att skadeståndsskyldighet ska föreligga fordras att den skadelidande kan visa att väghållaren försummat att hålla skälig tillsyn över trädet. Vad som ska anses vara skälig tillsyn varierar från fall till fall med hänsyn till omständigheterna. Självfallet kan man kräva mera noggrann tillsyn om trädet växer på en plats där risken för skada är stor. Vad som framför allt är av intresse i det här sammanhanget är dock om det på trädet finns några synbara tecken på rötskada eller annan svaghet. Finns sådana tecken eller är trädet mycket gammalt kan det finnas anledning till närmare undersökning, t.ex. provborrning i trädet. Om ingen undersökning sker och trädet blåser omkull eller om grenar blåser ner ligger det nära till hands att väghållaren anses ha varit försumlig.

Särskild risk uppstår när enstaka träd lämnas kvar efter avverkning i övrigt av ett trädbestånd där träden före avverkningen utgjort skydd för varandra. Väghållare som ansvarar för sådana enstaka träd bör vara särskilt uppmärksam. Detta får emellertid inte tolkas så att dylika kvarlämnade träd, om de blåser omkull innan stabilisering av rotsystemet skett, alltid skulle kunna orsaka skadeståndsskyldighet. Sålunda antyds i en hovrättsdom (RFS 1983 s. 149) som avsåg fastighetsägares ansvar att enstaka träd kan behöva lämnas kvar t.ex. av estetiska skäl och att mindre risker för omkullblåsning måste accepteras utan rätt till ersättning för skada.

Om ett nedfallet träd vållar skada eller olägenhet för grannen eller trafiken, torde det däremot ankomma på trädets ägare eller den som annars svarar för trädet att bekosta att trädet tas bort. I rättsfallet RH 1989:74 hade ett träd fallit ned och blivit liggande så att det blockerade utfarten från garaget på grannfastigheten. Denna olägenhet i grannelagsförhållande ansågs med hänsyn till intrångets art och dess uppkomst ersättningsberättigande ifråga om ”rimliga och enkla hävandeåtgärder”. Grannen ersattes därför för eget arbete samt för kostnaden för containertransport.

14.4 Snö från hustak och grannfastighet

Enligt 3 kap. 3 § andra stycket ordningslagen ska snö och is som kan rasa ned och skada personer eller egendom på offentlig plats utan oskäligt dröjsmål avlägsnas från tak, rännor och liknande anordningar. Detta ska ske på ett sådant sätt att det inte därigenom uppkommer risk för att personer eller egendom kommer att skadas. Ansvaret för sådana åtgärder vilar på ägaren eller den som till följd av nyttjanderättsavtal eller på någon annan grund är i ägarens ställe.

Snö och is som husägare skottar ned från hustak kan medföra problem för den som sköter snöröjningen och halkbekämpningen. Självfallet är det husägarens skyldighet att forsla bort det som hamnat på gatan. Husägaren får också anses vara skyldig att sanda efter bortforslingen om halka uppstått. Underlåter husägaren att forsla bort det han skottat ned, eller underlåter han att sanda vid behov, kan dock inte kommunen som ansvarig för snöröjning och halkbekämpning på gatan vara överksam. Kommunen kan nämligen inte undgå ansvaret mot trafikanterna bara för att snön eller isen härrör från intilliggande fastighet. En annan sak är sedan att kommunen kan ha regressrätt, dvs. rätt till återkrav mot husägaren för kommunens kostnader.

Kommunen kan naturligtvis inte hålla ständig kontroll över gatorna när det gäller sådana åtgärder från husägares sida. Dessutom får man även här väga in problemet med kommunens resurser. Eventuella skadeståndsanspråk från

den som kommer till skada får sedan bedömas efter samma principer som gäller vid bristfälligheter i övrigt i kommunens snöröjnings- och sandnings-skyldighet.

Det kan förekomma att lokal ordningsstadga innehåller bestämmelser om snöskottning från hustak. Regeringen har 1987 i ett besvärssärende haft att ta ställning till Stockholms stads beslut om ändring av lokal ordningsstadga. Ändringen gällde just snö från hustak. Fastighetsägare hade redan före beslutet enligt lokala ordningsstadgan ålagts skyldighet att forsla bort snö och is som han från tomt, gård och dylikt område fört ut på allmän plats. Ändringen innebar att skyldigheten utvidgades till att gälla även snö och is från tak och takrännor. Regeringen (1987-09-17, nr 3020-86) ändrade inte stadens beslut. Det kan här tillfogas att det närmast är självklart att en fastighetsägare vid snöröjning t.ex. på sin tomt eller infart inte har någon rätt att skyffla ut snön på gatumarken. Att det sedan kan vara svårt att i praktiken komma åt förfarandet är en annan sak. Rättsliga åtgärder är ju något som väghållaren inte gärna tillgriper i sådana här fall som ju trots allt oftast är bagatellartade.

I sammanhanget kan också nämnas att en fastighetsägare givetvis inte har rätt att spärra av t.ex. en trottoar hur som helst på grund av risk för att snö eller is faller ned från tak. Om en sådan avspärrning görs mer än högst tillfälligt, t.ex. i samband med att snö skottas ned från taket, krävs liksom annars tillstånd av polismyndigheten enligt 3 kap. 1 § ordningslagen.

I skriften *Snö och is på tak, risker och riktlinjer* (Fastighetsbranschens Utvecklingsforum, 2004) behandlas olika frågeställningar från i första hand fastighetsägarperspektiv när det gäller snöröjning på tak.

Vissa andra skadesituationer

15.1 Utfartsförbud

58 § väglagen reglerar ersättningsskyldigheten då en befintlig enskild utfart till *allmän väg* förhindras genom utfartsförbud eller försvåras genom inskränkande föreskrifter. Bara avsevärd skada kan medföra ersättning. Vid synnerlig olägenhet kan inlöSENSKYLDIGHET förekomma enligt 59 § väglagen.

Om det sker en omläggning av allmän väg till ny sträckning saknas regler om ersättning till fastighetsägare och andra som haft utfart till vägen. Det innebär att ersättning inte utgår t.ex. till fastighetsägare som för att få (tilllåten) anslutning till den allmänna vägen i dess nya sträckning måste förlänga sin enskilda utfartsväg.

I en detaljplan kan bestämmelser tas in om utfartsförbud mot *gata*. Ett sådant förbud kan sänka värdet på fastigheter vid gatan. Det uppstår en slags planskada. Rätt till ersättning för denna planskada föreligger inte. Det formella förbudet i detaljplanen medför alltså inte någon skadeståndsskyldighet för kommunen. Det är emellertid förenat med vissa svårigheter att tvinga fastighetsägare att åtlyda förbudet.

Utfartsförbudet kan följas upp i detaljplanen med en bestämmelse om att bygglov inte ska lämnas till åtgärder som innebär väsentlig ändring av markens användning förrän utfarten har ändrats i enlighet med planen. Det bör understrykas att en sådan bestämmelse bara är tillämplig vid väsentlig ändring av markanvändningen. Denna förutsättning kan vara uppfylld vid byggnadsåtgärder som kan leda till permanentning av fritidshus, t.ex. tillbyggnader i vissa fall. Att bygglov vägras av denna anledning medför inte rätt till ersättning för fastighetsägaren.

Om det behövs med hänsyn till trafiksäkerheten, får byggnadsnämnden förelägga en fastighetsägare att ändra utfart eller annan utgång mot gata eller väg inom detaljplanelagt område (11 kap. 22-23 § PBL). Utfartsförbud i detaljplan kan utgöra grund för ett sådant föreläggande. Ett föreläggande kan dock meddelas även om det inte finns något utfartsförbud i detaljplanen – avgörande är trafiksäkerhetsaspekten. Den skada som en fastighetsägare lider genom ett sådant föreläggande är kommunen skyldig att ersätta (14 kap. 3 § PBL).

15.2 Ändrat höjdläge, trafikområde utlagt till annat ändamål

Om gata, väg eller annat område för allmän samfärdsel som stämmer överens med detaljplan *ändras i höjdläge* till följd av att ny detaljplan genomförs, är väghållaren ersättningsskyldig för skada som uppkommer på grannfastighet. (Observera att med detaljplan avses även äldre planer som enligt plan- och bygglagen ska anses gälla som detaljplan). Om det är kommunen som är väghållare blir det kommunen som får betala. Lagregleringen gäller bara det fall att befintlig gatuhöjd enligt gällande detaljplan senare ändras i enlighet med ny plan som anger annat höjdläge. Bestämmelsen finns i 14 kap. 8 § PBL.

I 14 kap. 8 § PBL finns också bestämmelser om ersättning för skada i det fall att tidigare område för allmän samfärdsel läggs ut till annat ändamål. Förutsättningarna för ersättning är desamma som för ändrat höjdläge.

Utöver nyssnämnda lagbestämmelse finns inga lagregler om ersättning för höjdförändringar beträffande gata och väg. Därmed är inte sagt att fastighetsägare, som inte kan använda 14 kap. 8 § PBL, under alla förhållanden saknar möjlighet till ersättning för höjdförändringar. Olägenheterna kan vara så stora att de överstiger vad en fastighetsägare generellt sett är skyldig tåla utan ersättning i form av intrång från grannfastighet. I sådant fall får man bedöma rätten till ersättning med utgångspunkt från de allmänna grundsatser som utan direkt stöd i lag anses gälla i fastighetsrättsliga förhållanden mellan grannar. Beträffande sådana frågor finns ett antal äldre rättsfall. Se bl.a. NJA 1926 s. 33; NJA 1934 s. 301; NJA 1938 s. 72; FFR 1944 s. 259 och NJA 1947 s. 44.

Skador på väg och väganordningar

16.1 Sönderkörd vägbana

Om vägbanan blir sönderkörd av fordon med otillåtet axeltryck eller av fordon som inte får framföras där, har väghållaren rätt till ersättning. Vanligt är att framför allt trottoaren men ibland även körbanan skadas vid utfarten från en byggarbetsplats. Någon rätt för den byggande att trafikera körbanan med tyngre eller annorlunda fordon än vad trafikleden är tillåten för finns inte ens i sådant fall. Att trottoaren inte alltid har lika stor hållfasthet som körbanan och därför lättare går sönder torde också i viss omfattning få accepteras av den som kör över trottoaren med tunga fordon. Även för skador på trottoaren torde därför väghållaren i allmänhet ha rätt till ersättning av den byggande.

16.2 Skadade väganordningar

Det är ganska vanligt att väganordningar skadas av trafiken, t.ex. i samband med trafikolyckor.

Utgångspunkten är även här att den som genom vårdslöshet vållat en skada, är skyldig att ersätta skadan. Men eftersom framförande av motorfordon anses medföra särskilda risker finns särskilda regler inom detta område. I trafikskadelagen föreskrivs ett *strikt skadeståndsansvar* för skada, bl.a. sakskada, som uppstår ”*i följd av trafik*”. Skador drabbar inte bara andra trafikanter, utan i stor utsträckning även väghållare. Det kan handla om påkörda vägmärken, andra skyltar, räcken, belysningsanordningar, vägportar, planterade träd, vajerräcken m.m.

Som regel behöver den skadelidande dock inte vända sig till skadevållaren, utan kan hålla sig till *trafikskadeförsäkringen*. Är skadevållaren känd, får den drabbade vända sig till dennes försäkringsbolag. Om skadevållaren inte är känd eller oförsäkrad, kan den drabbade istället få ersättning av Trafikförsäkringsföreningen. Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Trafikförsäkringsföreningen har gemensamt tagit fram rekommendationer för schabloner som kan läggas till grund för beräkningen av skador som kan drabba kommunala väghållare, se SKL:s cirkulär 2005:16 *Nytt avtal om ersättning vid skador på kommunala trafikanläggningar*. Schablonbeloppen justeras årligen, se senast SKL:s cirkulär 18:15 *Beloppsjusteringar i avtal om försäkring ersättning på kommunala anläggningar*.

En särskild fråga är vad som kan betraktas som ersättningsgill skada för väghållare. Frågan har aktualiserats med tanke på de lagstadgade skyldigheter som väghållaren kan ha och som därmed inte kan påverka rätten till ersättning.

I rättsfallet NJA 2004 s. 566 var det fråga om sanering av olja som läckt ut på en allmän väg till följd av en trafikolycka. Vägverket fick inte ersättning med motiveringen att det var fråga om *sådana skyddsåtgärder som normalt ankommer på väghållaren* – i Vägverkets fall enligt 26 § väglagen. Ställningstagandet grundades på principen att skadestånd för kostnader som avsett åtgärder som en myndighet är skyldig att utföra normalt inte anses ersättningsgilla utan särskilt lagstöd. Domen i Högsta domstolen följdes av några hovrättsavgöranden, vilka också gav uttryck för en restriktiv inställning åtminstone när det gällde Vägverkets möjligheter att få ersättning. Med detta var det dock inte givet vilket synsätt som skulle gälla för gatu- eller väghållare vid sidan av väglagens tillämpningsområde. Det var också oklart vilken räckvidd Högsta domstolens dom skulle ha.

Rättsläget har senare förtydligats genom rättsfallen NJA 2011 s. 331 I och II.

Det ena fallet (I) avsåg vägbroar som skadats vid olycka med tankbil där Vägverket begärde ersättning med ca 23,8 miljoner kr. Det andra fallet (II) avsåg skada på ett vägmärke där Mariestads kommun yrkade ersättning med 1 031 kr. Försäkringsbolagen vägrade i bägge fallen betalning från trafikförsäkringen, med motiveringen att återställandet av den skadade egendomen utgjorde åtgärder av skyddskaraktär som det ankom på väghållaren att svara för. Högsta domstolen delade inte denna uppfattning utan utdömde ersättning.

Högsta domstolen anförde bl.a. att en huvudtanke med det särskilda systemet för trafikskador är att de ekonomiska följderna av skadefall i trafiken i väsentlig utsträckning slutligen ska bäras av fordonsägarna och att väghållaren därför bör undantas från rätten till trafikskadeersättning för sakskada i följd av trafik

endast beträffande sådana åtgärder som omedelbart syftar till att mildra följderna av en trafikolycka eller till att förebygga nya olyckor. Enligt Högsta domstolen kan det t.ex. vara fråga om att sanera vägbanan från drivmedel, röja en trafikolycksplats från sådant som kan orsaka skada vid påkörning, stänga av en väg, leda om trafiken eller placera ut tillfälliga vägmärken.

En väghållares kostnader för att reparera eller ersätta skadad egendom som inte har uppkommit som en direkt följd av skyddsåtgärder som det allmänna varit skyldigt att vidta är däremot enligt Högsta domstolen normalt att anse som ersättningsgill sakskada enligt trafikskadelagen. Väghållaren bör därför vara berättigad till ersättning för kostnader för exempelvis reparation av skadad eller förstörd vägport, vägmärke, vajerräcke, lyktstolpe, trafikljusanläggning, vägbana, refug, bro eller annan anordning som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Högsta domstolen slår i rättsfallet också fast att det inte finns anledning att göra skillnad på om väglagen, plan- och bygglagen eller vägmärkesförordningen är tillämplig på det allmännas ansvar.

Förkortningar

Följande förkortningar används i denna skrift:

AL	Anläggningslagen
BL	Byggnadslagen
BFS	Boverkets författningssamling
DFT	Dom i tvistemål (som handlagts av en lagfaren domare)
DT	Dom i tvistemål
EVL	Lagen om enskilda vägar
FFR	Försäkringsjuridiska föreningens rättsfallssamling
HD	Högsta domstolen
HFD	Högsta förvaltningsdomstolen
LMV	Lantmäteriverket/Lantmäteriet
LOU	Lagen om offentlig upphandling
MÖD	Miljööverdomstolen, Mark- och miljööverdomstolen
NJA	Nytt juridiskt arkiv
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
PBF	Plan- och byggförordningen
RFS	Rättsfall, försäkring och skadestånd
RH	Rättsfall från hovrätterna
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFS	Svensk författningssamling
SOSFS	Socialstyrelsens föreskrifter
SSFS	Socialstyrelsens författningssamling
VVFS	Vägverkets författningssamling
ÄPBL	Äldre plan- och bygglagen (1987:10)

Sakregister

A

Allmänt begagnande s. 18, 45, 52, 60, 80, 110
Arbetsplan s. 20, 45, 105
Avspärrning s. 79, 106, 119

B

Badplats s. 58
Belysning s. 13, 14, 45, 46
Bidrag s. 19, 28, 29, 31, 32, 55, 94, 104
Blomlådor s. 56
Bortforsling – Se även flyttning av fordon s. 40
Brunnslock s. 63, 76, 77, 82, 100
Buller s. 12, 85, 87, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 105
Byggnadsplan s. 8, 10, 15
Byggnadsverk s. 12, 15

C

Camping s. 49, 58
Containrar s. 61

D

Detaljplan s. 7
Dike köra ned i s. 19, 73, 110, 111

E

Enkelt avhjälptra hinder s. 14
Enskild väg s. 6, 18, 25, 29, 31, 115
EVL – *Se lagen om enskilda vägar*

F

Farthinder s. 56
Fastighetsägare s. 6, 17, 20, 31, 33, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 56, 60, 67, 80, 86, 89, 97, 101, 103, 105, 109, 115, 117, 119, 120, 121
Fastighetsägare (kommunen som) s. 6, 31
Fjärrvärme s. 55, 107
Flyttning av fordon s. 62
Föreläggande s. 51, 61, 90, 91, 115, 116, 121

G

Gata s. 8
Gatubelysning – *Se belysning*
Gatuhöjd s. 121
Gatukostnadsersättning s. 17
Gaturen hållning s. 7, 15, 23, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 43, 49, 50, 51, 57, 65, 81
Gemensamhetsanläggning s. 16, 26, 27, 28, 29, 30, 31
Gemensamma utfarter s. 16
Grop köra/falla ned i s. 66, 71, 72, 74, 78, 83
Grävningstillstånd s. 54
Grönområde s. 80, 89

H

Halka halkolyckor s. 25, 36, 41, 69, 70, 71, 118

Hjulspår s. 71, 75

Huvudmannaskap s. 8, 9, 10, 11, 13, 15, 23, 26, 27, 34, 35, 37, 38, 39, 42, 44, 55

Hål – *Se grop köra/falla ned i*

Häck s. 115, 116

Höjdläge s. 12, 121

I

Immissioner s. 98, 100, 101, 103, 105, 107, 108

Inlösen av gatumark s. 15

Intäktsbortfall s. 106

J

Jämkning (av skadestånd) s. 77, 82, 83, 84

K

Kommunallagen s. 19, 32, 56

Kvartersmark s. 16, 35, 37, 43, 57, 65

L

Lagen om enskilda vägar s. 25, 26

Lagen om förvaltning av samfälligheter s. 7, 26, 27, 28, 65

Lagen om offentlig upphandling s. 28

Ledningar ledningsarbeten s. 52, 53, 54, 55

M

Markavtal s. 53, 54

Markupplåtelse s. 53, 54

Miljöbalken s. 7, 12, 19, 20, 22, 34, 44, 64, 67, 72, 85, 86, 87, 88, 89, 92, 93, 95, 98, 100, 101, 104, 105, 106, 107, 108, 112

N

Nivåskillnad s. 14, 71, 72, 78, 79, 100

Nyttjanderätt s. 15, 16, 21, 37, 52

O

Offentlig plats s. 35, s. 57

Ogräs s. 22, 36

Ordningslag s. 7, 34, 35, 38, 52, 53, 57, 58, 59, 62, 118, 119

Osandad gångväg s. 35

Otillåtna förfoganden s. 60, 61

P

Plan- och bygglagen (pbl) s. 8

Principalansvar s. 67

R

Regressrätt s. 118

Reklamskyltar s. 47, 59, 60, 61

Renhållning s. 6, 21, 22, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 43, 57, 65, 82

Rullskidåkare s. 79

S

Salt s. 108
 Samfinansiering s. 56
 Samfällighetsförening s. 6
 Sandning s. 36, 66, 70
 Schakttillstånd s. 54
 Servitut s. 16, 114
 Skadestånd s. 40
 Skadeståndsansvar s. 64, 67, 69
 Slitageersättning s. 29, 31
 Smältvatten s. 42, 71
 Snubbla s. 78
 Snö bortforsling s. 24, 25, 36, 39, 40, 42
 Snö- och isras s. 118
 Snöröjning s. 24, 34, 35, 36, 39, 40, 69, 70, 71, 76, 80, 118, 119
 Snöröjning skador av s. 69, 70, 71, 76, 80
 Snövallar s. 24, 39, 40, 80
 Stadsplan s. 8
 Staket s. 48, 63, 80
 Stenskott s. 76
 Straffansvar s. 64, 65
 Städnings skyldighet s. 35, 43, 44, 65
 Stödmur s. 113, 114
 Stöd till enskild väghållning s. 31

T

Tillgänglighet s. 13, 14
 Torghandel s. 58
 Trafikanordningsplan s. 54, 73
 Trafikled s. 11, 37, 65, 113
 Trappa s. 43, 80, 81
 Träd s. 60, 81, 88, 114, 115, 117, 118, 122

U

Underhåll s. 6, 7, 14, 19, 21, 22, 27, 29, 30, 46, 55, 56, 63, 114
 Upplåtelse s. 12, 16, 30, 52, 53, 55, 59
 Utmärkning av vägarbete s. 76

V

Vattensamlingar – *Se även översvämning* s. 75
 Vattenslang s. 79
 Vibrationer s. 97, 98, 99, 100, 114
 Vinterväghållning – *Se även snöröjning* s. 15, 22, 25, 27, 28, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 57, 65
 Väganordning s. 19, 22, 27, 122
 Vägbelysning s. 19, 22, 45, 46
 Väglagen s. 7, 15, 18
 Vägsamfällighet s. 25, 26, 31
 Värdeminskning s. 100, 102

Ö

Översvämning s. 75, 110
 Övertagande av väghållning s. 32

Underlag för avtal om enskild väghållning

Parter:

X- vägförening/vägsamfällighet/samfällighetsförening, nedan kallad föreningen, organisationsnummer, adress, tfn

Y- kommun, nedan kallad kommunen, adress, tfn

Saken: Väghållning

§ 1 Föreningens uppgifter

Föreningen är huvudman för vägar och grönområden enligt utlåtande/anläggningsbeslut meddelat 19.-.-. av länsstyrelsen/lantmäterimyndigheten. Stadgar har fastställts 19.-.-.-

§ 2 Utgående statsbidrag till föreningen

Föreningen erhåller bidrag från Trafikverket för följande vägar som ingår i föreningens förvaltning, Trafikverkets littera:

1. _____
2. _____
3. _____

§ 3 Kommunens åtagande

Kommunen åtar sig utan annat krav på ersättning än som anges i § 5 att ombesörja väghållningen. I åtagandet ingår följande (kryssmarkering i ruta gäller):

- ☐ Vinterväghållning
- ☐ Barmarksrenhållning
- ☐ Beläggningsunderhåll
- ☐ Skötsel, underhåll och utplacering av trafikanordningar
(såsom vägmarkeringar, vägmärken och trafiksignaler)
- ☐ Drift av befintlig gatubelysning
(underhåll och förnyelse samt elförsörjning)
- ☐ Skötsel och underhåll av befintliga anordningar för dagvattenavledning
(såsom vägdiken, vägtrummor och rännstensbrunnar)
- ☐ Brounderhåll
- ☐ Skötsel av grönytor
- ☐ _____

Väghållningen ska utföras enligt de principer för väghållning som kommunen tillämpar.

I kommunens åtagande ingår inte byggande av väg. Till byggande av väg räknas nyanläggning och ombyggnad av väg.

§ 4 Trafiksäkerhet m.m.

- ☐ Kommunen svarar för trafiksäkerheten och för att erforderliga åtgärder vidtas från trafiksäkerhetssynpunkt och åtar sig ansvaret för eventuella skador på person och egendom som kan uppkomma till följd av bristande trafiksäkerhetsåtgärder eller försumlighet i väghållningsutförandet.
- ☐ Kommunen svarar inte för trafiksäkerheten utöver de åtgärder som ingår i kommunens åtagande enligt § 3. Kommunen åtar sig inte ansvaret för skador på person och egendom som kan uppkomma till följd av bristande trafiksäkerhetsåtgärder i den mån skadorna inte orsakats av att kommunen brustit i förhållande till sitt åtagande enligt § 3.
- ☐ Föreningen uppdrar till kommunen att företräda föreningen i frågor rörande lokala trafikföreskrifter.

(Kryssmarkering i ruta gäller)

§ 5 Uppbärande av statsbidrag

Föreningen överlåter under avtalstiden erhållna statsbidrag för väghållningen till kommunen samt bemyndigar kommunen att uppbära statsbidragen. Föreningen befullmäktigar genom detta avtal kommunen att företräda föreningen i alla frågor som berör statsbidraget.

§ 6 Kommunens bemyndiganden i övrigt

- ☐ Föreningen bemyndigar kommunen att kräva åtgärder eller ersättning av den som orsakar skada på väg eller väganordning eller som orsakar risk eller olägenhet från trafiksäkerhetssynpunkt. Föreningen överlåter också rätten till eventuell ersättning för uppkommen skada eller uppkomna kostnader till kommunen.
- ☐ Föreningen bemyndigar kommunen att företräda föreningen ifråga om frågor om ledningsdragning inom föreningens vägområde. Detta bemyndigande kan när som helst återtas av föreningen. Parterna är införstådda med att bemyndigandet inte ersätter krav på medgivande från berörda markägare.

§ 7 Standardförbättrande åtgärder, ombyggnad

Parterna är införstådda med att kommunen inte har rätt att vidta standardförbättrande åtgärder eller ombyggnad av vägarna som inte har stöd i utlåtandet/anläggningsbeslutet. Standardförbättring innebär sådan åtgärd som ökar vägens kvalitet med avseende på linjeföring, trafiksäkerhet, bärighet, ytskikt (beläggning av grusväg).

§ 8 Avtalstid och uppsägning

Avtalet är giltigt från tidpunkten för undertecknandet av avtalet av båda parter och gäller tills vidare. Avtalet kan av endera parten sägas upp med 12 månaders uppsägningstid till upphörande vid det årsskifte som inträffar närmast därefter.

§ 9 Framtida förvaltning av föreningen

Det åligger föreningen att fortlöpande hålla kommunen informerad om förändringar i styrelsen eller i kretsen av deltagande fastigheter i samfälligheten.

Om kommunen sagt upp avtalet och föreningen inte har en fungerande förvaltning, åligger det kommunen att ta initiativ till medlemsmöte i föreningen. I den mån föreningen inte har en beslutför styrelse ska kommunen begära att länsstyrelsen ska utse styrelseledamöter eller förordna en syssloman.

Om kommunen sagt upp avtalet och ny anläggningsförrättning erfordras med hänsyn till ändrade förhållanden ifråga om deltagande fastigheter eller andelstal, åtar sig kommunen att ansöka om och bekosta en sådan förrättning.

§ 10 Godkännande m.m.

Detta avtal, som upprättats i två likalydande exemplar, gäller under förutsättning att det godkänts av (t.ex. kommunstyrelse eller teknisk nämnd) och behörig företrädare för föreningen (t.ex. föreningsstämma eller styrelse).

Ort och datum _____

Ort och datum _____

För _____ kommun

För _____ X –föreningen

(Namnförtydligande)

(Namnförtydligande)

Väghållningens juridik

Denna upplaga av Väghållningens juridik utgör en bearbetning och komplettering av den fjärde upplagan som utkom i september 2005. Ändringarna har bland annat föranletts av lagändringar och nytillkomna rättsfall.

Kommunen har ett omfattande ansvar för väghållningen och kostnaderna för den är betydande. Kommunens pengar räcker som bekant inte till allt, och gatukontoren får inte alltid de anslag som skulle behövas för att tillmötesgå allmänhetens krav och önskemål. Klagomål och skadeståndskrav är inte helt ovanliga företeelser. Väghållningen kan därför ge upphov till en mängd frågor av juridisk karaktär.

Huvudfrågorna är vanligtvis följande:

- › Hur långt sträcker sig kommunens skyldigheter?
- › Vilket ansvar kan utkrävas av kommunen om den inte uppfyller sina skyldigheter?

ISBN 978-91-7585-700-8

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

Post: 118 82 Stockholm | Besök: Hornsgatan 20

Telefon: 08-452 70 00 | skl.se



Sveriges
Kommuner
och Landsting