

## 4 Belysning i tätort

Gator i tätort bör normalt förses med belysning. I mindre tätorter och vid randbebyggelse med begränsat bil- och GC-trafikflöde kan det dock vara motiverat att avstå från vägbelysning. På lokalgator i bostadsområden med låg trafikintensitet är kraven på belysning främst grundade på den allmänna säkerheten, samt av sociala och trivslemässiga skäl.

*Kommentar:*

*Som en följd av arbetet med Vägverkets belysningsstrategi planeras att utarbetas kriterier för när belysning bör anordnas i mindre tätorter och randbebyggelse.*

För att miljön ska kännas trygg är det viktigt att ljuset ger goda synförhållanden.

Belysningslösningen ska samspela med byggnader runtomkring och framförallt med trafiksituationen. Detta görs genom val av armaturer som sprider ljuset bländfritt. Man bör tänka på att en hög belysningsnivå på vägen skapar stora kontraster mot omgivande byggnader.

Utformningen av belysningsanläggningen anpassas till gatans karaktär. Lågt placerad belysning används för gående, medan belysning för biltrafik placeras högre. Belysningen ska göra stadsrummet överskådligt, vackert, stimulerande och behagligt att vistas i. Rumsupplevelsen blir tydligare om uterummets väggar är belysta. Konfliktpunkter mellan gående och biltrafik ska särskilt beaktas, för att uppnå säkerhet och trygghet.

Gatusträckor bör belysas enligt den belysningsklass som framgår i avsnitten 4.1-4.9.

### 4.1 Trafikmiljöns svårighetsgrad

Gatubelysningens standard ska anpassas till gatans karaktär och till trafikmiljön. Trafikmiljöns svårighetsgrad är ett sammanfattande begrepp som beskriver hur besvärlig och krävande den aktuella trafikmiljön är under mörker.

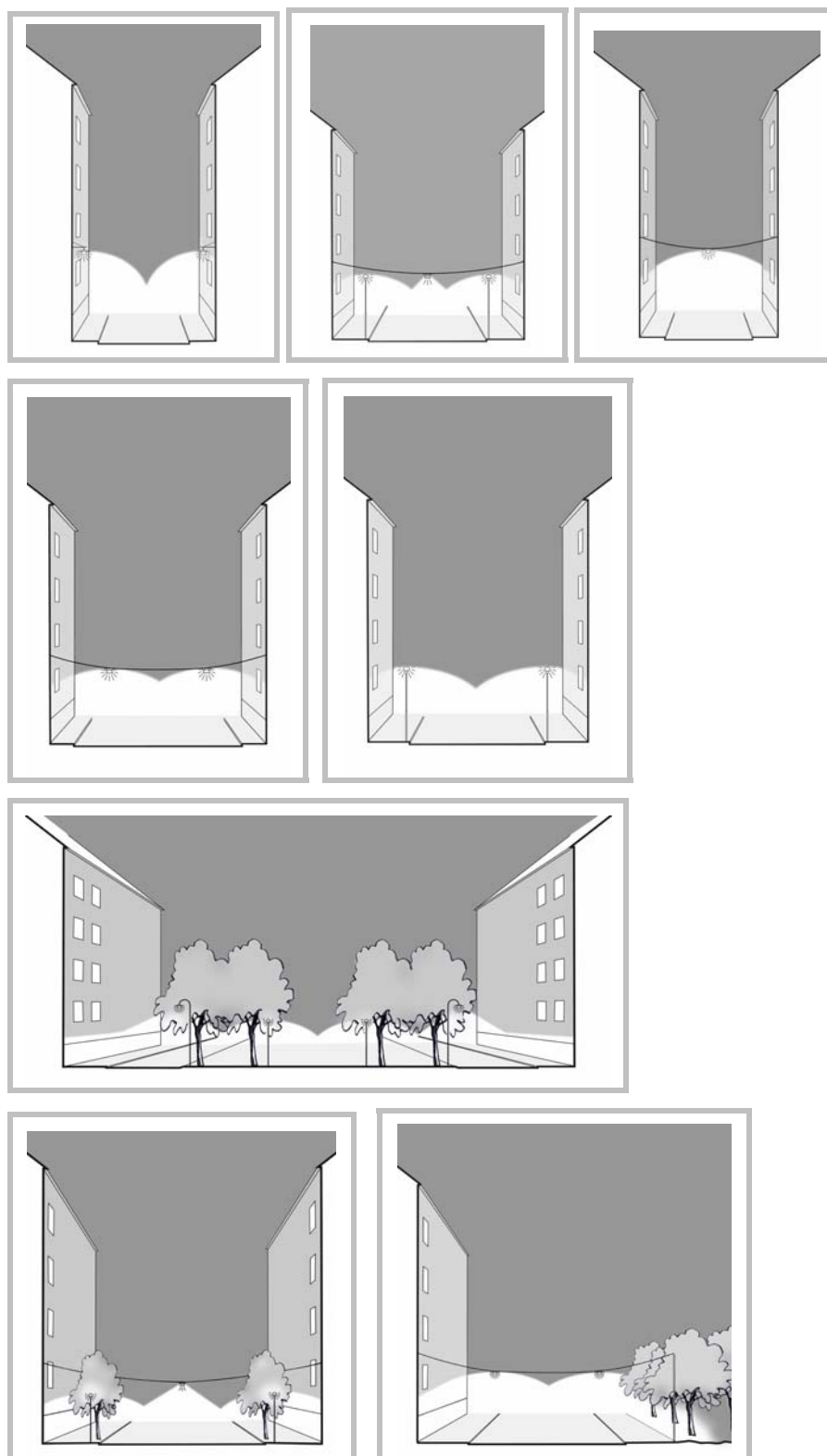
Trafikmiljöns svårighetsgrad är stor om;

- det finns ett stort antal GC-trafikanter på körbanan, eller
- det finns störande eller missledande ljus, eller
- den trafiktekniska utformningsstandarden är låg.

Om inte kriterierna ovan är uppfyllda, avgörs trafikmiljöns svårighetsgrad av TABELL 4-1.

TABELL 4-1 **Tvärsektionens och trafikflödets inverkan på svårighetsgraden i tätort. Dh avser antal fordon vid dimensionerande timme**

| Tvärsektion | Dh    |           |             |             |        |
|-------------|-------|-----------|-------------|-------------|--------|
|             | < 300 | 300 - 999 | 1000 - 1499 | 1500 - 3499 | ≥ 3500 |
| 2 körfält   | liten | normal    | normal      | stor        | stor   |
| > 2 körfält | liten | liten     | normal      | normal      | stor   |



FIGUR 4-1 Belysningsprinciper i tätort

## 4.2 Huvudnät för biltrafik

TABELL 4-2 Luminansklasser för genomfarter, infarter och huvudgator.

| vägtyp  | TRAFIKMILJÖNS SVÄRIGHETSGRAD |        |       |
|---|------------------------------|--------|-------|
|   | stor                         | normal | liten |
| Genomfarter, infarter och huvudgator $\geq 70$ km/h | MEW2                         | MEW3   | MEW4  |

## 4.3 Huvudnät för biltrafik

TABELL 4-3 Luminansklasser för övriga huvudgator.

| vägtyp                    | TRAFIKMILJÖNS SVÄRIGHETSGRAD |        |       |
|---------------------------|------------------------------|--------|-------|
|                           | stor                         | normal | liten |
| Övriga huvudgator 50 km/h | MEW3                         | MEW4   | MEW5  |

## 4.4 Lokalnät

TABELL 4-4 Luminansklasser för lokalnätet.

| vägtyp  | TRAFIKMILJÖNS SVÄRIGHETSGRAD |        |       |
|---|------------------------------|--------|-------|
|   | stor                         | normal | liten |
| Lokalnät: uppsamlingsgata och lokalgata 50 km/h | MEW3                         | MEW4   | *     |
| Lokalnät: uppsamlingsgata och lokalgata 30 km/h | MEW4                         | MEW5   | *     |
| Lokalnät: skola och daghem 30 km/h              | MEW3                         | MEW3   | *     |

\*Lämplig luminansnivå bestäms av väghållaren.

## 4.5 Miljöprioriterad gata

Gaturummet är medvetet valt och gestaltat för att begränsa biltrafikens hastighet så att det anpassas till GC-trafikens villkor.

TABELL 4-5 Belysningsklasser för miljöprioriterad gata.

| vägtyp                | TRAFIKMILJÖNS SVÄRIGHETSGRAD |        |       |
|-----------------------|------------------------------|--------|-------|
|                       | stor                         | normal | liten |
| Miljöprioriterad gata | CE3                          | CE4    | *     |

\*Lämplig belysningsnivå bestäms av väghållaren.

## 4.6 Gårdsgata

En gårdsgata är anpassad till de gåendes villkor. På en gårdsgata bör belysningsnivån vara CE4.

## 4.7 Korsningar och cirkulationsplatser

### **Cirkulationsplatser ska vara belysta.**

I korsningar och cirkulationsplatser ska den belysningstekniska kvaliteten vara minst lika hög som den högsta av de anslutande vägarnas belysningstekniska kvalitet.

Om övergångsställen och cykelöverfarter finns bör en lägre belysningsklass väljas än vad som gäller för den dimensionerande anslutande gatan. Dimensionerande gata är den med lägst belysningsklass.

## 4.8 Öppna platser

### 4.8.1 Torg

Torg och liknande ytor där biltrafik är tillåten, men inte vanligt förekommande, bör ha en belysningsnivå som kan variera mellan belysningsklass CE4 och CE5 beroende på omgivningen och miljön. Är omgivningens belysningsnivå hög bör belysningsklass CE4 väljas, i annat fall CE5. Om miljön är känslig, dvs. unika fasader eller speciell utsmyckning förekommer, bör ljussättningen göras varsamt.

### 4.8.2 Bussterminaler och busshållplatser

Vid bussterminaler bör belysningsklass CE2 eller CE1 väljas. Vid en busshållplats ska gatans belysningsklass gälla, dock lägst CE3.

### 4.8.3 Parkeringsplatser

Belysning på parkeringsplatser bör anordnas med belysningsklass CE4. Om mörkertrafiken är stor (t.ex. centrumanläggningar) eller om behovet av god belysning av andra skäl är stort (t.ex. speciella ordnings- och säkerhetskrav) bör belysningsklass CE3 väljas. Om behovet av belysning är litet kan belysningsklass CE5 väljas.

## 4.9 Övergångsställen

Ett övergångsställe bör belysas med ljus motsvarande en belysningsklass lägre (ger högre lux-värde) än vad som gäller för gatan. För övergångsställen i korsningar och cirkulationsplatser ska en belysningsklass lägre än vad som gäller för den dimensionerande gatan användas. Den dimensionerande gatan är den anslutande gatan med lägst belysningsklass.

Belysning av separatbelysta övergångsställen bör omfatta en sträcka av 50 meter före och 50 meter efter det markerade övergångsstället samt, om möjligt, 5 meter av intilliggande trottoar eller gångväg på vardera sidan, av körbanan.

TABELL 4-6 Belysningsklasser för separatbelysta övergångsställen.

| TYP AV DIMENSIONERANDE GATA              | BELYSNINGSKLASS |
|--|-----------------|
| Huvudgata                                | CE2             |
| Lokalgata, 50 km/h                       | CE2             |
| Lokalgata, 30 km vid skola, daghem       | CE2             |
| Lokalgata, 30 km/h, ej vid skola, daghem | CE3             |

Vid övergångsställen ska man öka vertikalljuset, utan att blända gående eller andra trafikanter.

