



Översyn av kommunal belysning på statlig väg

Vad gäller?

I oktober 2017 kom SKL och Trafikverket överens om en övergripande inriktning för hur kommunal belysning på statlig väg ska ägas och förvaltas. Syftet med inriktningen är att få ett enhetligt ägande så att bättre standard kan uppnås när det gäller underhåll, säkerhet och klimatpåverkan. Under 2018 kommer det att genomföras en pilotstudie med ett 15-tal kommuner. Därefter kommer en utvärdering och eventuella anpassningar att göras.

Fem snabba

- › Trafikverket tar på sikt över ägande, driftkostnader och förvaltning av kommunal belysning på statlig väg.
- › En pilotfas genomförs under 2018 med ett antal kommuner för utvärdering och eventuella justering.
- › Kommunen och Trafikverket gör en plan tillsammans för ägarskiftet.
- › Ägarbytet och översynen kommer att ske över en tioårsperiod.
- › 80-90 procent av kostnaderna för belysning är driftskostnader.

Fördelar för kommun och invånare

› **Ökad säkerhet**

Både bilister och oskyddade trafikanter får en säkrare trafikmiljö.

› **Bra för miljön**

Nya energisnåla LED-armaturer med effektiv belysning.

› **Inga driftkostnader**

Kommunen slipper kostnad och ansvar för drift och underhåll.

› **Framtidssäkrat**

Alltid rätt standard på vägbelysningen.



Äldre belysningsanläggning längs statlig väg. Foto: Henrik Gidlund

Typ av belysning som påverkas

- › De delar som kommer att föreslås för övertagande av Trafikverket ska ha minst halva tekniska livslängden kvar.
- › Alla armaturer som har kvicksilverbestyckning ska bytas till LED.
- › Trästolpsanläggningar byts om inte hela anläggningen nyligen upprustats till godtagbar standard. Behöver stolparna bytas, byts även armaturerna om det inte är LED.
- › Armaturer bestyckade med högtrycksnatrium kan vara kvar. Stålstolpar utan synliga skador kan stå kvar.

Kriterier för att Trafikverket ska ta över belysning

Följande kriterier ska gälla för när en statlig väg på landsbygd ska vara försedd med vägbelysning:

- Vägen går genom en tätort (enligt gällande SCB-definition).
- Det finns en kommunal detaljplan eller byggnadsplan med en statlig genomfartsväg där det förekommer blandtrafik.
- Det förekommer inrättningar som genererar oskyddade trafikanter i närheten av vägen, t.ex. skolor, kyrkor, samlingslokaler, idrottshallar, vårdcentraler, muséer, tågstationer, färjelägen eller liknande.
- Det förekommer gång- och cykelpassager eller hastighetsdämpande åtgärder längs vägen.
- Det förekommer pendlingshållplatser, inklusive tåg och båt.
- Gällande ÅDT-krav (årsdygnstrafik) i VGU är uppfyllt.

TABELL 1. Typsektion och trafikflöde

Typsektion	ÅDT-0	Typsektion	ÅDT-0
Motorväg	35 000	Tvåfältsväg utan GC-trafik	7 000
Mötesfri väg	20 000	Tvåfältsväg med GC-trafik	5 000

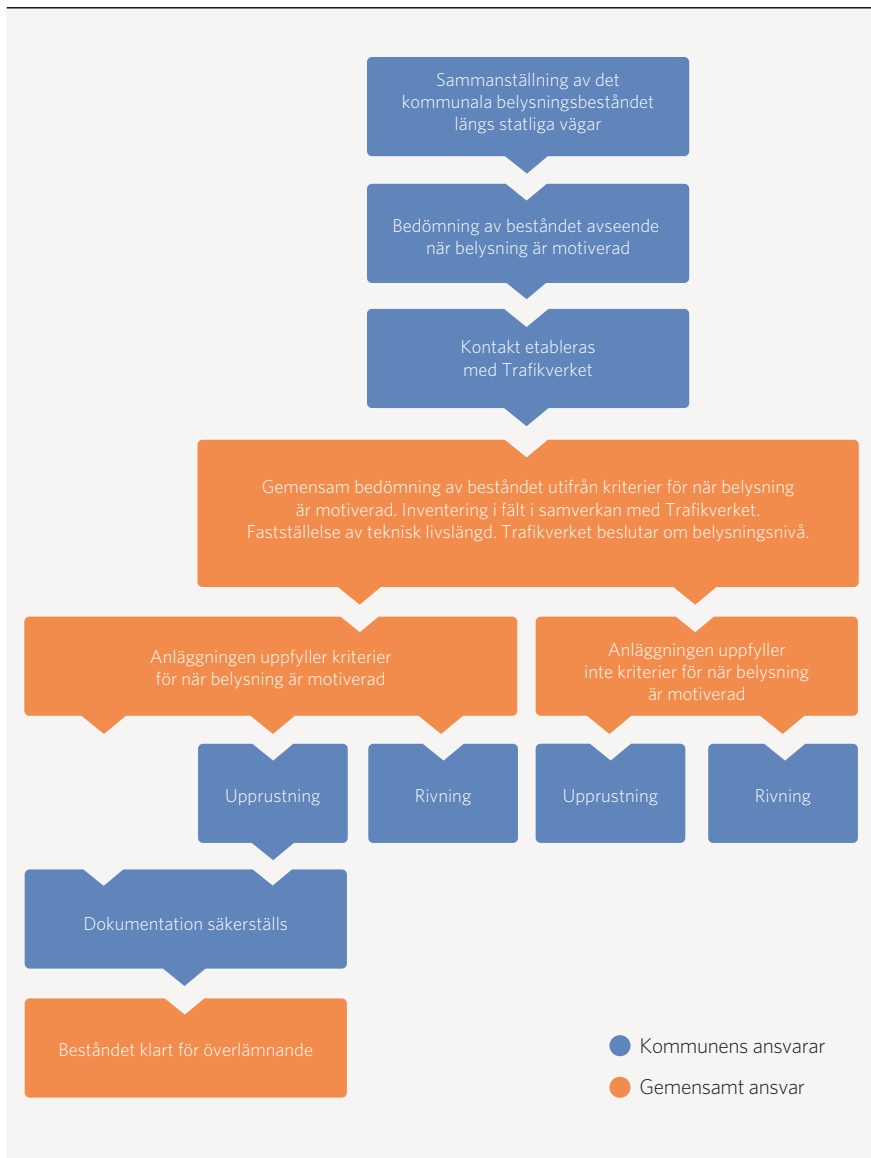
Som förtydligande till kriterierna ovan så måste det inte vara en tätort (enligt SCB-definition) utan kravet på belysning gäller även mindre tätorter och andra platser om något av de andra kriterierna uppfylls. Kriterierna är inte heller i prioritetsordning.

Vad händer nu?

- Trafikverket genomför pilotprojekt i samverkan med ett antal kommuner. Därefter utvärderas projektet och anpassningar görs.
- Baserat på utvärderingen tas en handlingsplan och guide fram för övriga kommuner i syfte att underlätta ägarbytet.
- Kommuner som äger anläggningar längs statlig väg kan redan nu påbörja en dialog med Trafikverket. Men vi rekommenderar att kommunerna i möjligaste mån avvaktar med större investeringar på belysningsanläggningarna tills de gemensamt med Trafikverket kommer överens om vilka anläggningar som kan tas över direkt och vilka som behöver upprustas.

- Genomförandet kommer att ske under flera år.
- Reservation för eventuella ändringar efter genomförd pilotstudie.

FIGUR 1. Processkarta/flödesschema





Belysning med dålig jämnhet. Foto: Henrik Gidlund

Kostnader och finansiering

- Många kommuner har redan gjort reinvesteringar av belysningsanläggningarna och deras kostnader för övertagande kommer att vara små eller inga alls.
- Kostnaderna för upprustning av belysningsanläggningarna har bedömts ligga på 7 000–10 000 SEK per övertagen stolpe som ska överlämnas till Trafikverket.
- *80–90 procent av kostnaden för vägbelysning är driftkostnader.* Detta kommer alltså Trafikverket att stå för. Investering i ny belysning tjänas in tack vare minskade driftkostnader på cirka 5 år.
- Kommunerna bekostar upprustning av belysningsanläggningarna som faller inom de nya riktlinjerna till en standard motsvarande minst halva livslängden. Trafikverket tar över anläggningarna när standarden blir godtagbar, en eller två gånger per år, under förslagsvis en 10-årsperiod. Den kvarvarande belysningen som inte tas över av Trafikverket ska antingen rustas upp till en enligt VGU godtagbar standard eller rivas av kommunen.

Ny forskning

- › Forskning inom området har tillfört ny kunskap som innebär ett förändrat synsätt på behovet av belysning. Förr var det bilar som var i fokus för vägbelysning, idag är det de oskyddade trafikanterna, kollektivt resande, tillgänglighet och minskad klimatpåverkan som prioriteras.

Belysning som inte uppfyller kriterierna

- › De kvarvarande anläggningar som inte uppfyller en acceptabel kontinuitet och jämnhet enligt VGU, ofta kallad infarts- eller brevlådebelysning, samt befintlig belysning som påverkar trafiksäkerheten kommer att behöva demonteras av anläggningsägaren, dvs kommunen. Dessa anläggningar försämrar trafiksäkerheten för såväl bilister som oskyddade trafikanter då ögat inte har någon möjlighet att hinna anpassa mellan ljus och mörker, vilket påverkar synbarheten för hinder och oförutsägbara händelser.
- › Det kommer fortfarande vara möjligt för kommuner att ha belysning på statlig väg om de uppfyller eller upprustas till dagens belysningsstandard. All resterande kommunal belysning på statlig väg avvecklas inom en 10-årsperiod, alternativt rustas upp till en standard som motsvarar nybyggnadsregelverket.

Att anlägga ny belysning

- › Kommunernas behov och önskemål om att fortsätta driva och anlägga ny belysning utmed statlig väg kommer även i fortsättningen vara möjligt. Många kommuner expanderar, nya industri- och bostadsområden byggs en bit utanför centralorten. För att ta sig till de nya områdena sker transporten ofta på statlig väg. Om VGU-kriterierna för att belysa vägen inte uppfylls, men kommunen har önskemål om att belysa vägen som en service för kommuninvånarna ska detta vara möjligt. Kommunen ska då bygga och driva belysningsanläggningen efter Trafikverkets rutiner och riktlinjer.

Motivet bakom inriktningen

- Frågan om kommunal belysning på statlig väg har diskuterats länge. Under första halvan av 1990-talet skedde en rad förändringar både gällande det allmänna vägnätet och möjligheten för andra än elbolagen att äga belysningsanläggningar utmed vägarna, vilket medförde att Vägverket skulle ta över belysningen på de statliga vägarna. Vägverket stödde sig då enbart på kraven i REBEL 91 och VU 94¹ för övertagande av belysningsanläggningar. Dessa krav var till största delen baserade på trafikmängd vilket ledde till att många belysningsanläggningar blev kvar i kommunal regi. Många kommuner var inte nöjda med avtalen som upplevdes vara baserade på Vägverket krav. Kommunerna tecknade dock avtal med Vägverket.
- Anläggningarna har inte alltid underhållits ordentligt, vilket gör att på många håll finns ett mycket stort upprustningsbehov alternativt att anläggningarna tas bort.
- Det splittrade ägandet av belysningen innebär att underhållet blir försvårat och ofta eftersatt. Trafiksäkerhet och miljökrav har inte kunnat tillgodoses. Det problemet kommer nu att minska efter ett övertagande av Trafikverket och det är det huvudsakliga motivet till det här förslaget.

Mer information på SKL:s hemsida

<https://skl.se/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/driftunderhall/vagbelysning.13588.html#>

Mer information på Trafikverkets hemsida

<https://www.trafikverket.se/belysning>

Not. 1. REBEL91, VU 94 (vägutformning 94) var föregångare till dagens VGU (vägars och gators utformning).

Översyn av kommunal belysning på statlig väg

Trafikverket och SKL har gemensamt tagit fram riktlinjer för hur kommunal belysning längs statlig väg ska hanteras. Den inriktning som föreslås innebär att Trafikverket, på sikt, tar ett större ansvar för drift och underhåll av belysning längs med statliga vägar. Syftet med ägarbytet är att få en enhetlig vägbelysning som är bättre anpassad till trafiksäkerhet och ger mindre påverkan på miljö och klimat. Innan processen påbörjas kommer en pilotstudie med ett antal kommuner att genomföras.