

Översyn av kommunal belysning på statlig väg

Fem snabba

- Trafikverket tar över ägande och förvaltning av kommunal belysning på statlig väg.
- Kommunen och Trafikverket gör en plan tillsammans för ägarskiftet.
- Belysning som inte uppfyller trafiksäkerhets- och/eller miljökrav kommer att bytas ut eller avlägsnas.
- Trafikverket tar bara över anläggningar som håller en viss standard. Kommunen kan välja att rusta upp eller låta riva undermåliga anläggningar.
- Ägarbytet och översynen kommer att ske över en 10-års period.

Bakgrund

SKL och Trafikverket har tillsammans arbetat fram en gemensam inriktning för hur kommunal belysning på statlig väg ska ägas och förvaltas.

Under de närmaste 10 åren kommer kommunerna och Trafikverket att se över de äldre belysningsanläggningarna utifrån gemensamma kriterier. Bedömningen är att Trafikverket kommer att ta över cirka 30 procent av belysningsanläggningarna från kommunerna. Det är kommunerna som tar initiativ i frågan och det är kommunerna som avgör om belysningsanläggningar tas ner om de inte lever upp till de gemensamma kriterierna.

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. Kommunerna har idag även tydliga mål som bland annat beskriver hur de ska minska sin klimatpåverkan, öka det hållbara resandet, medverka till ett jämställt samhälle för alla oavsett ålder, kön och funktionsnedsättningar.

Med ett enhetligt ägande kan vi uppnå en bättre standard när det gäller både underhåll, säkerhet och klimatpåverkan.

Sveriges Kommuner och Landsting

Post: 118 82 Stockholm, Besök: Hornsgatan 20

Tfn: växel 08-452 70 00, Fax: 08-452 70 50

Org nr: 222000-0315, info@skl.se, www.skl.se

Kriterier för övertagande

Trafikverket tar över belysning som uppfyller de krav som kriterierna nedan anger .

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.

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.

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 avlägsnas. 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 tioårsperiod, 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

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.

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. Ska stolparna bytas byts även armaturerna om det inte är LED.
- Armaturer bestyckade med högtrycksnatrium kan vara kvar. Stålstolpar utan synliga skador kan stå kvar.

Det totala antalet belysningspunkter det rör sig om är mycket osäkert, bedömningar har gett att det bör röra sig om mellan 200 000- 400 000 stycken belysningspunkter.

Kostnader och finansiering

Resultatet av pilotstudien visade att det är mellan 30 och 50 % av belysningsanläggningarna i pilotkommunerna som uppfyllde kriterierna för övertagande av Trafikverket. Kostnaderna för upprustning av belysningsanläggningarna har bedömts ligga på 7 000 – 10 000 SEK per övertagen stolpe. Vissa kommuner har redan gjort stora reinvesteringar av alla delar av belysningsanläggningarna och deras kostnader för övertagande kommer att vara små eller inga alls.

Kommunerna bekostar upprustning av belysningsanläggningarna som faller inom de nya riktlinjerna till en standard motsvarande minst halva livslängden. Trafikverket tar över anläggningarna löpande allteftersom standarden blir godtagbar, en eller två gånger per år, under förslagsvis en tioårsperiod. En belysningsanläggning ska vara i gott skick och ha minst 50% av sin livslängd kvar för att Trafikverket ska överta ägandet.

Den kvarvarande belysningen som inte tas över av Trafikverket ska antingen rustas upp till en enligt VGU godtagbar standard eller rivas av kommunen.

¹ REBEL91, VU 94 (vägutformning 94) var föregångare till dagens VGU (vägars och gators utformning).

Det fortsatta arbetet med övertagandeprocessen måste ske på lokal nivå mellan enskild kommun och Trafikverket. Ambitionen är att alla ska arbeta med samma inriktning medan det praktiska genomförandet sker på lokal nivå.

Samråd

Arbetet har genomförts av Trafikverket och SKL gemensamt. I referensgruppen har representanter för Trafikverket, SKL och åtta kommuner ingått (Luleå, Örebro, Sundsvall, Hagfors, Ale, Karlshamn, Huddinge, Gotland).

Sveriges Kommuner och Landsting