



Bromölla kommun

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING Nr 463.1

Antagen/Senast ändrad

Gäller från

Dnr

Kf 2020-10-26 § 138

2020-10-27

2020/659

POLICY FÖR GATUBELYSNING



Bromölla kommun

Policy för Gatubelysning i Bromölla kommun



Innehållsförteckning

1. Inledning	3
2. Syfte och riktlinjer	3
3. Tre aktörer i fokus, Trafikverket, kommunen och enskild väghållare.....	3
4. Lagkrav och formalia.....	4
5. Belysningens olika aspekter att ta hänsyn till.....	6
5.1. Trygghet och trivsel	6
5.2. Trafiksäkerhet.....	6
5.3. Drift och underhåll	7
5.4 Reinvestering.....	7
5.5. Miljö.....	7
5.6. Jämställdhet.....	8
5.7. Personer med funktionsvariation.....	9
5.8. Tillgänglighet	9
5.9. Sammanhang och orienterbarhet	9
6. Nuläge.....	10
6.1. Tätorter	10
7. Riktlinjer	20
7.1. Gatubelysning inom tätort.....	20
7.2. Gatubelysning utanför tätort.....	21
8. Referenser	22

1. Inledning

Riktlinjer för gatubelysning i Bromölla kommun är tänkt att vara ett styrande dokument som beskriver hur kommunens gator, gång- och cykelvägar (gc-vägar) och övriga allmänna platser ska vara belysta. Syftet med riktlinjerna är även att tydliggöra kommunens ansvar för gatubelysning på det kommunala, statliga och enskilda vägnätet, samt andra offentliga platser där kommunen är huvudman.

2. Syfte och riktlinjer

Belysningspolicy för Bromölla kommun:

Väg- och gatubelysningen i Bromölla kommun ska bidra till nollvisionen, ett jämställt transportsystem och begränsad klimatpåverkan. Det sker genom att prioritera belysning för gång-, cykel- och kollektivtrafik, mötesplatser och komplexa trafikmiljöer.

Ny belysning utanför planlagt område ska vara motiverad utifrån denna policy. Belysningen skall ha låg energiförbrukning, vilket är fördelaktigt både med avseende på driftkostnad och miljöbelastningen.

Uppdragets syfte är att ta fram en policy för gatubelysning i Bromölla kommun som ger riktlinjer för vilken belysning som ska finnas inom kommunens huvudmannaskap.

Energiförbrukningen kan minskas genom att välja en energieffektiv ljuskälla, reducera effekten nattetid (Dimming), undvika överdimensionering samt användning av belysningsstyrning. Minskad energiförbrukning kan medföra minskning av säkring och abonnemang.

Policyn är tänkt att ge svar på hur gatubelysningen skall utformas och var det skall finnas gatubelysning där Bromölla kommun är huvudman. Den ska också redogöra för var man eventuellt kan ta bort belysning, överta eller överlåta driften av belysningen till samfälligheter, eller en annan väghållare.

3. Tre aktörer i fokus, Trafikverket, kommunen och enskild väghållare

Kommunen brukar i allmänhet vara väghållare för gator och vägar inom planlagda områden, medan Trafikverket är väghållare för större genomfarter i och utanför tätort.

Vägnätet i Sverige omfattar omkring 40 000 mil, varav 4 000 mil kommunala gator och 10 000 mil statliga vägar. Väg- och gatubelysningen uppgår till drygt 2 miljoner ljuspunkter. Av dessa är omkring 200 000 ljuspunkter i Trafikverkets ägo och ytterligare 75 000

ljuspunkter tillhör kommunala belysningsanläggningar längs statliga vägar. Resterande är i stort sett kommunal belysning på kommunalt vägnät (Källa: Trafikverket).

Väghållare för en enskild väg är i större utsträckning en vägförening, vägsamfällighet eller samfällighetsförening. Det kan också vara en privatperson eller en ideell förening, t.ex. en tomtägarförening.

Enskilda vägföreningar är skyldiga att se till att vägen håller en acceptabel standard så att trafikanter och fordon inte råkar ut för skador. Belysningen längs enskilda vägar är betydligt mindre omfattande än på statliga och kommunala vägar.

4. Lagkrav och formalia

Enligt plan och bygglagen PBL 2010:900 ska gatubelysning utföras i enlighet med för området gällande praxis. I gällande detaljplan kan fastslås att kommunen ska ansvara för gatubelysningen. I övrigt finns inga tvingande bestämmelser om väg- och gatubelysning. Kommunen har ingen grundläggande skyldighet att sörja för gatubelysning i tätorter och på landsbygden. Grundprincipen är att gator inom tätbebyggt alltid bör förses med belysning. På glest trafikerade gator i mindre tätorter eller i randbebyggelse kan dock vara befogat att avstå från att anlägga belysning.

Alla väghållare löper risk att bli skadeståndsskyldiga om någon trafikant eller ett fordon skadats på grund av bristande väghållning, vilket även gäller vid vinterväghållning.

Det finns få krav längs statliga vägar enligt Trafikverkets skrift Vägar och gators utformning, VGU. Några punkter som tas upp i VGU. Nedanstående punkter där det är krav och som ska belysas är följande:

- Trafiksignalreglerade korsningar,
- Cirkulationsplatser,
- Genomgående vägar i trafikplatser,
- Busshållplatser vid belysta vägar på landsbygd
- Bryggor och färjelägen
- Övergångsställen (på belyst väg)

Utöver dessa punkter beskriver VGU mer hur belysningen ska utformas vid anläggande och inte när det ska användas.

I Trafikverkets skrift Văgar och gaturs utformning, delen Råd finns det en del ytterligare kring belysning på landsbygd (TRV publikation 2015:090). Där anges att de flesta v gar på landsbygd inte har behov av vägbelysning. I vissa speciella fall  r det dock motiverat att ha vägbelysning till exempel då trafikflödet f r tvåfältsväg, utan och med gång- och cykeltrafik  r över 7 000 respektive 5 000, eller någon av nedanstående punkter förekommer:

- Plankorsning med stor komplexitet
- Planskild trafikplats med stor komplexitet, t.ex. stor andel anslutande, avvikande och växlande trafik i m rker där bilförarna utsätts för störande ljus i stor omfattning
- Cirkulationsplatser ska alltid belysas
- Signalreglerade korsningar ska alltid belysas
-  verg ngst llen med stort antal fotgängare och tät fordonstrafik
- Busshållplatser med stort antal fotgängare och tät fordonstrafik
- Rastplatser
- F rjel gen, bryggor och broar
- V gtrafiktunnlar och långa vägportar
- Vid hög andel m rkerolyckor
- Vid störande eller missledande ljus i stor omfattning
- Vid stor gång- och cykeltrafik i m rker

F r många trafikmiljöer på landsbygd saknas precisa kriterier för när belysning ska användas. Man måste istället göra en bedömning f r det specifika fallet, där nyttan vägs mot kostnaderna. Just kostnaderna spelar ofta en väsentlig roll när det handlar om anläggningar på landsbygden, speciellt vid längre vägsträckor eller i områden där det saknas elnät. Att göra en analys av vilken funktion belysningen ska fylla, utifrån trafikanternas behov och rörelsemönster i det specifika fallet, ger ett bra underlag för bedömningen.

Ibland kan det vara möjligt att tillgodose trafikanternas behov med andra åtgärder än belysning. Den visuella ledningen kan förbättras med hjälp av kantstolpar, heldragen kantlinje eller vägmärken, samt genom bra underhåll av dessa. Problem med bländning från m tande trafik eller från ljusstarka föremål i omgivningen kan i vissa fall minskas genom att avskärma ljuset, t ex med skärmar/barriärer eller buskage. I de fall GC trafikanter ofta använder en v g för motortrafik kan olycksrisken minskas genom att vägen förses med bred vägren. I korsningar och vid trafikplatser är tydliga och välplacerade vägmärken ofta tillräckliga för att leda trafikanterna rätt.

En solcellsdriven närvarostyrd anläggning kan ofta vara ett bra alternativ i situationer där belysning kan fylla en viktig funktion under en begränsad tid och med en begränsad ljusstyrka, till exempel vid en busshållplats eller vid en informationstavla.

5. Belysningens olika aspekter att ta hänsyn till

Kommunernas gatu- och vägbelysning har i större utsträckning getts flera syften: att bidra till trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet är viktiga inslag. Därutöver kan gatu- och vägbelysningen minska brottslighet och vandalisering, skapa estetiska värden och minska människors rädsla för mörker.

Belysning längs vägar som går genom små samhällen har ofta stor betydelse för de boende i samhället. Här finns aspekter som trafiksäkerhet och trygghet, men även mer känslomässiga argument som handlar om att samhället ska upplevas som betydelsefullt; en ort som kommunen satsar på.

I Trafikverkets skrifter VGU kopplas belysning samman med trygghet, gång- och cykeltrafik, korsningar, portar, viss utformning av vägar (radie, kantstolpar, räckereflektorer) samt busshållsplaner.

5.1 Trygghet och trivsel

Belysningen ger större möjlighet att överblicka ett område och att förutse händelser. Det gör området *större*.

Belysta miljöer skapar också en *känsla* av trygghet och därmed ökar trivsel. Detta innebär däremot inte att miljön med nödvändighet verkligen är tryggare. Det finns en diskrepans mellan upplevd och verklig trygghet.

5.2 Trafiksäkerhet

Belysning på gång- och cykelbanor underlättar för de oskyddade trafikanterna att förutse händelser och att se underlaget bättre. Samtidigt innebär belysningen i sig att många trafikanter undervärderar betydelsen av att själva synas. Användningen av cykelbelysning, ficklampor och reflexer är högre där gatu- och vägbelysning helt saknas, eftersom trafikanterna då tar ett större ansvar för sin egen synbarhet och för att själva se området och vägen framför sig.

Enstaka belysningspunkter på sträckor med högre hastigheter signalerar för trafikanterna att något sker i trafikmiljön. Därför är punktbelysning vid komplicerade trafikmiljöer, vägkorsningar, större avfarter och viktiga målpunkter bra.

På samma sätt är enstaka belysningspunkter viktiga vid busshållplatser (linjebuss och skolbuss). De synliggör väntande passagerare och skolbarn och underlättar för busschaufförerna att se både busshållplatsen i sig och de väntande passagerarna. Det innebär också en ökad säkerhet för de väntande passagerarna genom minskad risk för påkörning.

5.3 Drift och Underhåll

Drift och underhåll av belysningsanläggningar är en betydande del av drift- och underhållskostnaderna för en kommun. Kostnaderna för belysning upptar en del av kommunens drift- och underhållskostnader.

5.4 REINVESTERING

En belysningsanläggning behöver kontinuerligt förnyas för att behålla sin funktion och successivt anpassas till nya förhållanden. Exempel på detta är att äldre trästolpar behöver bytas ut på grund av risk för röta, oeftergivliga stolpar behöver bytas ut mot eftergivliga eller energiabsorberande stolpar samt att ljuskällor och armaturer behöver förnyas då modernare och miljövänligare teknik finns (så som kvicksilverfria lampor).

5.5 Miljö

Väg- och gatubelysning har betydelse för val av färdmedel. Samhället måste minska utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsektorn. Då måste samhället underlätta för människor att gå, cykla och åka kollektivt i större utsträckning. Genom att förse gång- och cykelbanor samt busshållplatser med belysning, underlättar vi på ett konkret sätt för människor att välja dessa färdmedel. Detta oavsett om de använder egen belysning och reflexer, eller inte.

Gatubelysningens energiförbrukning är en annan miljöaspekt. Energimyndigheten har undersökt möjligheten att med kort varsel hushålla med el vid en framtida elenergikris. Energimyndigheten har då sett väg-gatubelysningen som en möjlig åtgärd för att snabbt spara el.

Genom att byta ut lampor mot nya och mer energisnåla, kan energiförbrukningen och därmed utsläppen av koldioxid också minska. Flera olika försök i Sverige på senare tid har visat att energibesparingen kan bli så stor som 30 procent.

Bättre styrning och möjlighet att dämpa belysning är ytterligare en möjlighet för att spara energi och minska utsläppen av växthusgaser. Försök i Sverige visar att styrning, dämpning och byte av armaturer tillsammans kan minska energiförbrukning med cirka 60 procent. (Källa: Sveriges kommuner och Landsting, *Ny gatubelysning på gång, en sammanställning av goda exempel*)

5.6 Jämställdhet

Det finns konstaterade skillnader mellan hur kvinnor och män reser. Generellt sett använder män bil i högre utsträckning medan kvinnor väljer cykel och kollektivtrafik.

Barn och unga är hänvisade till gång-, cykel- och kollektivtrafik när de ska resa på egen hand. I ett miljöanpassat transportsystem är det önskvärt att barn och unga kan resa själva i hög utsträckning, istället för att bli skjutsade i bil.

För att bidra till ett mer jämställt transportsystem bör belysning finnas på gång- och cykelbanor, vid parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade och vid cykelparkeringar, vid tågstationer, busshållplatser och andra bytespunkter, vid torg, utanför servicelokaler och andra offentliga platser.

I ett jämställt transportsystem ska alla människor ha samma rätt och möjlighet att utnyttja transportsystemet- att gå, cykla, åka kollektivt eller köra bil. att gå och cykla där både trottoar och belysning saknas, upplevs som otryggt och farligt. Sett ur den aspekten bidrar belysning till ett jämställt transportsystem.

5.7 Personer med funktionsvariation

Det finns en stor variation inom gruppen funktionshindrade i trafiken. Barn och gamla betraktas i viss utsträckning som funktionshindrade. Det finns synskadade och rörelsehindrade samt människor med kognitiva funktionshinder. Alla har olika svårigheter och olika behov av stödande i trafikmiljöer. I vissa fall kan en stödåtgärd för en grupp försämra för en annan grupps framkomlighet.

Sverige har särskilda lagar och regler som bland annat omfattar krav på enkelt avhjälpna hinder för personer med funktionsnedsättningar. Dessa krav gäller även utomhusbelysning på offentliga miljöer.

5.8 Tillgänglighet

God tillgänglighet säkerställs bland annat genom ökad robusthet och tillförlitlighet i kollektivtrafiken, ett väl utbyggt nät av kollektivtrafiklinjer och god turtäthet, garanterad framkomlighet mellan viktiga målpunkter för cyklister, avhjälpna hinder för funktionshindrade och att miljöer upplevs som så trygga och säkra att alla kategorier människor vågar röra sig i miljön. Här har belysning en viktig funktion.

5.9 Sammanhang och orienterbarhet

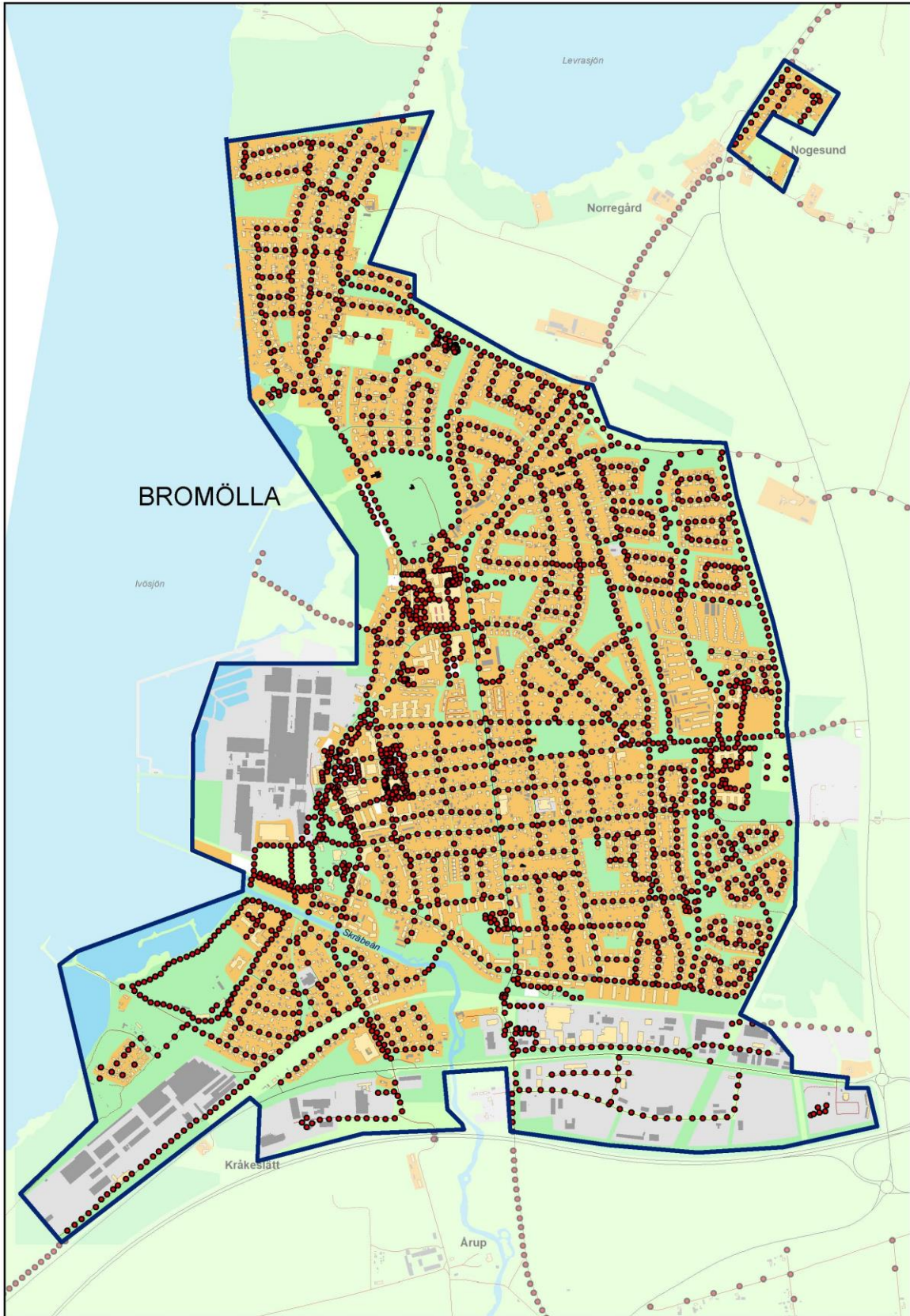
Gatubelysning kan skapa sammanhang och orienterbarhet för trafikanterna under dygnets mörka del. Belysning i en tätort syns på håll och ger en indikation på att här kan oskyddade trafikanter finnas. Den ger också visuell ledning och orienterbarhet i ett mörkt landskap.

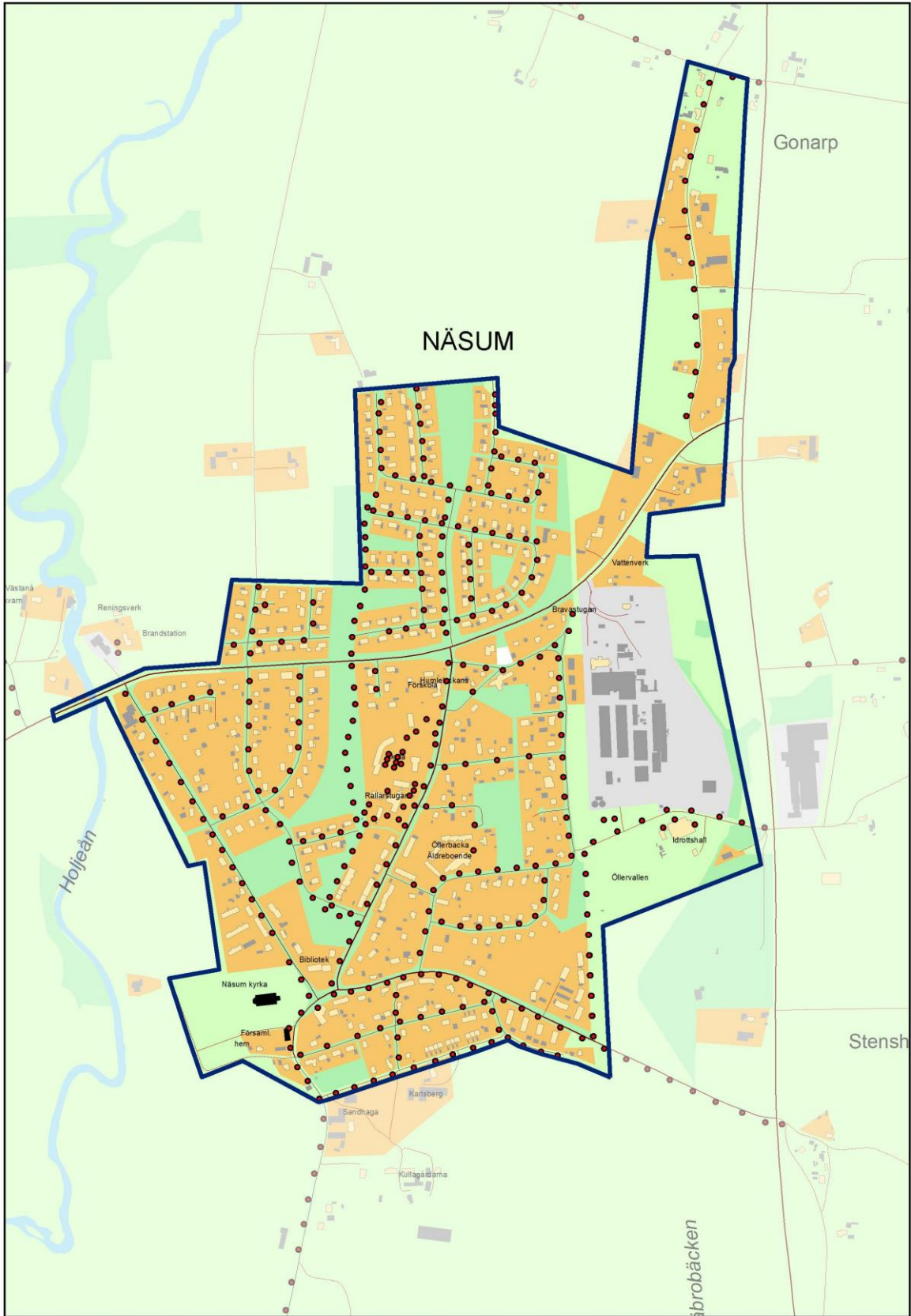
6. Nuläge

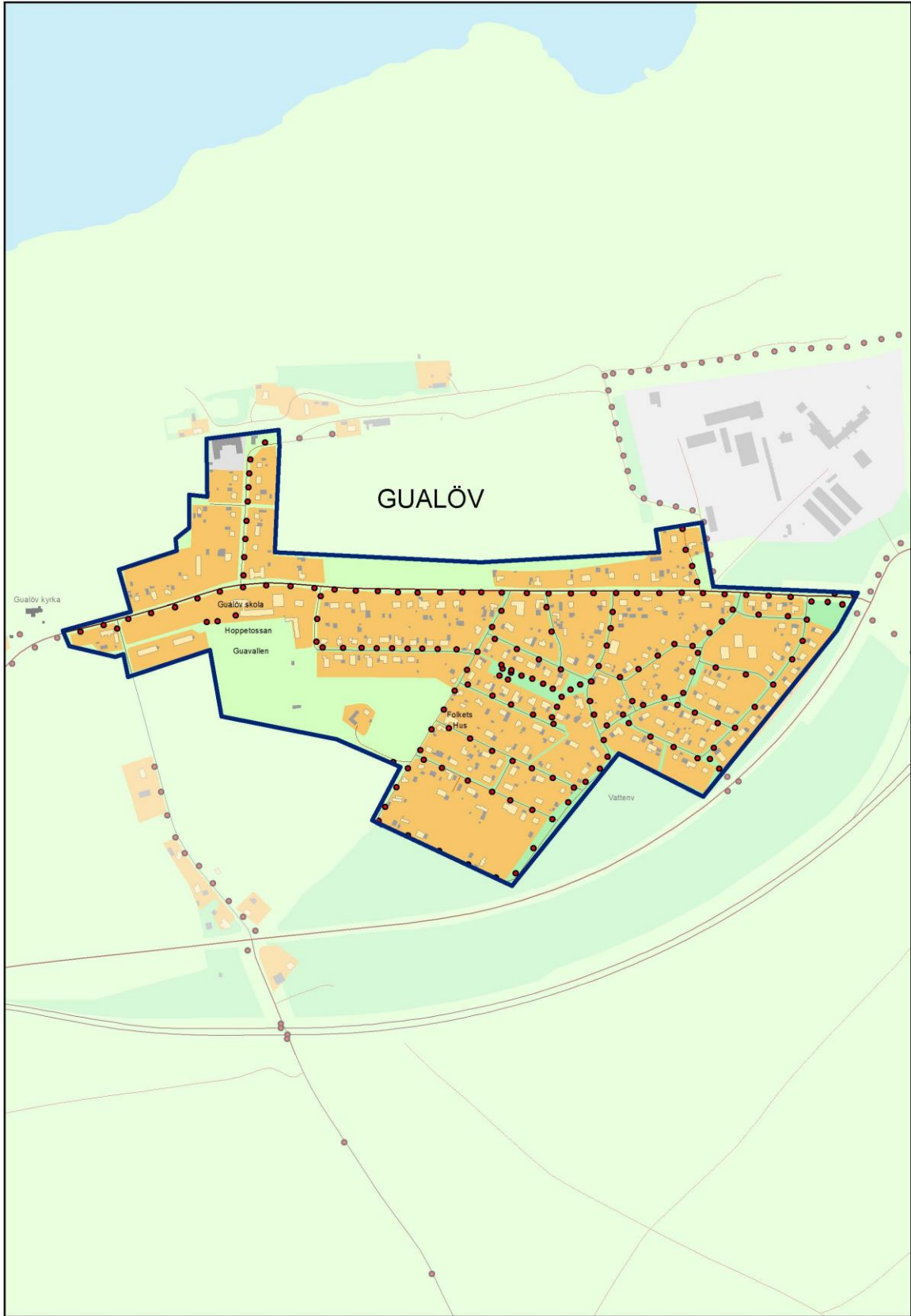
I Bromölla kommun finns cirka 4434 belysningspunkter längs gator och vägar och gc-vägar. Drygt 300 av belysningspunkter finns längs gator och vägar där kommunen inte är väghållare huvudman. Här är det framför allt Trafikverket som är väghållare, men enskilda och samfälligheter, vägföreningar förekommer också.

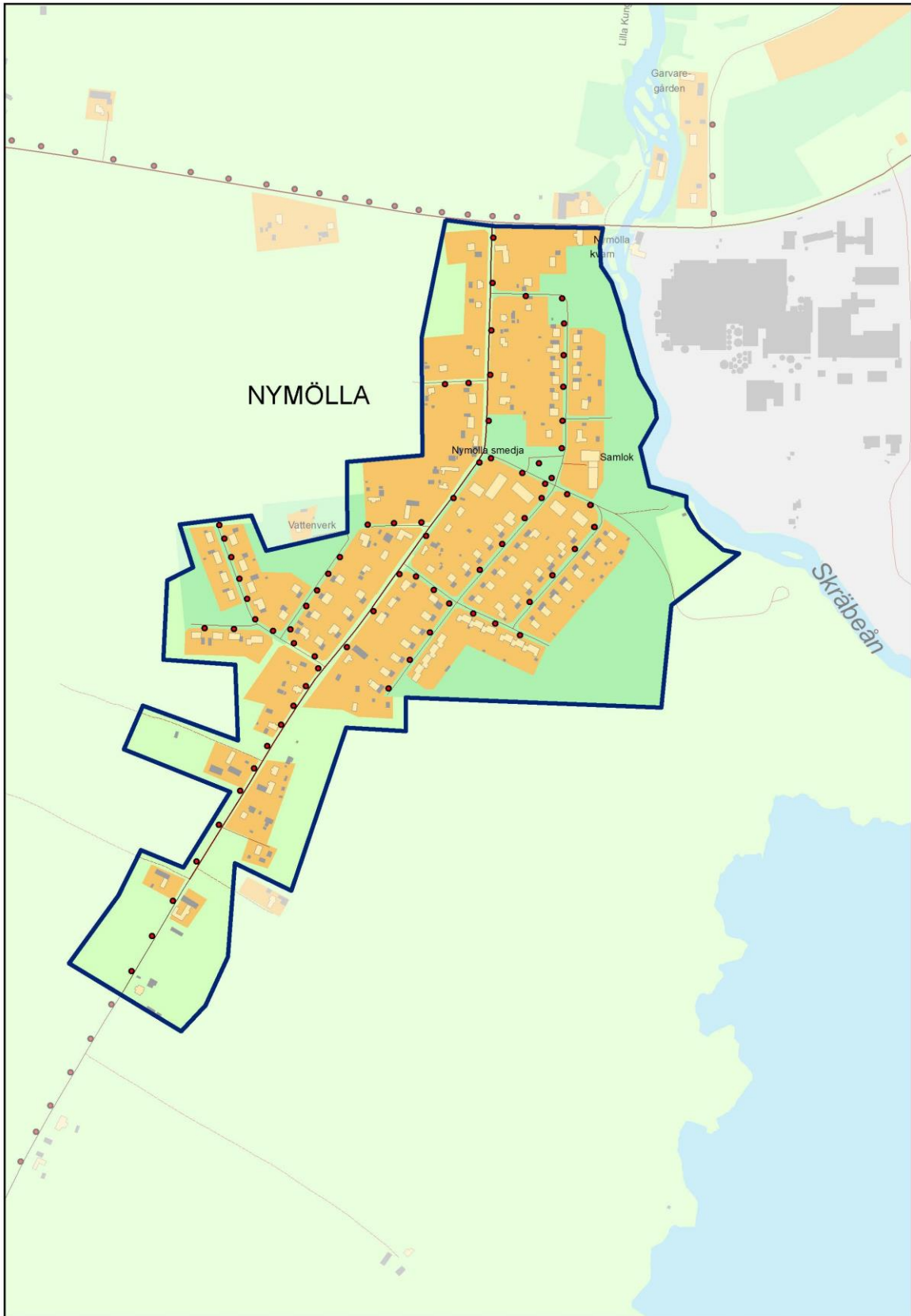
6.1 Tätorter

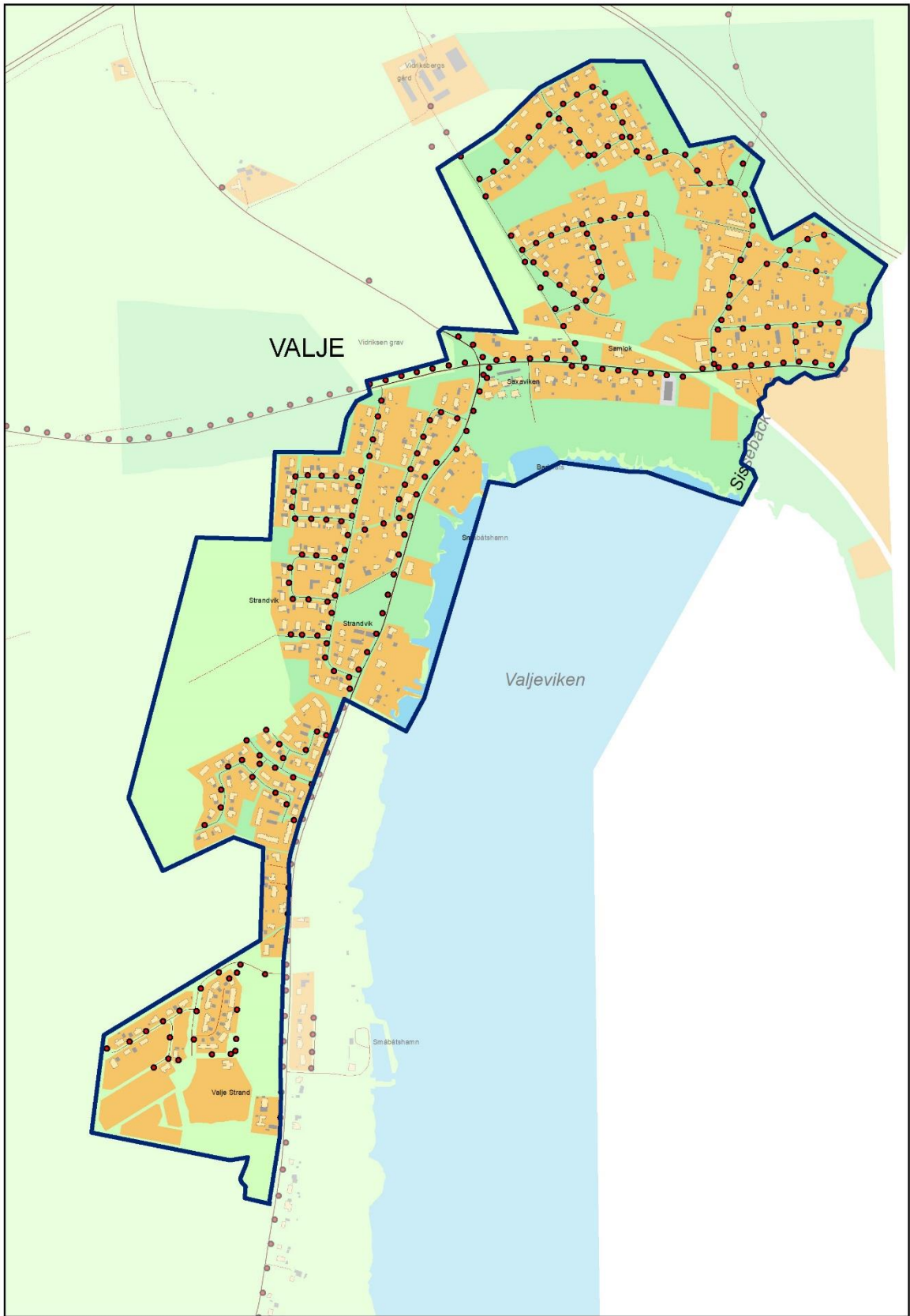
Nedan redovisas kartor med belysning för de olika tätorterna inom kommunen. Kartor är tänkt att upplysa om vart alla belysningspunkter finns samt gränser för tätbebyggda områden.



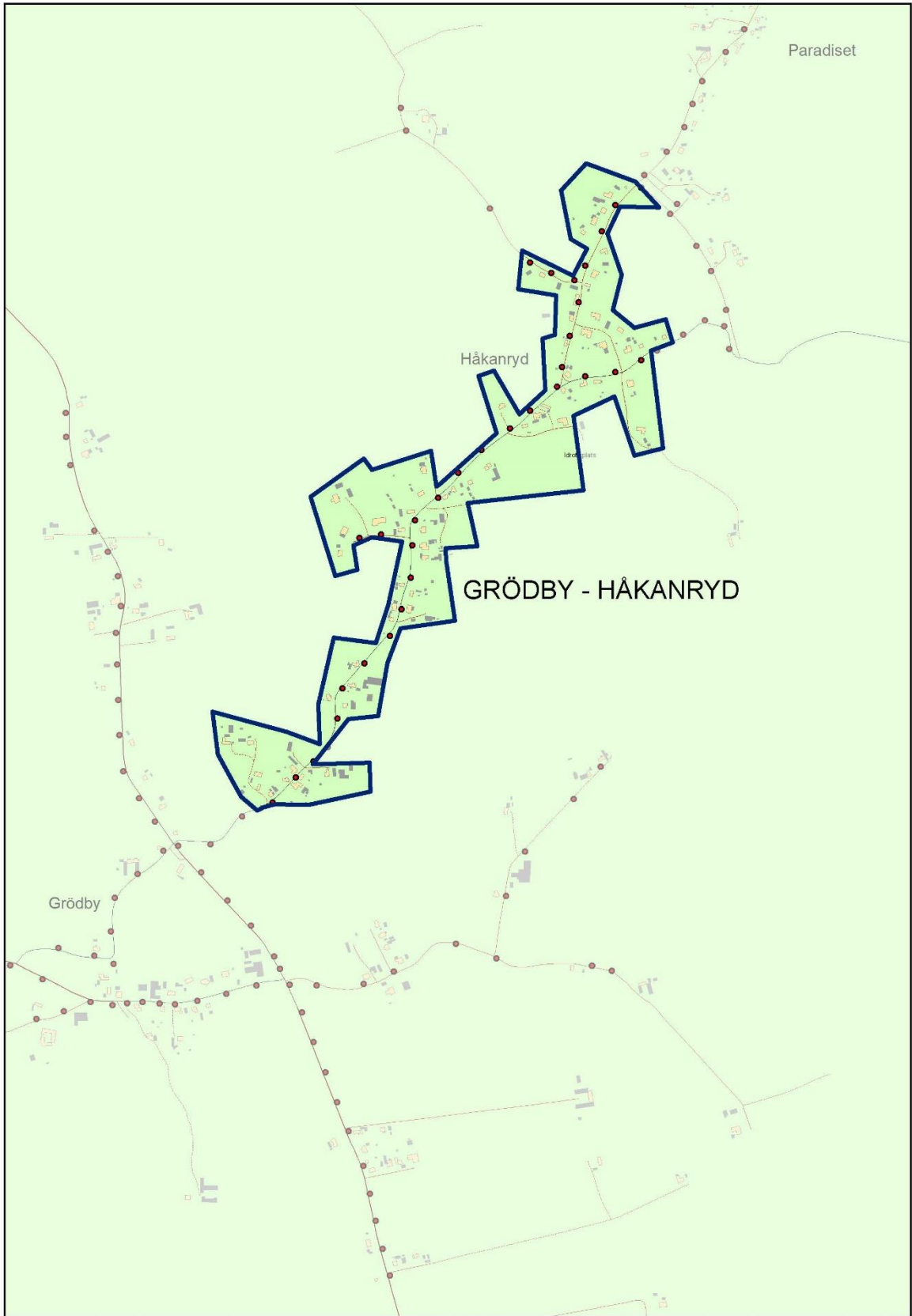


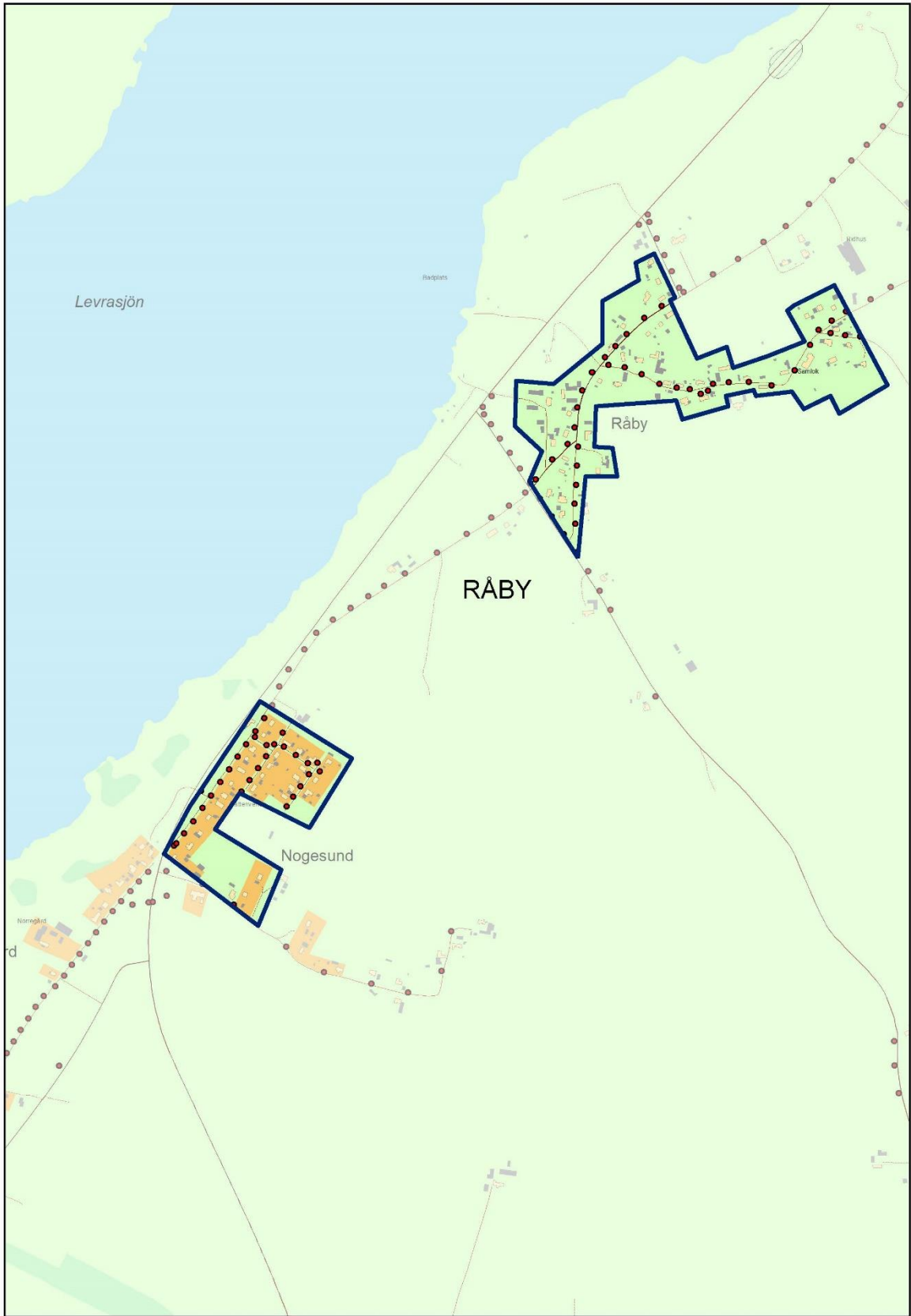


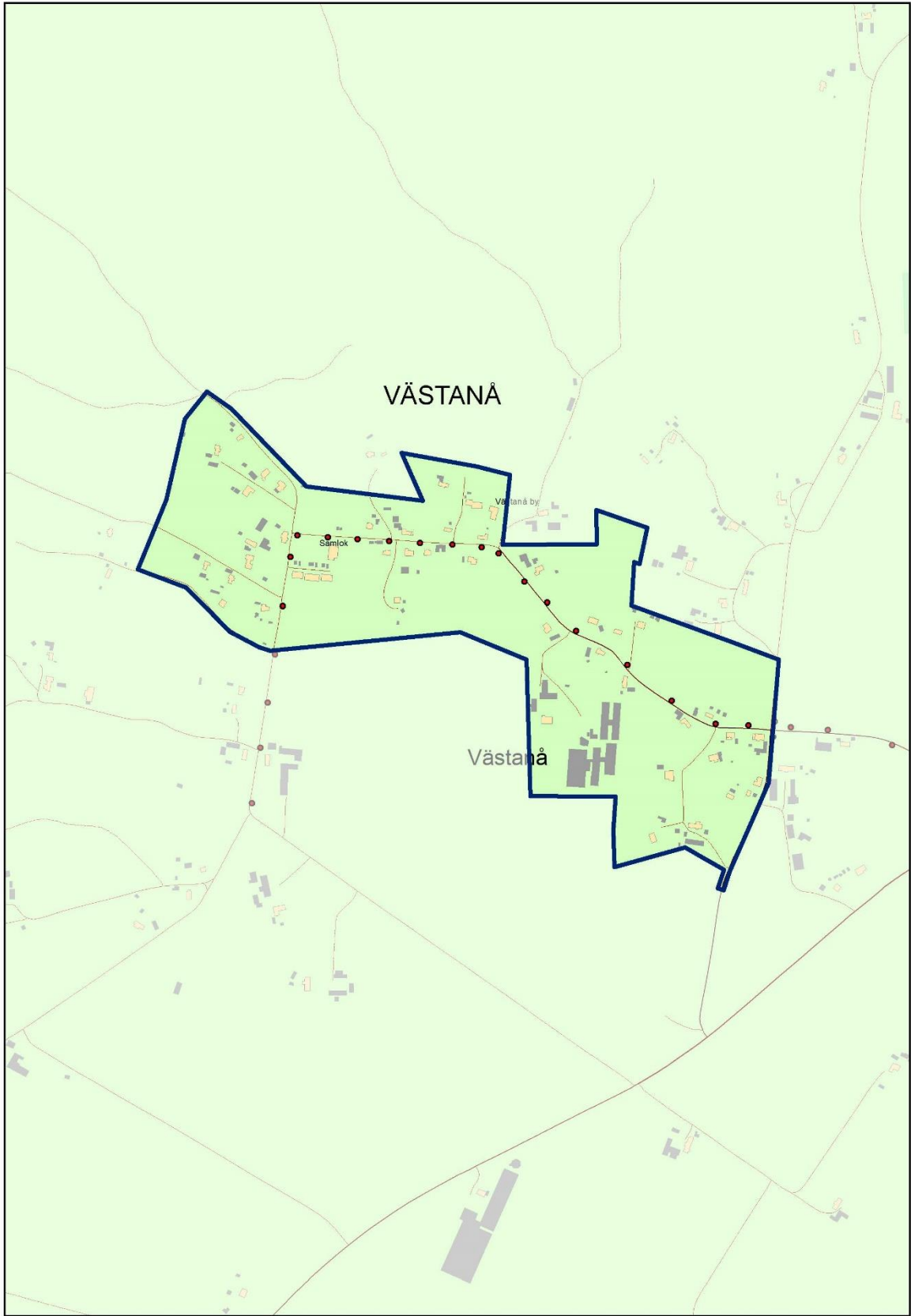












7.0 Riktlinjer

Riktlinjerna för gatubelysning är uppdelade i två kategorier, riktlinjer för gatubelysning inom tätort och riktlinjer för gatubelysning utanför tätort.

Grundprincipen är att gator och gång- och cykelvägar inom tätort ska vara belysta. Undantag ska göras för vägsträckor utan intilliggande fastigheter där separat belyst gång- och cykelväg finns och där belysning inte krävs av trafiksäkerhetsskäl eller i övrigt påverkar samhällsstrukturen.

För att kommunen ska ansvara för belysning utanför tätort krävs att något av de kriterier under punkten Gatubelysning utanför tätort uppfylls. Kriterierna gäller för såväl statlig-, enskild eller kommunal väg eller gc-väg. Undantag kan göras för platser med stor del oskyddade trafikanter eller vid hög trafiksäkerhetsrisk. För statlig väg gäller riktlinjerna endast där Trafikverket inte påtar sig något belysningsansvar.

Den generella inriktningen på kommunens gatubelysning är att det inte ska vara mer ljus än vad som krävs. Kommunen ska eftersträva en så energisnål gatubelysning som möjligt. Vid dimensionering av belysningsanläggningar ska energi- och underhållskostnad beaktas och vägas mot belysningsbehov och utseende. Reducering genom t ex nattsänkning eller närvarostyrning ska tillämpas i möjligaste mån med avvägning mellan energiåtgång och behov av ljus.

På det enskilda och kommunala vägnätet utanför tätort kan glesare avstånd mellan belysningspunkter tillåtas. Avsteg från de generella ljuskraven kan göras på sträckor där trafiksäkerhetsrisken bedöms vara låg.

7.1 Gatubelysning inom tätort

Inom detaljplanelagda områden ska gatubelysning finnas vid:

- GC-vägar
- Bostadsgator
- Genomfartsgator, samlingsgator och industrigator
- Busshållplatser och övergångsställen/passager
- Parkering
- Torg

Gc-vägar

Grundprincipen är att gc-vägar ska vara belysta. Undantag kan göras på sträcka eller plats som inte används frekvent och där alternativ väg finns eller där befintlig övrig belysning bedöms tillräcklig.

Genomfartsgator, samlingsgator och industrigator

Belysningspunkter ska minimeras på gator där det parallellt finns gc-vägar med belysning. Belysningsbehovet ska bedömas efter trafikförhållande och samhällsstruktur.

Busshållplatser, övergångställen/passager

På platser med specifikt behov av belysning av säkerhets- och trygghetsskäl ska i möjligaste mån behovet tillgodoses genom anpassning av befintlig belysning utmed gator och gc-vägar. Om detta inte är möjligt ska belysningen förstärkas på dessa platser.

Parkering

Belysning av parkeringsplatser ska i möjligaste mån ske genom anpassning av befintlig belysning utmed gator och gc-vägar. Om detta inte är möjligt ska belysningen förstärkas på dessa platser.

Torg

Belysning på torg, eller allmänna ytor att jämställa med torg, ska förutom att vara funktionell även ge en ökad kvalitet på utomhusmiljön.

7.2 Gatubelysning utanför tätort

Kommunen kan, genom kommunens upphandlade entreprenör, svara för drift och underhåll av gatubelysning utanför tätort om något av följande kriterier för väg eller gång- och cykelväg uppfylls:

- Inom detaljplanerat område.
- Inom område som är sammanhållen bebyggelse
- Vid koncentrerade bebyggelse. Med koncentrerade bebyggelse avses minst 7 st bostadshus, med fast boende och/eller verksamheter utmed en och samma väg. Bostadshus och/eller verksamheter ska ha ett inbördes avstånd mindre än 100 meter. Bebyggelse ska ligga i direkt anslutning till vägen och ha primärt utfartsväg mot den.
- På sträcka med tydlig koppling till målpunkt med stor allmännytta.
- Gator och platser som av hävd haft belysning.

Vilka sträckor som ska vara belysta inom de områden som omfattas av ovan angivna kriterier avgörs i varje enskilt fall av Tekniska enheten.

8 Referenser

Litteratur

VGU Vägar och gators utformning 2015:086

Trafikverket Vägbelysningshandbok

Webbsidor

VGU <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/Utformning-av-vagar-och-gator/vagar-och-gators-utformning-vgu/>