

Resultat af kommunal høring vedr. gadebelysning

Sammenfatning

Denne undersøgelse er foretaget for at få mere, og landsdækkende viden om kommunernes praksis med at reducere eller slukke gadelyset, sådan som flere medier i løbet af 2010 har berettet om. Undersøgelsen er gennemført som en rundringning til 30 kommuner. Undersøgelsen er gennemført i samarbejde mellem Dansk Vejforening og FDM.

Undersøgelsen viser, at reduceret eller slukket gadebelysning i en eller anden form er meget udbredt og findes i 4/5 af de svarende kommuner.

Indenfor samme kommune anvendes i flere tilfælde både slukning og reduceret lys. Generelt slukkes eller reduceres lyset ikke "i blinde", men selektivt i forhold til område og trafik.

Lidt overraskende er, at mange kommuner – 2/3 – vurderer, at reduceret gadebelysning ikke har nogen færdselssikkerhedsmæssig effekt, eller oplyser at de ikke har vurderet den sikkerhedsmæssige effekt. 3/4 har ikke foretaget nogen kompenserende tiltag for at imødegå en reduceret færdselssikkerhed i forbindelse med reduceret eller slukket gadebelysning.

Gadebelysningen er et forhold som kommunen konkret skal vurdere når den bygger eller omlægger sine veje, men noget tyder altså på, at en tilsvarende, konkret vurdering ikke er en del af kommunernes beslutning om at spare på gadebelysningen.

Samlet set bekræfter undersøgelsen en formodning om, at kommunernes valg af reduceret gadebelysning primært er et økonomisk spørgsmål, og at der kan være et valg med et overset problem for færdselssikkerheden.

Hovedresultater

Undersøgelsen viser, at reduceret gadebelysning er en meget udbredt praksis i kommunerne. De meste udbredte metoder er generel sænkning af lysniveauet eller deaktivering af en del af gadelyset – f.eks. i form af at slukke hver anden lygte. Omkring 4/5 af kommunerne i undersøgelsen benytter en eller begge metoder.

En fjerdedel af de svarende kommuner anvender en generel slukning af gadelyset. Typisk som en del-løsning for noget af gadelyset mens andet lys reduceres, som nævnt ovenfor.

Da de fleste kommuner allerede benytter reduceret gadebelysning er det i undersøgelsen kun få (2) som siger de vil indføre det.

Halvdelen af kommunerne svarer, at de har beregnet en besparelse af det reducerede eller slukkede gadelys. Besparelsen varierer fra 100.000 kroner til flere millioner kroner.

En tredjedel af kommunerne vurderer, at der ikke er nogen færdselssikkerhedsmæssig effekt af den reducerede belysning. En anden tredjedel svarer, at de ikke har vurderet effekten. Kun 3 vurderer at det medfører en øget risiko.

3/4 af kommunerne svarer, at de ikke har indført eller ikke overvejer kompenserende tiltag (heraf 4 kommuner "Ved ikke/andet") for færdselssikkerheden på baggrund af den reducerede belysning. Kun 3 kommuner svarer ja til dette.

Kommunerne er også blevet spurgt om de har planer om at overføre gadelys til private grundejere. 9 svarer ja og 10 svarer nej. Tolkningen af kommunernes svar på dette punkt vanskeliggøres af, at der 2 uger inden rundspørgen blev fremsat et lovforslag om netop dette, og det er ikke muligt at se om kommunerne har ændret planer på den baggrund.

Samlet vurdering

Den samlede vurdering af rundspørgens resultat er, at reduceret eller slukket gadebelysning er mere udbredt end hidtil antaget. I juni gav en rundringning af Ritzau det resultat at en fjerdedel af kommunerne anvendte slukket/reduceret gadelys.

Kommunernes svar antyder, at gadebelysningen i de fleste tilfælde reduceres eller slukkes selektivt, afhængigt af trafikomfang og områdets karakter mv., hvilket - isoleret set - er fornuftigt sammenlignet med en generel slukning.

Det kan til gengæld undre, at en tredjedel af kommunerne ikke vurderer effekten af det reducerede gadelys.

Og især kan det undre, at 3/4 af kommunerne ikke har foretaget kompenserende tiltag som f.eks. bedre afmærkning eller skiltning mv. som trafikanterne kan orientere sig efter.

En del kommuner svarer i øvrigt, at de ikke ved, hvor meget de sparer på den reducerede belysning da det er en praksis de har fulgt i en lang årrække.

Samlet set er indtrykket derfor, at flertallet af kommunerne nok er selektive og ikke ukritiske med, hvor de slukker eller reducerer lyset, men at de gør sig få eller ingen overvejelser om, det kan betale sig. Især hvis man tænker på omkostninger forbundet med trafikulykker.

Hvis man - som f.eks. en af de svarende kommuner - har benyttet reduceret gadebelysning i 30 år, burde der vel have været gennemført både en færdselssikkerhedsmæssig vurdering og/eller en cost-benefit vurdering. Endvidere kan de trafikale forhold have ændret sig væsentligt i perioden, hvilket i sig selv peger på behovet for en ny vurdering.

Eksempelvis kan en besparelse i strøm hurtigt ædes op af selv mindre ulykker med personskade, der - ifølge DTU Transports trafikøkonomiske enhedsomkostninger - kan løbe op i 400.000 kr. for én ulykke med personskade (ikke trafikdrab).

International forskning viser en øget ulykkesrisiko på 25-50% ved reduceret gadebelysning, og at det især er bløde trafikanter det går ud over.

En alternativ forklaring på svaret fra de kommuner, der svarer at de ikke vurderer de færdselssikkerhedsmæssige effekter eller ikke foretager kompenserende tiltag kunne være, at respondenterne ikke kender til vurderinger eller kompenserende tiltag som rent faktisk er foretaget i kommunen.

Hvis dette er tilfældet, kan situationen konkret være mindre alvorlig end undersøgelsen antyder. Til gengæld vil det understrege, at vurderingen af at reducere gadelyset primært foretages ud fra en økonomisk betragtning og løsrevet fra viden om de færdselssikkerhedsmæssige effekter.

Manglende viden er dog næppe en sandsynlig forklaring idet respondenterne generelt er erfarne og centralt placerede i forhold til kommunens vejogaver.

Baggrunden for undersøgelsen

Pressen har i en række tilfælde i løbet af 2010 beskrevet, hvordan nogle kommuner som et led i sparebeholdelserne vil slukke eller reducere gadelyset i nattetimerne.

Besparelsen gælder især el-forbruget og i mindre omfang materialer.

Der er imidlertid indirekte omkostninger forbundet med denne type besparelse. Navnlig kan der være betydelige omkostninger forbundet med trafikulykker, hvor forskning på området viser en markant højere ulykkesrisiko ved selv mindre reduktioner i lyset.

Gadelysning er i noget omfang kriminalpræventivt og mindsket gadelysning kan altså medvirke til øget kriminalitet, herunder biltyverier og indbrud.

Endelig har nogle kommuner også i indeværende år taget beslutning/er på vej til at tage en beslutning om at lægge gadelysningen på de private fællesveje ud til grundejerne¹.

Så vidt vides, havde ingen i 2010 overblikket over hvor mange kommuner der sparer eller vil spare på gadelysningen. Traditionelt opfanger kommuner dog hurtigt spareidéer fra hinanden og man kan formode, at årets omtale i pressen kan have gjort fænomenet mere udbredt.

Formålet med en høring af kommunerne var at finde ud af hvor udbredt reduktionen af gadelysningen er blevet/er på vej til at blive.

Telefon-rundspørge

FDM har gennemført en telefonisk rundspørge til 30 kommuner på baggrund af Dansk Vejforenings forlæg og udvalg af 30 kommuner, som er et udvalg der udtrykker en repræsentativitet i forhold til landets samtlige kommuner set ud fra befolkning, vejlængde, vejbudget, vejtrafikulykker, landsdel og land-/by-kommune.

Landets 4 største kommuner København, Århus, Aalborg og Odense indgår uden hensyntagen til repræsentativitet.

¹ Afværges måske af et kommende forslag til ændring af vejloven

Spørgsmålene er rettet til kommunernes tekniske forvaltning, hvor viden og kompetence om kommunens veje befinder sig.

Det er vurderingen fra FDM, som har foretaget de konkrete interviews per telefon, at respondenterne har en indsigt og er på et niveau i kommunen, hvor de burde have tilstrækkelig indsigt i kommunens praksis og planer vedrørende gadebelysning. Herunder eventuelle sikkerhedsmæssige tiltag i forbindelse med ændringer af gadebelysningen.

Respondenternes erfaring på området fremgår bl.a. af at der i flere tilfælde gives oplysninger om kommunens praksis mange år tilbage i tiden.

Ud af de 30 kommuner kunne eller ville 5 kommuner ikke svare. Frafaldet er geografisk nogenlunde jævnt fordelt.

Hovedårsagen til frafaldet er kommuner der henviser til el-selskabet som står for drift og vedligeholdelse af gadelyset. Gadelyset er typisk lagt ud til et kommunalt eller privat el-forsyningsselskab. Beslutningen om, hvilke gader der skal belyses / hvordan, er dog formelt stadig kommunens.

Frafaldet med den nævnte begrundelse rejser det spørgsmål, om nogle kommuner også overlader deres belysningsplan til el-selskabet under en given økonomisk ramme?

Det er valgt ikke at offentliggøre de enkelte kommuners svar.

Resultat fordelt på de konkrete spørgsmål i antal kommuner

Der blev spurgt om følgende forhold:

1) Benytter kommunen på noget tidspunkt af året reduceret gadebelysning i hele eller dele af tidsrummet 1800 til 0600?

- Hvis ja: hvilken type:
 - a) Generel sænkning af lysstyrken. 11
 - b) Deaktivering af dele af gadebelysningen – herunder deaktivering af f.eks. hver 2. gadelygte 14
 - c) Generel slukning af gadebelysningen 6
 - d) Anden type (hvilken?) 0

Bemærk: flere svarmuligheder per kommune i ovenstående.

- Hvis nej: Har kommunen planer eller forslag² om at indføre reduceret gadebelysning? Ja: 2
- Fortsat nej (gå til spørgsmål 5). 3

2) Har kommunen beregnet en besparelse/forventet besparelse ved at reducere gadebelysningen?

Ja: 13

² Gælder såvel politiske forslag som forvaltningens eventuelle planer/overvejelser om at foreslå reduktioner af gadebelysningen

- Hvis ja: cirka hvor stor en besparelse på årsplan? **100.000 til flere millioner**

Nej: **5**
Ved ikke: **4**

3) Har kommunen vurderet de færdselssikkerhedsmæssige effekter af at reducere gadebelysningen?

- Hvis ja: hvilken effekt vurderer kommunen det vil have?
 - a) Ingen **8**
 - b) En mindre forøget risiko for ulykker **3**
 - c) En større forøget risiko for ulykker **1**
 - d) (andet) **3**

Nej/ved ikke: **7**

Bemærk: de 3 kommuner som angiver "andet" henviser til at deres reducerede gadebelysning følger "loven".

4) Har/vil kommunen i forbindelse med at reducere gadebelysning er indført/vil blive indført foretaget kompenserende tiltag?

- For færdselssikkerheden: (Hvis ja: hvilke?)
- For en kriminalpræventiv effekt (Hvis ja: hvilke?)

Nej: **15**
Ved ikke: **4**

I alt 3

5) Har kommunen planer om at overføre gadebelysning til private grundejere (private fællesveje)?

Ja: **9**

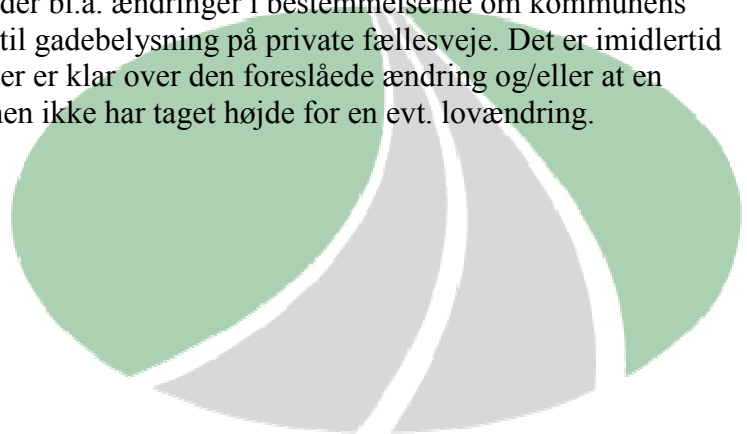
- Hvis ja: cirka hvor mange kilometer vej? **26 til 200 km.**

Nej: **10**

Ved ikke/overvejer:

5

Bemærk: rundringningen er foretaget efter lovforslaget om private fællesveje blev fremsat. Lovforslaget indeholder bl.a. ændringer i bestemmelserne om kommunens adgang til at afholde udgifter til gadebelysning på private fællesveje. Det er imidlertid muligt at ikke alle respondenter er klar over den foreslåede ændring og/eller at en beslutning eller plan kommunen ikke har taget højde for en evt. lovændring.



Bilag: Kommunerne i rundspørgen.

Der er udvalgt 26 kommuner som efter en analyse af samtlige kommuners score på parametrene vejbudget, vejlængde og trafikulykker skønnes at være repræsentative. De 26 kommuner er desuden fordelt på alle tre landsdele og på land-/by kommuner.

Dertil indgår landets 4 største kommuner fordi de alene ved deres størrelse er særligt relevante for rundspørgen.

Der er tale om følgende kommuner:

1. København
2. Frederiksberg
3. Bornholm
4. Gladsaxe
5. Gribskov
6. Helsingør
7. Herlev
8. Hillerød
9. Hvidovre
10. Rødovre
11. Tårnby
12. Guldborgsund
13. Lejre
14. Sorø
15. Vordingborg
16. Billund
17. Kerteminde
18. Svendborg
19. Faaborg-Midtfyn
20. Odense
21. Herning
22. Silkeborg
23. Norddjurs
24. Århus
25. Tønder
26. Struer
27. Frederikshavn
28. Jammerbugt
29. Vesthimmerlands
30. Aalborg

