

# Vejbelysning moderniseres – bare ikke på motorvejen

TEKST /  
EVA KARTHOLM  
sekretariatschef,  
VEJ-EU

Vi sparer på belysning i Danmark. Det har måske at gøre med *den beskedne, næsten puritanske tradition i Danmark og i Norden om ikke at prange og prale*. Det er i al fald påfaldende, at vi selv i de lange mørke måneder er meget tilbageholdende med at sætte lys på de smukkeste bygninger og bade vores gaderum i betryggende lys. Og det gælder også - langt de fleste steder - vejnettet.

**K**lima- og energimålsætninger taler for snusfornuftig mørklægning. Det er ikke ligefrem nemt i disse tider at opnå forståelse for mere lys over gader og veje. Vi har slukket for f.eks. hver anden gadelampe for konkret at spare på energien. Det har vi gjort historisk, og vi gør det også sine steder i dag.

Det har dog mest symbolsk værdi. I dag har vi moderne belysningsteknologi til at gå den stik modsatte vej. Vi kan få mere belysning uden at bruge mere energi - eller øge driftsomkostningerne. Lys fra f.eks. et solcellebatteri på en mørk vej giver personlig tryghed, forebygger kriminalitet og øger den trafikale sikkerhed for en beskednen investering.

## UDSKIFTNING AF GAMLE GADELAMPER

Langt de fleste lamper på gader og veje er hængt op engang i 1970'erne og i 1980'erne - nogle endda meget tidligere. Det er gammeldags lamper, som har tjent deres formål, og derfor bliver de pillet ned. Nogle til et nyt liv som trendy spisebordslampe med energisparepære, som det er sket i hovedstaden med stadsarkitektens gamle Københavnrelamper fra 1969.

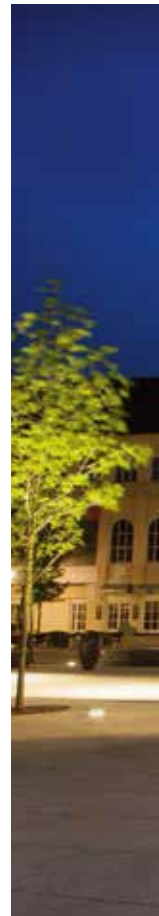


Foto: VEJ-EU.

Udskiftning af gadelamper - der er mange penge at spare ved at udskifte gamle armaturer med moderne LED-lamper.



Foto: Lars Bahl.



Alene i København er 44.000 armaturer skiftet ud med nye energieffektive LED-løsninger. Det taler til pengepungen i både kommunerne og vejsektoren. Det mærker vi også i VEJ-EU, Vejsektorens Efteruddannelser, hvor vi blandt de kommunale vejansvarlige møder stor interesse for at tilegne sig teknologi-tips, belysningskompetencer og viden om best practise.

Moderne LED-teknik reducerer ikke bare energiforbruget, det bidrager også betydeligt til CO<sub>2</sub>-reduktion og sparer skattekrone ved at skifte til nyt med lavere driftsomkostninger.

#### LAVTHÆNGENDE FRUGTER

Der foregår konstant teknologiforbedringer, og da halvdelen af de gamle gadebelysninger fortsat ikke er udskiftet, bliver gevinsten hele tiden større. Gadelamperne er lavthængende frugter, som kan plukkes og erstattes med nye som et selvstændigt element i den grønne omstilling.

I VEJ-EU har vi samlet op på de erfaringer, der er gjort, med henblik på at klæde de relevante faggrupper på til processen med at udskifte de sidste energitunge lamper. Det vil sige, at vi har samlet tips og erfaringer om proces og om teknologi og om best practise leveret af dygtige branchefolk, som kan sætte tal på CO<sub>2</sub>-aftryk og driftsgevinst, men også give brugbar viden om udbudskrav, jura og lovkrav.

Frederiksberg – gadebelysningen er tryghedsskabende og hjælper gående, cyklende og bilister med at orientere sig.

#### BELYSNING SOM SIKKERHED OG TRYGHED

Vej- og gadebelysning handler også om mere end energi og økonomi. Vi skal selvfølgelig være kritiske i forhold til klimabelastende og energikrævende anlægsaktiviteter, men her kommer teknologien os i møde med lav-emission og energieffektivitet.

Belysning handler imidlertid også om tryghed på gader og veje for al slags færden og færdsel. Bag rattet handler det om trafiksikkerhed og overskuelighed i de mest komplekse og tæt trafikerede dele af bytrafikken. De færreste kan vel forestille sig at køre rundt i gaderne uden den orienterende belysning, som vi kender i byerne. Og er man ikke i bil, men på gå-ben eller cykel, kan det mange steder være utrygt og ubehageligt at færdes i mørke.

Vi kan nok også blive enige om, at der ikke er brug for flere symbolske slukninger af gadebelysningen, nu hvor vi har grønne og energieffektive alternativer til de gamle gadelamper. Det bør være samfundsmæssigt rentabelt at skabe trygge, sikre og overskuelige gader og veje for alle slags trafikanter i byerne. Også derfor må vi formode, at moderniseringen vil fortsætte – og



måske vil teknologien give inspiration til at nytænke, hvordan vi oplyser gader og veje.

### LYS PÅ MOTORVEJE

Holdningen til belysning af motorveje er mindre konsistent. Generelt er motorveje ikke oplyste i Danmark. I nogle lande ser vi et tæt motorvejsnet med kilometervis af belysning. Andre steder knap så meget, men generelt er det sådan, at belysning tjener sikkerhed og overskuelighed i de mest trafikerede byområder.

Der er i dag små 100 kilometer motorvej med belysning i Storkøbenhavn og ved Limfjordstunnelen. Er det nok, eller er det, som Vejdirektoratet hævder til, for meget? Bør de mest trafikerede strækninger være belyst for at skabe tryghed for trafikanterne og sikkerhed for overblik? Er nedblændede forlygter nok i tæt og mangesporet trafik? Er lys på motorvejen gammel vane, og er bilernes lygter så gode nu, at det er overkill? Og hvad betyder den grønne, moderne og energieffektive LED-lampe i denne sammenhæng? Ændres præmisserne i kraft af en bæredygtig teknologi? Der er spørgsmål nok at besvare.

### VEJDIREKTORATET SLUKKER LYSET

Som forsøgsordning har Vejdirektoratet valgt at skru ned for lyset. Det gælder i første omgang motorvejsbelysningen i Storkøbenhavn. Vejdirektoratet forsøger samtidig at reducere baggrundsbelysning eller lysforurening, om man vil, der af mange anses som et problem særligt i Københavnsområdet.

Det er også en snusfornuftig løsning, da forsøgsordningen udover lysforurening er begrundet i ønsket om

at reducere energiforbruget og tilpasse belysningen til en mere moderne opfattelse af, hvad der er nødvendigt. Det er dog sådan, at belysningen af en mindre del af motorvejsnettet er etableret før energikrisen for snart 50 år siden efter amerikansk forbillede, og belysningen er derfor, ifølge Vejdirektoratet, i dårlig vedligeholdelsesmæssig stand.

Det rejser så det spørgsmål, om også Vejdirektoratet kunne gøre det samme, som kommunerne er i fuld gang med, nemlig at udskifte de gamle lamper med nyt, moderne og bæredygtigt armatur. Vejdirektoratet har været i gang på nogle strækninger, men på motorvejen omkring København afventer man altså resultatet af forsøgsordningen og den efterfølgende politiske proces. Det trafikikkerhedsmæssige behov består fortsat både på motorvejen og i byerne. Spørgsmålet er, om hvordan man bedst løser det der, hvor armaturerne er blevet forældet [n](#)

Aalborg Havnefront – et eksempel på gadebelysning, der samtidig fremhæver byrummet på en

### FAKTA

VEJ-EU er en selvstændig forening dannet af vejsektoren. Foreningens medlemmer er Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening, DI Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører og Ingeniørskolernes Lærerforening for Vej- og Trafikteknik (ILVT).

VEJ-EU's formål er at understøtte behovet for ny viden og skubbe til den tekniske udvikling inde for infrastrukturektoren gennem videndeling og kurser.

