

Likelydende brev er sendt til  
Olje- og energidepartementet OED  
Samferdselsdepartementet SD  
Kommunal og distrikts departementet KDD

## Rapport «Smarte strategier for måling av veglys» videre oppfølging

Medlemmene i Vegforum for byer og tettsteder (VBT) har signaliserte utfordring etter endringer i organiseringen av nettselskapene, endringer i eierskap til veglysanlegg og endrede krav til måling. Kommunene har registrert at nettselskap og kommuner kan ha ulike oppfatninger om hva som er en samfunnsgunstig strategi for å følge opp veglysene på en god måte. Spørsmålene er delvis belyst i en rapport som RME har fått utarbeidet av Oslo Economics as. (Ekstern rapport Nr. 8/2020 «Utredning om måling av veg- /gatelys»)

VBT er et fagnettverk for de største bykommunene i Norge. Dagens medlemmer er kommunene Arendal, Asker, Bergen, Bodø, Bærum, Drammen, Fredrikstad, Gjøvik, Karmøy, Kristiansand, Lillehammer, Lillestrøm, Moss, Oslo, Porsgrunn, Sandefjord, Sandnes, Sarpsborg, Skien, Stavanger, Tromsø, Trondheim, Tønsberg og Ålesund (24 kommuner).

Det kommunale vegnettet utgjør 43 % av det offentlige vegnettet. 25 % av de kommunale veiene er i VBT kommunene. 50 % av Norges befolkning bor i en VBT kommune.

Norsk kommunalteknisk forening kjenner igjen problemet også hos de mindre kommunene og har gitt tilskudd til utarbeidelse av rapporten. Erfaringer fra noen mindre kommuner er tatt med i kartleggingen til rapporten.

Kommunene oppfatter at regelverket tolkes forskjellig hos de enkelte nettselskapene. Vi ønsker å kartlegge ulikhetene og VBT engasjerte Oslo Economics as til å gjøre en utredning av følgende hovedproblemstillinger;

### Hovedproblemstilling 1:

En oppklaring av regelverket som kommuner, andre veglyseiere og nettselskap må forholde seg til – hva er de forskriftsmessige mulighetene, og hvordan tolkes de?

- Hvilke regelverk må kommunene forholder seg til?
- Er det noen forskriftsmessige hindringer for valg av strategi?
- Er det noen spesielle hensyn som må tas i forbindelse med innkjøp opp mot regelverket?

### Hovedproblemstilling 2:

Hva er hensiktsmessige strategier for kommunene?

- Skal kommunen investere i nye styreskap som skiller ut anleggene med egne målinger, eller skal de investere i moderne lysanlegg med integrert måling og styring?
- Er det fortsatt mulig og hensiktsmessig å estimere forbruk?
- Hvordan fordeles rollene mellom nettselskap og kommune, avhengig av valg av strategi?

## VBT - VEGFORUM FOR BYER OG TETTSTEDER

Dagens regelverk åpner for at armaturmåling kan brukes som et alternativ til AMS ved måling og avregning. Regelverket er likevel ikke tilpasset armaturmåling, og det er opp til hvert enkelt nettselskap å vurdere hvorvidt armaturmåling kan benyttes eller ikke. Vi tror at armaturmåling kan bidra til en mer samfunnsøkonomisk effektiv måling og avregning av veglys, i tillegg til redusert energibruk og reduserte kostnader for veglyseiere. Hvilken strategi som er mest kostnadseffektiv vil variere med kjennetegn på veglysanlegget.

Smarte veglysarmaturer gir også flere styringsmuligheter som bidrar til bedre stedstilpasning og redusert strømforbruk. Kommunene har brukt mye penger på å investere i moderne armaturer med LED lys. Disse gir lavere strømforbruk i utgangspunktet og ved dimming reduseres forbruket ytterligere. Vi får tilbakemeldinger fra kommuner om at investeringene ikke har ført til reduksjon i forbruk slik nettselskapet måler det.

### Rapport

Det foreløpige resultatet av vårt prosjekt er en ny rapport fra Oslo Economics as «Smarte strategier for måling av veglys» – en gjennomgang av relevant regelverk, og vurdering av hensiktsmessige strategier for måling av veglys. Rapporten følger vedlagt og er også publisert på vår [hjemmeside](#).

Armaturmåling kan bidra til mer samfunnsøkonomisk effektiv måling og avregning av veglys, og reduserte kostnader for veglyseiere. For at armaturmåling skal kunne bli et mer utbredt alternativ til AMS, er det antakelig behov for endringer i regelverket.

Gjennomføring av pilotprosjekter med bruk av armaturmåling i regi av nettselskap og veglyseier, slik RME oppfordrer til, kan potensielt bidra til endringer i regelverket. Det er samtidig en utfordring at initiativet til slike pilotprosjekter må komme fra nettselskap og veglyseier, fordi nettselskapene i utgangspunktet har få insentiver til å skulle igangsette, eller være med på, slike pilotprosjekter. Det kan derfor argumenteres for at RME bør ta en mer aktiv rolle i fremskaffelsen av slik dokumentasjon.

Selv om armaturmåling i dag ikke er en like fullverdig metode for måling og avregning som AMS, er det et betydelig bedre alternativ enn estimering. Når en del nettselskap i dag ikke aksepterer bruk av måleverdier fra armaturmåling, er begrunnelsen ofte knyttet til at armaturmåling ikke oppfyller dagens krav til forskrift. Samtidig er det flere nettselskap og veglyseiere som bruker armaturmåling, uten å bryte regelverket.

RME har påpekt at de ikke kan pålegge nettselskap å godta måleverdier fra armaturmåling. Likevel kan RME med fordel tydeliggjøre overfor nettselskap og veglyseiere at det i dag er mulig å benytte måleverdier fra armaturmålte anlegg som et alternativ til estimering, uten å bryte regelverket.

### Videre oppfølging

VBT ønsker at departementene går gjennom den vedlagte rapporten. Teknologien i veglysarmaturene utvikler seg raskt og vi må sikre oss et regelverk der det offentlige får utnyttet gevinstene og mulighetene som ligger i den nye teknologien.

Vi mener at gevinstene er åpenbare og at det ikke er behov for å gjennomføre flere piloter før man kan gjennomføre endringer i regelverket. Vi har dokumentert at nettselskapene har varierende holdninger til spørsmålene. Noen er positive til armaturmåling mens andre godtar ikke denne muligheten. Dette tilsier at styringssignalene ikke er gode nok fra RME.

## VBT - VEGFORUM FOR BYER OG TETTSTEDER

Vi stiller oss spørrende til at de kommersielle nettselskapene står fritt til å kreve løsninger som fordyrer driften av veglyset. Veglyset er som regel definert som et effektivt trafiksikkerhetstiltak, og vi mener det er viktig å bruke ressursene mest mulig effektivt for å nå 0-visjonen i forhold til drepte og hardt skadde i trafikken.

Vi har derfor følgende spørsmål til dere:

Hvilke endringer må gjøres i regelverket for at armaturmåling kan bli en likeverdig målemetode der denne er mest hensiktsmessig?

Hvilken behandling må skje før evt. endringer blir godkjent?

Hvordan kan vi jobbe videre med denne saken på en måte som gir oss mulighet til å få fram våre synspunkter?

Vi ser fram til å høre fra dere, og ta gjerne kontakt for en dialog om den videre behandlingen av saken.

Sola 10. mars 2023

Med vennlig hilsen

Turid Åsen

Daglig leder  
Vegforum for byer og tettsteder

Kopi: Reguleringsmyndigheten for energi (RME)  
Norsk kommunalteknisk forening Veg og Park  
KS Kommunenes sentralforbund  
Statens vegvesen