

Vägbelysning

Vägbelysningar har sitt ursprung i städernas gatubelysning. I Stockholm tändes de första gatubelysningarna, som drevs med rov- eller hampolja, 1749. Den första gaslampan tändes 1843. I början av 1800-talet fick ett flertal andra svenska städer sina första belysningar. När elektriciteten kom, så övergick man till elektriska lampor.

Vägbelysning är av ett betydande senare datum. I en cirkulärskrivelse 25.4 1946 anmodade Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) vägförvaltningarna att till styrelsen inkomma med förteckning över de broar och vägar, på vilka vägförvaltningarna bekostade belysning. Efter att de inkomna uppgifterna hade sammanställts och granskats ”får styrelsen, som finner att väghållning icke kan anses omfatta anordnande och hållande av vägbelysning annat än där trafiksäkerheten kräver sådan, lämna följande direktiv ifråga om kostnaderna för dylik belysning.

Vägförvaltningarna bemyndigades att bekosta belysning i följande fall, nämligen

- 1) å rörliga broar,
- 2) vid färjlägen samt allmänna kajer och bryggor
- 3) å trafikdelare och i trafikfyror”

(skrv från VoV till VFAC 30.1 1948)

Ungefär samtidigt fanns ett mål i RR huruvida en vägförening enligt lagen om enskilda vägar hade rätt att bekosta vägbelysning. RR konstaterade att så var fallet (RR årsbok 1946).

I landsbygdens byar tillkom under 1930-50-talen olika vägbelysningsföreningar som satte upp lampor inom byarna. I samband med kommunreformen 1952, då ett stort antal småkommuner upphörde och gick upp i en större, passade dessa på att inför sammanslagningen använda kommunalkassan till att bekosta lokal vägbelysning. Begreppet ”lysjunta” hör också till 1950-talet. Lysjuntor var syjuntor där kvinnor som sydde tillsammans sedan sålde sina sömnadsarbeten för att bekosta någon eller några lyktstolpar på hemorten.

Sveriges första motorväg, mellan Malmö och Lund, invigdes 1953. Först 1962 fick vägen någon form av vägbelysning, på en sträcka av 3 km närmast Malmö. År 1965 fick motorvägen genom Södertälje belysning på en sex km lång sträcka, där motorvägen passerade klaffbron. När Essingeleden, Sveriges första stadsmotorväg som den kallades, invigdes 1967, så fick leden belysning.

År 1965 utgav VoV en ”Promemoria rörande stationär vägbelysning” (skrv till vägförvaltningarna m fl 2.7 1965). VoV konstaterade där att ”Behovet av stationär vägbelysning utanför tätorter blir allt större på starkt trafikerade vägar. En viss samordning och enhetlighet är önskvärd i belysningsfrågorna”. PM behandlade dock inte själva frågan om

vägmyndighetens kostnadsansvar eller övriga skyldigheter, då frågan var under behandling inom 1960 års vägsakkunniga. PM gick igenom olika typer av lampor, stolpar, placering mm.

Redan 1963 hade dock VoV konstaterat att det fanns behov ur trafiksäkerhetssynpunkt av separat belysning på vägmärken på ett stort antal vägar och föreskrev att på motorvägar skulle samtliga vägmärken vara belysta (skrv till vf 3.9 1963).

Efter högertrafikomläggningen 3.9 1967 fortsatte sedan utbyggnaden av vägbelysning, där så var lämpligt.

Jan-Olof Montelius

jan-olof.montelius@trafikverket.se

Vid användning av detta material skall uppges: Källa: PM, Vägbelysning, Trafikverket, Väghistoriska samlingarna.

Källor:

Jan Garnert: Ut ur mörkret. Ljusets och belysningens historia, 2016
VoV/Vägverket: Verksamhetshandboken. Del II, kap.8.4.2 Belysning



W län, Sätters kn, Gustafs sn. Bro över Solvarboravinen lv 789, W48. Vy mot V, 1946. Brobelysning.