

Skapat av (Efternamn, Förnamn, org) Persson, Elenor, Sktm	DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]
Fastställt av Chef VO Samhälle	Dokumentdatum 2011-06-21	Version 1.0
Dokumenttitel Vägvisning allmänt		

Innehåll

Inledning.....	2
Syfte	2
Omfattning	2
Definitioner	2
Tillämpning	2
Planering.....	2
Trafikantens behov och förmåga.....	3
Informationsmängd.....	3
Kvittens	4
Läsavstånd mm.....	4
Språkbruk	8
Förkortningar.....	9
Teckensnitt	9
Principer för vägvisning	9
Allmänt.....	9
Vägvisningssystem	10
Vägvisningsplaner	13
Vägvisningsplan för Sverige.....	13
Vägvisningsplan för övriga allmänna vägar.....	13
Ändringslogg.....	16

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

Inledning

Av 2 kap 13 § Vägmärkesförordning (2007:90), VMF, framgår att;

Geografisk vägvisning för riksvägar och länsvägar i nummergruppen 100–499 ska ske enligt en vägvisningsplan som föreskrivs av Transportstyrelsen. För övriga allmänna vägar upprättas vägvisningsplanen av den statliga väghållningsmyndigheten. Innan en vägvisningsplan föreskrivs eller upprättas ska berörda väghållare och de som särskilt berörs av planen få tillfälle att yttra sig. För numrerade trafikplatser upprättar Transportstyrelsen en förteckning över trafikplatsnummer.

Vägverkets föreskrifter om vägmärken och andra anordningar (VVFS 2007:305), Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:172) om ändring i VVFS 2007:305 samt Vägverkets föreskrifter om storlekar på vägmärken och andra anordningar (VVFS 2008:272) reglerar textstorlekar, placering i höjd- och sidled, färger på inskrivna plattor, mm.

Syfte

Dessa riktlinjer ges ut i syfte att få en enhetlig tillämpning och beskrivning av förutsättningar som allmänt gäller för allmän vägvisning.

Omfattning

Riktlinjerna ska tillämpas enbart i det sammanhang som sägs i dessa riktlinjer av Trafikverkets regioner på det allmänna statliga vägnätet.

Definitioner

Begrepp och beteckningar som används i denna riktlinje är i enlighet med Förordning om vägtrafikdefinitioner (2001:651), 1 kap 2 § Vägmärkesförordningen (2007:90) och Förordning om ändring i vägmärkesförordningen (2010:218).

Tillämpning

Planering

En grundläggande förutsättning för en fungerande vägvisning, oavsett om det handlar om riksvägar, länsvägar eller övriga vägar och gator, är att den bygger på en vägvisningsplan. I annat fall är risken stor att vägvisningen blir inkonsekvent. Bland det viktigaste är att vägvisning som en gång påbörjats följs upp fram till målet.

Minst lika viktigt är att presentationen av vägvisningsmål sker på ett enhetligt, konsekvent och lättförståeligt sätt. Det betyder bland annat att mängden information måste begränsas och att presentationen i en vägvisningskedja sker på ett likartat sätt. Vägvisningsmål som återkommer längs en väg måste arrangeras på samma sätt hela tiden. På så sätt undviks den osäkerhet som kan uppstå om till exempel vägvisningsmål byter plats.

Det är också viktigt att angivelser som hör ihop placeras tillsammans. Därför bör till exempel vägnummer och ort som hör ihop så långt det är möjligt placeras tillsammans och på ett konsekvent sätt – vägnumret först och sedan orten. Vidare bör sortering av angivelser ske så att läsningen

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

underlättas. Här är det till exempel viktigt att vägnummer anges i nummerordning oavsett om märket har heldragen eller intermittert bård.

Utformningen av lokaliseringsmärkena bygger till stor del på att angivelser skall kunna presenteras på samma sätt i olika märken. Vissa avsteg måste dock accepteras, till exempel placering av vägnummer vid långa ortsnamn. I sådana fall kan vägnumren placeras på egen rad i nummerordning. Ortsnamnen som hör till respektive vägnummer placeras i samma ordning. Dessa förhållanden gäller främst orienteringstavlor och körfältsvägvisare.

För att informationen skall bli lättillgänglig krävs att den inte är för omfattande. Det kan i många fall innebära att man tvingas göra ett urval mellan angivelserna så att de inte blir för många. I första hand bör angivelser som är av betydelse för främmande trafikanters orientering finnas med. Det betyder att geografisk vägvisning normalt måste ges högre prioritet än till exempel vägvisning till inrättningar eller serviceanläggningar.

Trafikantens behov och förmåga.

Människans förmåga att inhämta och förstå information har under lång tid varit föremål för forskning. Förmågan att inhämta, bearbeta och förstå information i trafiken är särskilt intressant eftersom missuppfattningar och misstag kan få förödande konsekvenser. Trafiken är också en väldigt komplex miljö som ibland ställer större krav på oss än vi klarar av. Många trafikolyckor sker på grund av brister i människans förmåga att rätt hantera en oväntad situation.

Informationsmängd.

Erfarenhetsmässigt vet vi att mängden information som ges med vägmärken måste begränsas. Vad som däremot inte är lika tydligt är hur mycket informationsmängden måste begränsas eller snarare, hur mycket information trafikanten klarar av.

En tillämpad regel vad gäller lokaliseringsmärken säger att i varje tillfart till en korsning bör det vara en strävan att antalet angivelser inte blir flera än två eller, i undantagsfall, tre för varje riktning. Till denna mängd har man ansett att ungefär lika många symboler kan läggas. Dessa regler grundar sig på tolkningar av vad psykologer och beteendevetare rapporterat i olika sammanhang. Det har dock visat sig att det ofta är svårt, för att inte säga omöjligt, att begränsa antalet angivelser enligt dessa regler. Olika krav och önskemål medför ofta att antalet vägvisningsmål kan bli betydligt flera än tre i en och samma uppsättning. Hur detta påverkar trafiksäkerheten och trafikanternas beteende är mycket svårt att säga. Det finns (troligen) inga vetenskapliga belegg för att en för stor mängd angivelser i en vägvalspunkt är orsak till olyckor eller incidenter. Man har visserligen funnit samband mellan informationsrika korsningar och högre olyckstal men det är inte säkert att det högre olyckstalet beror på informationsmängden. Informationsrika korsningar torde också alltid vara mera komplicerade och trafikbelastade vilket sannolikt i sig ökar olycksriskerna.

Det finns emellertid goda skäl till att fortsätta att begränsa mängden information som ges med vägmärken. Även om det är svårt att påvisa några trafiksäkerhetsrisker med för mycket information finns det gränser för vad vi kan uppfatta, även om vi kan selektera den information vi söker eller berörs av. Överskrids dessa gränser skapas osäkerhet som kan medföra trafikfarliga beteenden.

Man bör också lägga estetiska och miljömässiga aspekter på vägmärkesfloran. Vägmärken är knappast i några sammanhang förskönande för miljön. Ju flera märken, såväl i ett montage som längs en sträcka, desto större inverkan på landskapsbilden.

Vi skall även i fortsättningen arbeta aktivt för att begränsa antalet vägmärken längs vägarna. Högst tre angivelser i en uppsättning bör eftersträvas. Man skall dock vara medveten om att denna restriktiva hållning inte i första hand kan grundas på trafiksäkerhetsskäl utan mera en medveten strävan att begränsa "informationsbelastningen" på trafikanterna.

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------

Kvittens

Kvittens i trafiken innebär att man får en bekräftelse på att man kommit till rätt destination. Kvittensen är viktig för att undanröja osäkerhet och tveksamhet i trafiken. Det skall exempelvis vara en regel att all vägvisning kvitteras med ett platsmärke om det inte klart och tydligt framgår var det vägvisade målet är. Exempel på mål som kan ha vägvisning men som inte behöver kvitteras kan vara en järnvägsstation, en kyrka, centrum mm. Däremot är det sällan självklart att man nått den vägvisade stadsdelen vilket normalt innebär att det bör finnas platsmärken där.



Stadsdel.

Exempel på mål som normalt skall kvitteras med platsmärke.



Ort.

Exempel på mål som alltid skall kvitteras med platsmärke om vägvisning getts till målet.

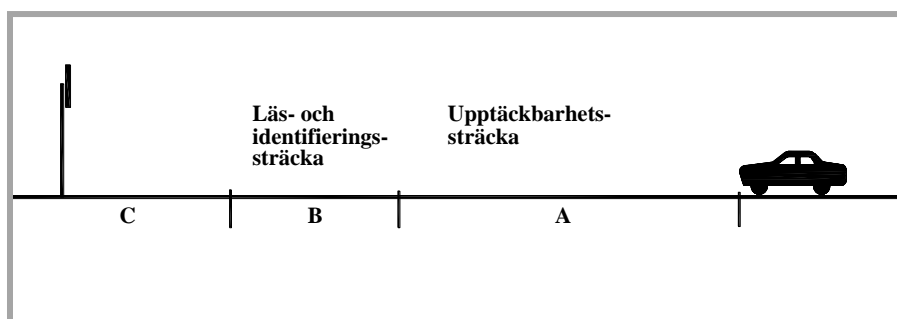
Läsavstånd mm.

På liknande sätt som när vi läser text, sveper ögonen över det område som vi färdas i då vi kör bil. Hela tiden sveper ögonen över synfältet och gör fixeringar.

När fordonsförare närmar sig ett lokaliseringsmärke delas tiden mellan registrering av informationen i märket och övrig information i synfältet, t ex omgivande trafik. Tiden för registrering av informationen på märket varierar med trafikintensiteten. Ju intensivare trafik desto mindre tid för märket.

Sträckan från den punkt där fordonsföraren ser och registrerar märket till dess märket passeras kan indelas i följande 3 avsnitt:

- Sträckan från den punkt då märket upptäcks till den punkt då vi kan börja läsa/identifiera informationen på märket.
- Sträckan då vi läser informationen på märket.
- Sträckan från den punkt då vi slutar läsa på märket till den punkt då märket passeras.



Figur 1. Sträckor för upptäckt och läsning av vägmärken

Sträcka A

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

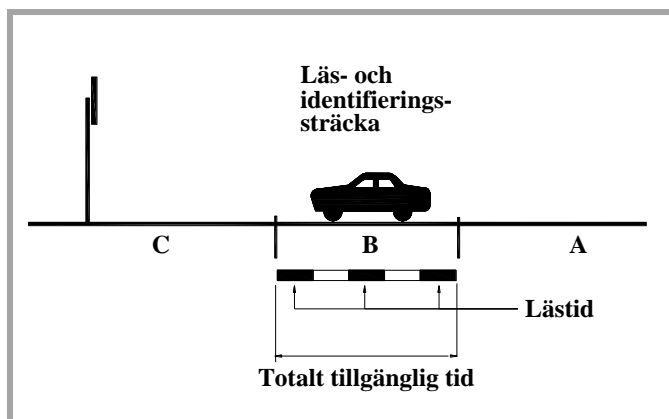
Längden på sträcka A, upptäckbarhetssträckan, är beroende av hur fritt märket är placerat. Vid mätningar på fritt stående lokaliseringsmärken har konstaterats att förare upptäckt märken på avstånd över 1 000 m.

Beroende på trafikintensiteten varierar sträckan A, dvs. då vi registrerar/kontinuerligt fixerar märket. Vid låg trafik är sträckan $A \cong 1,2 \times B + C$, medan den i högtrafik och kökörning är $2 \times B + C$. Förhållandet beror på att föraren är mer koncentrerad på informationen utmed vägen ju intensivare trafiken är. Sträckan A är normalt något längre för markmonterade märken (vid sidan om vägen) än för portalmonterade.

Sträcka B

Sträcka B är, i detta sammanhang, den mest intressanta sträckan, eftersom all informationsinhämtning från märket sker här. Den tid det tar att färdas sträckan delas mellan läsning av märket och observation av trafiken.

Vid mätningar av den effektiva lästiden, på lokaliseringsmärke, har konstaterats att., beroende på trafikintensitet och antalet ortnamn/informationer, varierar den mellan 1,0 – 2,5 sek. Generellt kan sägas att ökad trafikintensitet gör minskad lästid.



Figur 2. Uppdelning av lästid inom tillgänglig lässträcka

Undersökningar har visat att fordonsförare inte läser all information på alla märken i en uppsättning. Föraren följer en sökstrategi som är relaterad till var han/hon förväntar sig informationen. Om det finns flera märken i en portal över körbanan söker den som ska fortsätta rakt fram bland de märken som sitter till vänster. Den som avser att svänga till höger söker information i de märken som sitter till höger i portalen och den som ska svänga till vänster söker information i de märken som sitter till vänster. Oavsett om märket är placerat vid sidan av körbanan eller över körbanan börjar vi söka från toppen på märket.

Lästiden är längre om den förväntade informationen på märket saknas än när den finns med. Anledningen är att vi tror att vi missat informationen om vår ort och söker då systematiskt genom märkena ännu en gång. Konsekvensen av detta är att det är bättre med fyra eller fem textrader på ett märke, om behovet finns, än att begränsa antalet till tre eller fyra.

Med en bekant ordbild (vi vet vart vi skall, alltså är ortnamnet bekant) och en förhållandevis kort text (ett namn) är tiden för att läsa/identifiera själva ordet inte dimensionerande. Tiden delas då mellan att söka det förväntade ortnamnet och att läsa/identifiera namnet.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

Beroende på märkets placering, i portal eller på mark, slutar vi läsa märket vid en viss vinkel mellan färdriktning och läsriktning. För märken placerade på marken vid sidan av vägen är vinkeln $6^\circ - 10^\circ$ och för märken monterade i portal är $3^\circ - 6^\circ$. (Enligt undersökningar, då mer än 90 % av försökspersonerna slutat läsa på märket.)

Längden på sträcka B, läs- och identifieringssträckan, kan på basis av ovanstående beräknas.

Sträcka B:s längd vid:

50 km/tim	→	55 m
70 km/tim	→	78 m
90 km/tim	→	100 m
110 km/tim	→	122 m

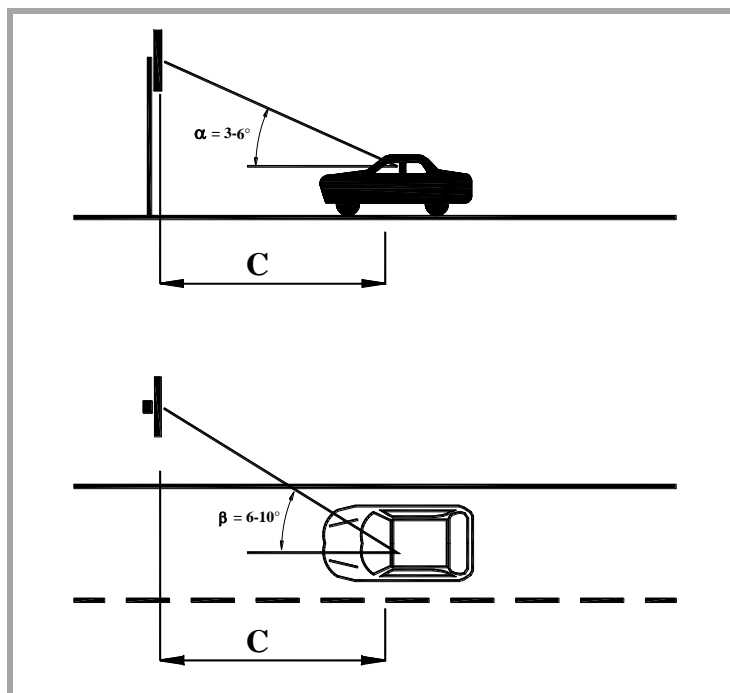
Sträcka C

Sträcka C är sträckan från det att föraren slutar läsa på märket till den punkt där märket passeras.

Enligt gjorda undersökningar, som tidigare nämnts, slutar fordonsförare att läsa på markmonterade märken vid ca 10 grader och på portalmonterade märken vid ca 6 grader.

Längden av sträcka C:

Märkets placering	Sträcka C:s längd
2 m till höger om körfältet	11 m
5 m till höger om körfältet	28 m
7 m till höger om körfältet	40 m
Portalmontage, 6 m över körbanan	57 m



Figur 3. Vinklar där förare slutar läsa portalmonterade resp. markplacerade vägmärken

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
-----------------------------------	---	-----------------------

Texthöjder på lokaliseringsmärken relaterat till vägens hastighet

Med de sträcklängder, för sträcka B och C, som redovisats ovan kan trafikantens behov av texthöjder för mark- respektive portalmontage vid olika hastigheter beräknas. Förutsättningarna för nedanstående redovisning är att sträcka B baseras på en lästid av 4 sek. och att sträckan C baseras på vinklarna 10 grader och 6 grader för mark- respektive portal-monterade märken.

Ett friskt ögas absoluta läsbarhet av text är 6,7 - 7,5 m/10 mm bokstavshöjd men att den praktiska läsbarheten är 5,5-6,5 m/10 mm bokstavshöjd. Vid ett antagande att textens läsbarhet är 6 m/10 mm bokstavshöjd bör texthöjden vara enligt nedanstående tabell för att trafikanter på ett fullgott sätt skall kunna inhämta information från lokaliseringsmärken.

Hastighet	Markmontage H 5 m		Portalmontage 6 m ö.kb.	
	B+C	Texthöjd	B+C	Texthöjd
70 km/tim	106 m	177 mm	135 m	225 mm
90 km/ tim	128 m	213 mm	157 m	262 mm
110 km/tim	150 m	250 mm	179 m	298 mm

Utifrån de teoretiskt beräknade behoven av textstorlekar som beskrivits ovan har följande textstorlekar föreskrivits i VVFS 2007:305 och TSFS 2010:172.

Storlek	Mkt liten	Liten	Normal	Stor	Mkt stor
Mått i meter	0,10	0,15	0,20	0,30	0,40

Minsta textstorlekar som i VVFS 2007:305 och TSFS 2010:172 föreskrivs för upplysningsmärken och på lokaliseringsmärken för vägvisning på olika slags vägar är följande:

Väg	Minsta textstorlek
1. Motorväg	Stor
2. Motorväg i trång miljö	Normal
3. Motortrafikled	Normal
4. Väg som inte är motorväg eller motortrafikled	Normal
5. Väg enligt 4, men med högsta tillåtna hastighet 70 kilometer i timmen eller lägre	Liten
6. Väg enligt 5, men i trång väg- eller gatumiljö med korta siktsträckor	Mycket liten

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------

Blandning av textstorlekar

Grundregeln är att texter i samma montage bör ha samma textstorlek. Läsbarheten blir då i stort sett lika för alla angivelser i montaget.

Av samma skäl bör angivelser på olika märken monterade intill varandra utföras med samma textstorlek. Det finns dock situationer där olika textstorlekar är att föredra. Motivet kan vara att en rubriktext ibland bör vara större än övrig text.

Språkbruk

Lokaliseringsmärkena utmed de allmänna vägarna hör till våra viktigaste ortnamns-förmedlare. Texten på märkena i form av platsnamn och annan informationsskrift är iögonfallande och framstår för trafikanten säkert som riktig i olika avseenden, något som den också bör vara.

Sedan den 1 juli 2000 finns en hänsynsparagraf införd i kulturminneslagen (4 § lagen 1988:50 om kulturminnen m.m., ändrad 2000:265) med föreskrifter att i kommunal och statlig verksamhet tillämpa god ortnamnsred. Det innebär bl.a. att namn ska stavas enligt vedertagna regler för språkriktighet och att namn som godkänts för offentlig kartproduktion också i andra sammanhang ska användas i sin godkända form. Alla ortnamn på de svenska originalkartorna, d.v.s. kartor utgivna av Lantmäteriet, är fastställda, antingen av Lantmäteriet eller av någon annan t.ex. kommunnamn av Regeringen och stadsdels- och kommundelsnamn av kommunen. De namn som fastställs av Lantmäteriet har upptecknats vid fältarbete och därefter granskats av språk- och namnexpertis innan den slutliga formen fastställts. Platsnamn på vägmärken ska därför alltid hämtas från dessa originalkartor. Det är inte god ortnamnsred och inte heller praktiskt, att ett och samma namn uppträder i en form på originalkartorna och i en annan på vägmärken.

De kartprodukter som är mest användbara för Trafikverkets del är Terrängkartan i skala 1:50 000 och Fjällkartan i skala 1:100 000 samt i digital form AutoKa-Vy. I Lantmäteriets ortnamnsregister finns, förutom namnen på dessa kartor, även namnen från kartan i skala 1:10 000. Om tveksamheter uppstår, kan man vända sig till Lantmäteriet, Ortnamnsfunktionen, tel. 026-63 30 00.

Exempel på skrivning av ortnamn

Ortnamn i genitiv

Ortnamn som slutar på konsonant (utom s, x eller z) ska ha s i genitiv: *Järpens station, Lindesbergs kommun, Vendels kyrka.*

Flerordiga ortnamn

I flerordiga namn är det normalt bara det första ordet som i sig är ett egennamn och som därför skrivs med stor bokstav: *Kratte masugn, Mariedals slott.* Däremot är *Upplands Väsby, Stora Åkerhult* etc. korrekta skrivningar, då även *Väsby* och *Åkerhult* själva är egennamn.

Sammansatta ortnamn

Sammansatta ortnamn som slutar på konsonant (utom s, x och z) ska nästan alltid ha ett binde-s när de i sin tur ingår i en sammansättning: *Nytorp: Nytorpskolan, Alvik: Alvikshemmet, Perstorp: Perstorpsvallen.*

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------

Förkortningar

Följande rekommendationer gäller för förkortningar som i förekommande fall används på lokaliseringmärken, se tabell nedan.

Benämning	Förkortning	Benämning	Förkortning
gamla	g:a	Europaväg	E
hållplats	hpl	centrum	C
idrottsplats	idr pl	syd, söder ut, södra	S
kapell	kap	väst, väster ut, västra	V
kyrka	k:a	ost, öster ut, östra	Ö
lilla	L	norr, norr ut, norra	N
mässområdet	mäss omr	nordost, nordost ut, nordöstra	NO
sankt	S:t	nordväst, nordväst ut, nordvästra	NV
stora	St	sydost, sydost ut, sydöstra	SO
polisstation	Polis	sydväst, sydväst ut, sydvästra	SV
Golfklubb	Gk		
Nedre	Ned		
Övre	Öv		

Förkortningar utförs med versal eller gemen text beroende på om vägvisningsmålet är geografiskt, en inrättning eller om det är beläget längs en enskild väg. Väderstreck anges dock alltid med versalt tecken.

Förutom ovan angivna förkortningar kan i vägvisningen även användas allmänt kända förkortningar t.ex. vid vägvisning till militära anläggningar eller större tävlingar (P10, F 4, EM, SM).

Teckensnitt

Teckensnittet som ska användas på vägmärken är Tratex. Det har utvecklats för att få maximal läsbarhet under de speciella förhållanden som råder på vägarna.

Tratex innehåller också samiska tecken.

Vid versalgemen text (versaler = stora bokstäver, gemener = små bokstäver; versalgemen = versal begynnelsebokstav och resten gemener) används Tratexsvart eller Tratexvit.

Vid versal text används TRATEXPOSVERSAL/TRATEXNEGVERSAL.

För användning i illustrationer och trycksaker kan Tratex hämtas hem från Transportstyrelsens hemsida www.transportstyrelsen.se

Principer för vägvisning

ALLMÄNT

Vägvisning bör på ett rationellt, lätt uppfattbart sätt leda trafik till den plats där vägvisningen har sitt mål. Den enskilde trafikanten bör i möjligaste mån visas den bästa vägen.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

För långväga trafik gäller i princip att en mycket stor del av trafiken är beroende av vägvisningen för att kunna finna målet. Typiskt för denna trafik är att den söker sig till sådana leder som snabbt och på bästa sätt leder till målet. Vägvisningen bör anordnas så att fordonsförare inte ska behöva studera karta i stort sett annat än i början av färden och mot dess slut. Denna vägvisning bör således leda mot sådana allmänt kända orter av större betydelse, som det i och för sig inte är nödvändigt att ha kartor till hjälp för att finna. Om däremot resmålet utgörs av en mindre ort bör trafiken kunna färdas mot ett preliminärt resmål, en större ort, i vars närhet den mindre orten är belägen.

För alla vägvisningsåtgärder är det av stor vikt att kontinuitet och likformighet eftersträvas. Med kontinuitet menas att påbörjad vägvisning fullföljs i varje därpå följande vägvalspunkt där trafikanten kan bli osäker om färdvägen till det angivna målet. Med likformighet menas att likartade trafiksituationer och miljöer bör innehålla likartad vägvisning och att angivelser till en ort eller motsvarande längs färdvägen utformas på likartat sätt.

Stor vikt bör läggas vid klargörande av vad en viss vägvisning kan betyda för trafikanten så att tvetydigheter undviks. Det är angeläget att som vägvisningsmål välja platser som kan avgränsas och kvitteras med platsmärken. Vid planläggning av vägvisning bör det säkerställas att ortnamn och namn på stadsdelar inte kan förväxlas med snarlika begrepp eller att de för olika trafikanter kan ha olika innebörd. Redan vid namnsättning av nya stadsdelar och motsvarande är det en fördel om också konsekvenserna för vägvisning kan beaktas.

VÄGVISNINGSSYSTEM

Fjärrortsprincipen

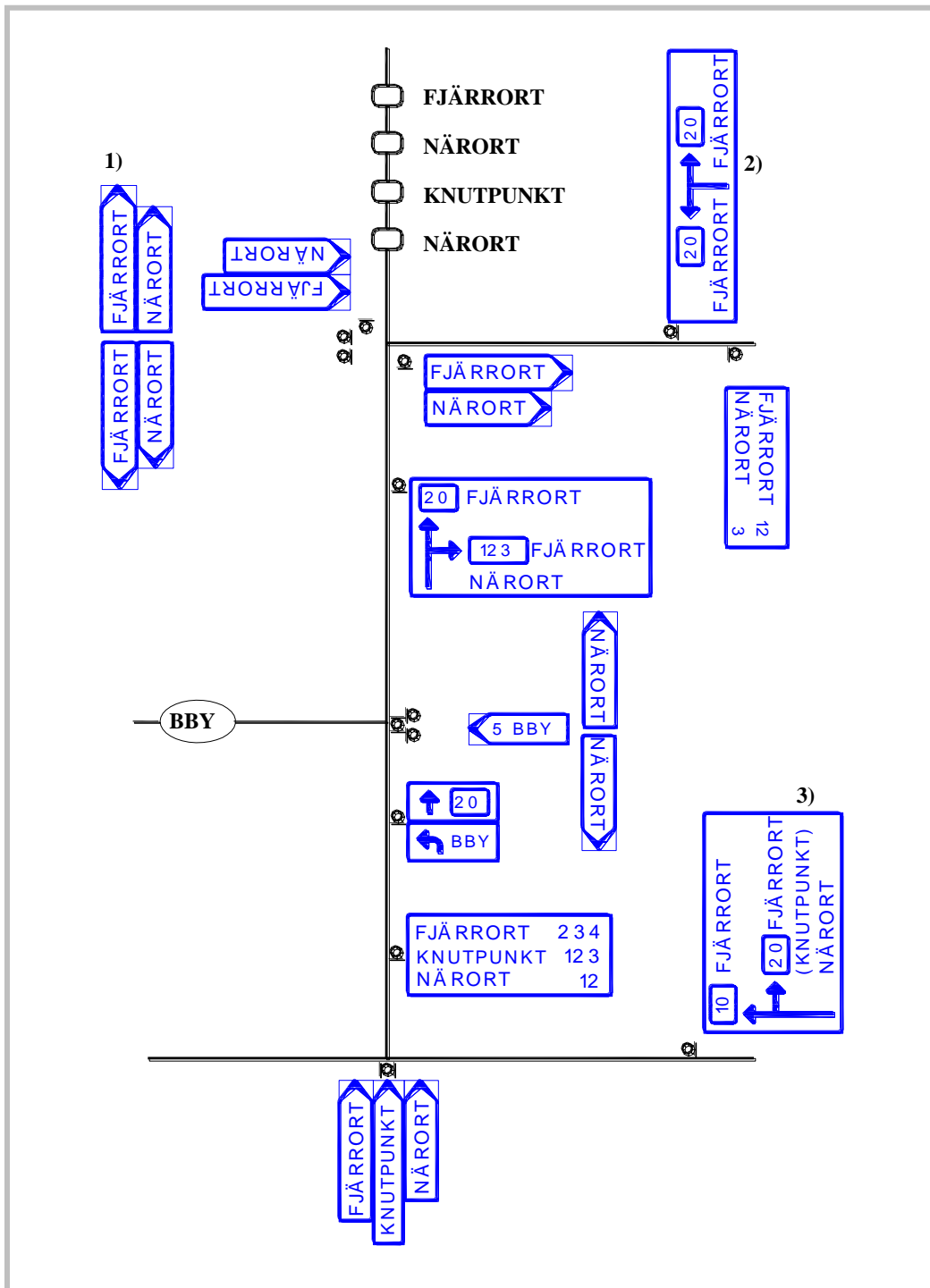
Det vägvisningssystem vi använder för allmän vägvisning i Sverige bygger på den s.k. "fjärrortsprincipen" (se figur 7 nedan). Detta innebär att vägvisning längs en väg normalt sker till vägens ändpunkt eller den ort som ligger närmast ändpunkten. Detta vägvisningsmål är vägens fjärrort och skall finnas genomgående i alla angivelser längs vägen. Till fjärrorten kan sedan adderas knutpunkter, som normalt är större orter längs vägen där en eller flera viktigare vägar ansluter. Slutligen visas också närorter på lokaliseringsmärkena. Närorter är, som namnet anger, normalt nästa ort man kommer att passera längs vägen.

Vid tillämpningen av olika vägvisningsprinciper bör gälla att

- Trafikanten visas den för honom/henne bästa (säkraste, snabbaste och lättast framkomliga) vägen
- Genomfartsvisningar undviks på dåliga (låg trafiksäkerhetsstandard eller nedsatt framkomlighet) vägar

Grundläggande är också att vägvisningen normalt bör ske enligt en s.k. hierarkisk princip. Denna innebär att vägvisning först sker till ett samlingsbegrepp t.ex. en tätort. Först framme vid denna sker sedan vägvisning till delar av detta samlingsbegrepp t.ex. stadsdelar, industriområden och liknande samt i förekommande fall till inrättningar och anläggningar inom tätorten.

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------



Figur 7. Vägvisningsprinciper.

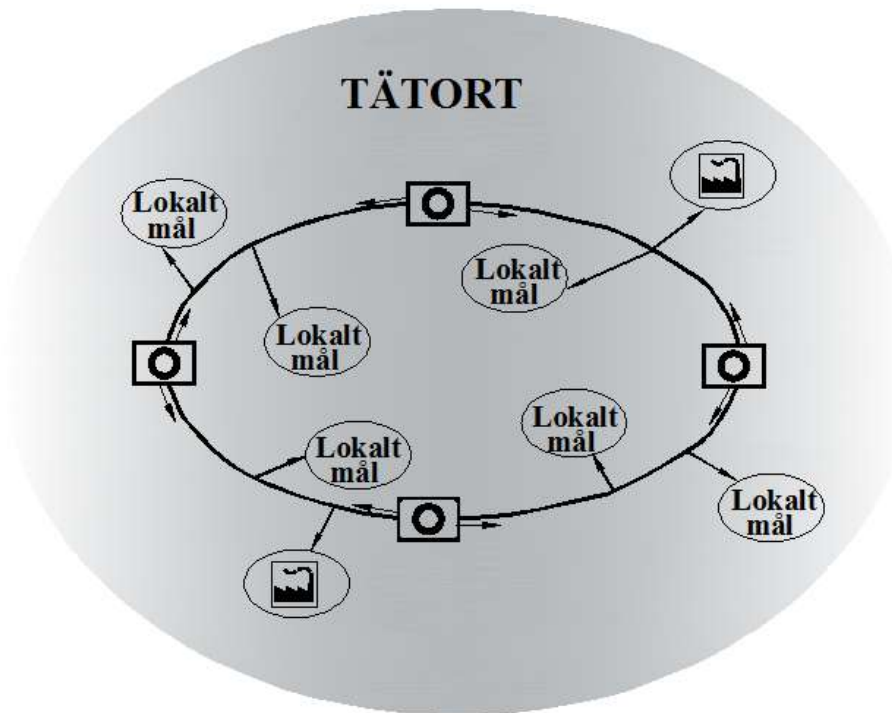
Kommentar.

- 1) Anges om korsningen föregås av orienteringstavla. Närort anges alltid.
- 2) I trevägskorsning med stopp- eller väjningsplikt kan närorter utelämnas.
- 3) Orter inom parantes () anges vid behov och i mån av utrymme

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

Lokal slinga

För vägvisning i tätorter kan "Lokal Slinga" i vissa fall användas. Denna princip innebär att en ledväg, som märkts ut med märke F30 *lokal slinga*, definieras i orten. Från den lokala slingan visas olika mål i orten.



Figur 8. Principskiss över lokal slinga i en tätort.

Kommentar.

Märke F30 lokal slinga sätt upp vid vägvalspunkter för att visa slingans fortsättning i korsning. Märket kan infogas i andra lokaliseringmärken för vägvisning. Vägvisning från slingan till lokala mål, industriområden och liknande utförs enligt bestämmelserna för vägvisning till respektive mål.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

Vägvisningsplaner

I Vägmärkesförordningen 2 kap. 13 § anges följande:

Geografisk vägvisning för riksvägar och länsvägar i nummergruppen 100–499 ska ske enligt en vägvisningsplan som föreskrivs av Transportstyrelsen.

För övriga allmänna vägar upprättas vägvisningsplanen av den statliga väghållningsmyndigheten.

Innan en vägvisningsplan föreskrivs eller upprättas ska berörda väghållare och de som särskilt berörs av planen få tillfälle att yttra sig.

För numrerade trafikplatser upprättar Transportstyrelsen en förteckning över trafikplatsnummer.

VÄGVISNINGSPLAN FÖR SVERIGE

Vägvisningsplan för Sverige är en föreskrift (TSFS) som omfattar alla riksvägar och länsvägar i nummergruppen 100–499. Vägvisningsplanen utesluter inte att andra vägvisningsmål än de i planen redovisade får finnas uppsatta om vägvisningen bedöms nödvändig för trafikanternas orientering.

Vägvisning längs en väg sker normalt till vägens ändpunkt eller den ort som ligger närmast ändpunkten. Detta vägvisningsmål är vägens fjärrort och återfinns genomgående i alla angivelser längs vägen. Till fjärrorten kan sedan adderas knutpunkter, som normalt är större orter längs vägen där en eller flera viktigare vägar ansluter. Slutligen anges också närorter. Närorter är som namnet anger, närmast framförvarande ort av betydelse längs vägen. Fjärrorter och, i undantagsfall, också knutpunkter kan vara belägna vid annan väg än den som anges i planen om den angivna vägen inte slutar vid någon ort alls eller vid en liten ort som kan vara svår att finna på vägkartor. I sådana fall kan fjärrorten vara belägen långt från vägens ändpunkt.

En och samma väg kan delas upp i två eller flera delsträckor där orter längs vägen kan bli fjärrort för respektive delsträcka. Motiven för en sådan uppdelning kan variera. Ett skäl kan vara att vägen är så lång att slutpunkten inte utgör en relevant upplysning för merparten av trafikanterna. Väg E4 är ett sådant exempel, där vägens ändpunkter är Helsingborg och Haparanda. Merparten av trafikanterna i södra delen av E4 är inte betjänta av att det står Haparanda som angivelse i E4:s längdriktning. Att ha Haparanda som fjärrort skulle dessutom innebära att det skulle finnas behov av ett stort antal knutpunkter som skulle komma att "belasta" vägvisningen. Därför är E4 uppdelad i sträckorna Helsingborg – Stockholm, Stockholm – Sundsvall och Sundsvall – Haparanda.

Ett annat motiv för att dela upp en väg i delsträckor kan vara behov av trafikstyrning. Ett exempel på detta är väg 55 som går mellan Norrköping och Uppsala via bland annat Katrineholm. Att i Norrköping ange Uppsala som fjärrort för väg 55 skulle vara olämpligt eftersom väg E4 passerar dessa båda orter och är ett bättre alternativ för fjärrtrafiken på grund av att E4 har högre standard och kapacitet än väg 55. Därför anges Enköping som fjärrort på väg 55 i Norrköping respektive Uppsala.

VÄGVISNINGSPLAN FÖR ÖVRIGA ALLMÄNNA VÄGAR

I Vägmärkesförordningen ställs krav på att det skall finnas vägvisningsplaner för övriga allmänna vägar som inte omfattas av vägvisningsplanen för riksvägar och länsvägar i nummergruppen 100–499. Det är Trafikverkets regioner som i egenskap av statlig väghållningsmyndighet har ansvaret för att vägvisningsplaner upprättas för länsvägar med nummer 500 och uppåt.

DokumentID	Ev. ärendenummer	Version
TRV 2011:307	[Ärendenummer]	1.0

Krav på formell vägvisningsplan för länsvägar med nummer 500 och uppåt infördes år 2007 i och med att Vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) trädde i kraft. Eftersom det tidigare inte fanns krav på vägvisningsplan för länsvägar med nummer 500 och uppåt saknas det fortfarande vägvisningsplan för dessa vägar i flera regioner. I flertalet regioner finns dock någon form av förteckning över vägvisningen som skulle kunna beslutas som en vägvisningsplan eller utgöra grunden för upprättandet av en sådan.

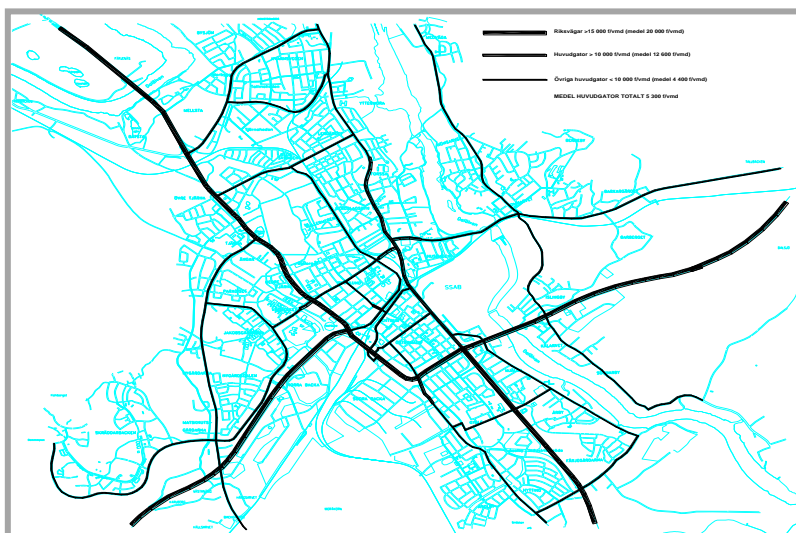
De regionala vägvisningsplanerna ska vara upprättade länsvis eftersom samma vägnummer kan förekomma i olika län.

Vägvisningsplan för ett län kan utformas som vägvisningsplanen för Sverige, dvs. en verbal förteckning av vägvisningsmålen för de olika vägarna. Den kan också göras som en grafisk plan enligt den metod som kallas stam/gren metoden (se nedan Vägvisningsplan för kommun).

Kravet på vägvisningsplan i Vägmärkesförordningen gäller allmänna vägar. De flesta vägar som hålls av kommunerna är inte allmänna vägar så det är få kommuner och få vägar inom kommunerna som har ett krav på att kommunen skall upprätta en vägvisningsplan. Detta betyder dock inte att det inte är till nytta och ibland också nödvändigt för kommunerna att ha en vägvisningsplan för gator och vägar i kommunen. De allra flesta större kommuner har också någon form av vägvisningsplan.

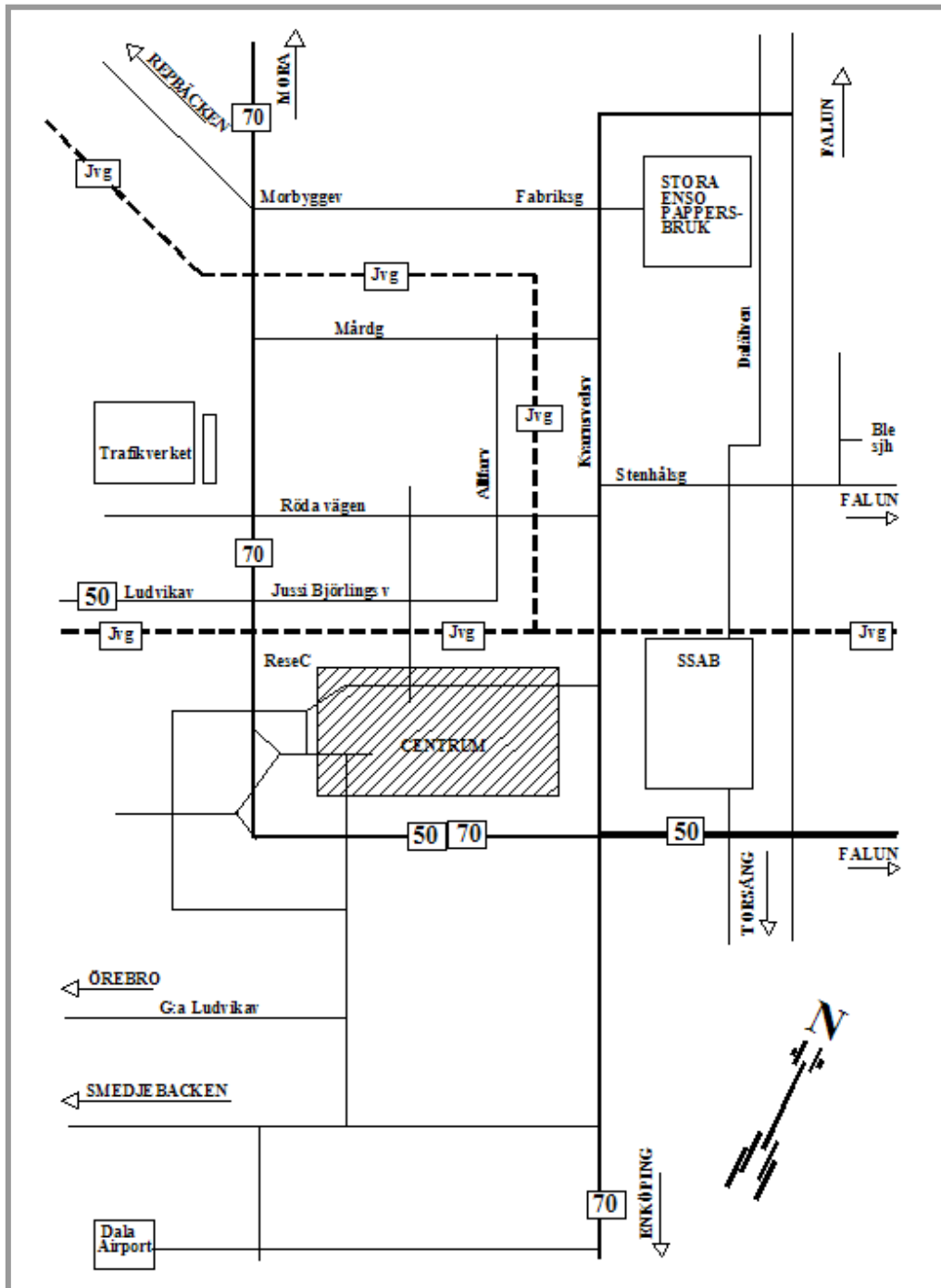
I tätorter kan vägvisningen vara ganska komplicerad. Vid större orter kan vägvisningen vara omfattande och komplicerad. Vägvisningsmålen kan vara av flera olika slag som allmänna mål utanför tätorten, lokala mål i tätorten, allmänna inrättningar, serviceanläggningar, enskilda vägar. Detta innebär att en verbal beskrivning av vägvisningsmålen i gatusystemet kan bli näst intill omöjlig att utföra och att tolka. Man har därför tagit fram ett system för grafisk redovisning av vägvisningsplanen, den s.k. stam/gren metoden.

Stam/gren metoden består i att man gör en förenklad ”karta” över gatorna och vägarna som omfattas av vägvisningsplanen. På den kartan lägger man sedan sina vägvisningsmål i form av linjer och pilhuvuden i olika färger eller linjetyper. En sådan linje ska då börja i startpunkten för vägvisningen till ett bestämt mål och avslutas med ett pilhuvud där vägvisningen upphör, vanligen där det angivna målet är beläget eller där annan vägvisning tar över. Metoden ger en bra översikt över antalet vägvisningsmål i enstaka korsningspunkter och den ger också en tydlig bild av var vägvisning ska sättas upp för att en vägvisningskedja inte skall sakna någon länk. Genom att bygga stam/gren planen i något cad-program eller liknande kan de olika stammarna och grenarna läggas på olika lager som sedan kan släckas eller tändas efter behov. Planen kan på så vis bli överskådlig även om den innehåller många vägvisningsmål.



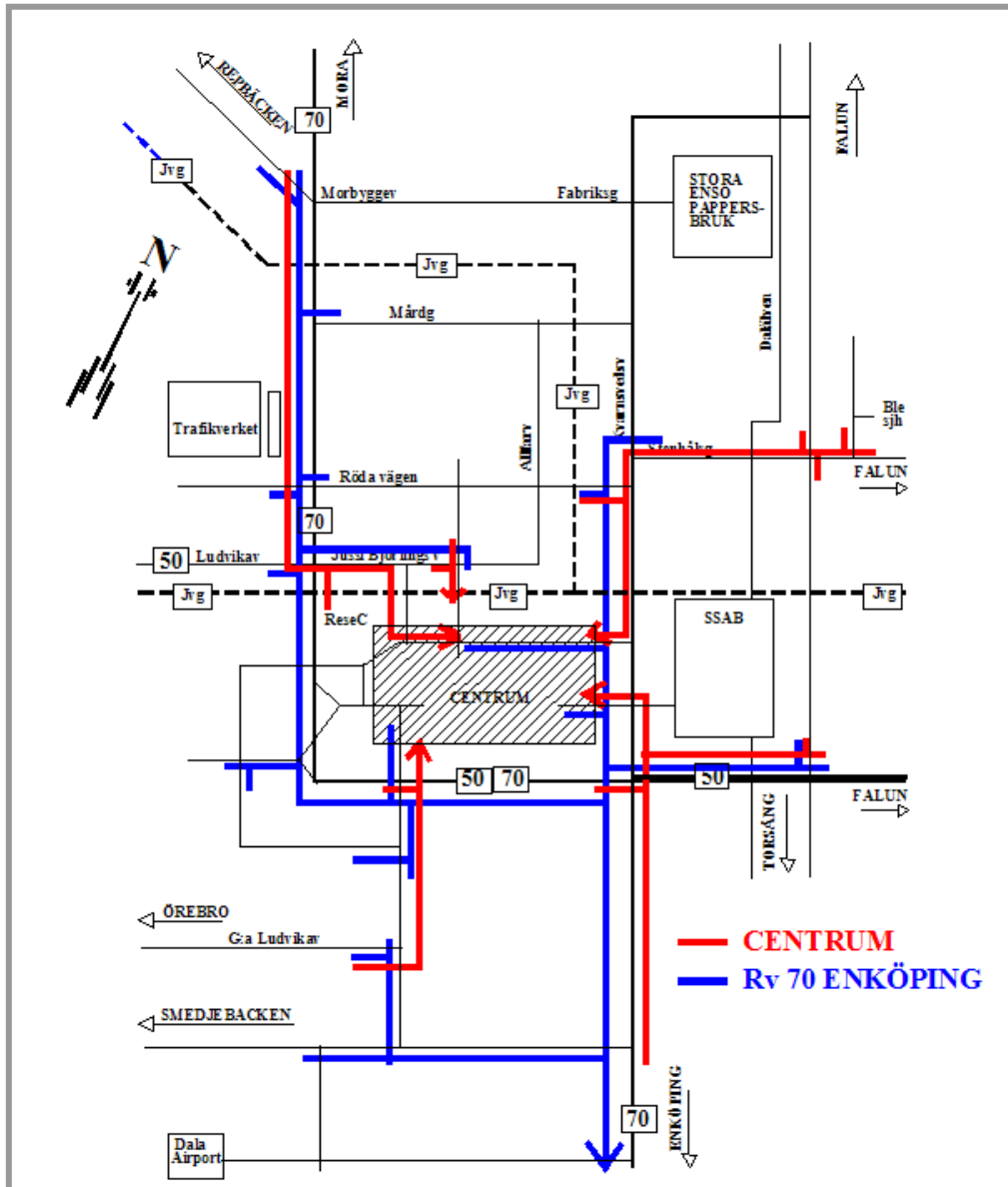
Figur 4. Karta över väg- och gatunätet i en tätort

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------



Figur 5. Förenklad "karta" över vägnätet ovan.

DokumentID TRV 2011:307	Ev. ärendenummer [Ärendenummer]	Version 1.0
----------------------------	------------------------------------	----------------



Figur 6. Stam/gren planen med två vägvisningsmål redovisade.

Ändringslogg

Fastställd version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
TDOK 2011:307	2011-06-	Första versionen	
			Catrine Carlsson, cSk