




RAPPORT

Vägledning för regional cykelvägvisning

Stöd i definiering av lämpliga målpunkter, av ett lämpligt cykelnät och av principer för vägvisning



	Ystad 25 Simrishamn 5
	Malmö 25 Hjärup 5

Dokumenttitel: Vägledning regional cykelvägvisning

Publikationsnummer: TRV 2015:032

ISBN: 978-91-7467-688-4

Utgivningsdatum: 2014-10-03

Version: 0.1

Författare: Malin Johansson (Tyréns), Sophia Christianson (Tyréns), Robert Coffeng (Antea Group), Michiel Schepens (Antea Group)

Kontaktperson: Janet van der Meulen, Gunilla Ragnarsson

Produktion: Trafikverket

Tryck: Ineko AB

Distributör: Trafikverket

Innehåll

BAKGRUND OCH SYFTE	4
DEFINITIONER OCH BEGREPP	4
OMFATTNING	5
Avgränsning	5
MÅLPUNKTER SOM BÖR SKYLTAS	6
Geografiska mål	6
Vägvisning till inrättningar och anläggningar	6
CYKELNÄTET	7
Kriterier för cykelnätet	7
Sammanhängande nät	8
Trafiksäkerhet	8
Direkthet	9
Komfort	10
Trygghet	10
Upplevelse	10
Lämpligt avstånd för att mål ska ingå i cykelvägvisning	11
CYKELVÄGVISNING	12
Principer för cykelvägvisning	12
Konsekvent och kontinuerlig	12
Tydlig och lättförståelig	12
Enhetlig och etablerad	12
Vägvisningsplan	13
Principer för utmärkning av cykelvägvisning	15
Den allmänna vägvisningen (bilvägvisningen) som komplement till cykelvägvisningen	15
Kopplingen mellan statlig och kommunal vägvisning	15
Utformning av vägmärken för cykelvägvisning	16
Vägmärken i Vägmärkesförordningen	16
Utmärkning av cykelleder för rekreation och turism	16
Enhetlig utmärkning på statligt vägnät	17

Bakgrund och syfte

Varför är cykelvägvisning viktig? Syftet med cykelvägvisning kan sammanfattas i fyra punkter:

- Vägvisningen ska leda cyklisterna mot målet via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen.
- Vägvisningen hjälper cyklisterna att orientera sig.
- Vägvisningen markerar att cyklisterna har en plats i trafiksystemet och visar att cykeln prioriteras.
- Ett väl genomfört och prydligt cykelvägvisningssystem är bra marknadsföring för cyklande.

Det är viktigt att alla väghållare följer samma principer för hur vägvisningen ska utformas, så att cyklisterna känner igen vägvisningen oavsett var i landet de befinner sig. Enligt vägmärkesförordningen ska vägmärken ge trafikanten vägledning, styrning och information så att resan kan genomföras på ett effektivt och säkert sätt. Trafikanternas behov av vägvisning kan sammanfattas som att de behöver svar på tre frågor: Åt vilket håll ska jag? Är jag på rätt väg? Hur långt är det kvar?

En vägvisningsplan är en tabell eller en grafisk beskrivning av vägvisningen inom ett angivet område. Till skillnad från vägvisning för bilar finns det inga riktlinjer eller någon tradition för hur cykelvägvisning ska tillämpas och utformas. Många kommuner tar därför fram egna cykelvägvisningsplaner där de principer som används kan skilja sig åt. Det är också vanligt att man frångår utformningen i vägmärkesförordningen. Trafikverket tillämpar som regional väghållare den utformning som finns i vägmärkesförordningen, men i brist på principer för vägvisning är cykelvägvisningen långt ifrån komplett och heltäckande. Det finns ingen plan att utgå från när man vill ändra vägvisningen i samband med att man till exempel bygger nya cykelbanor.

För att vägvisningen ska bli enhetlig och kontinuerlig bör varje Trafikverksregion upprätta övergripande vägvisningsplaner (till exempel länsvis) som är utformade enligt gemensamma principer.

Detta dokument ska fungera som vägledning vid framtagning av regionala cykelvägvisningsplaner (för det statliga vägnätet). Även kommuner kan använda det som stöd, så att vägvisningen blir enhetlig.

Definitioner och begrepp

Cyklennät

Cykelbana/(cykelväg)

Cykelfält

Uttekat vägnät för cykling som kan bestå av separerade cykelbanor, cykelfält, lågtrafikerade vägar, med mera.

Väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II (Vägars och gators utformning, 2012:99).

särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande och förare av moped klass II (Vägars och gators utformning, 2012:99).

Lokal cykelvägvisning Nyttocykling	Cykelvägvisning till målpunkter inom en och samma tätort. Där cykeln används först och främst för att nå ett mål såsom arbete, skola, utbildning, idrottshall, affärer och turistmål.
Pendling	Transport till och från arbete eller utbildning.
Regional cykelvägvisning Rekreations- och turistcykling	Cykelvägvisning till målpunkter utanför den egna tätorten. Där cyklandet i sig är huvudsyftet med resan (definitionen skulle också kunna gälla för motionscyklingen, men det ingår inte här).
Snabba cykelstråk	Snabba cykelstråk är längre stråk som förbinder städer, större tätorter eller olika stadsdelar med varandra. På snabba cykelstråk kan alla typer av cyklister ta sig fram snabbt, smidigt och bekvämt dygnet runt, året runt och vid olika väderlekar. Stråket erbjuder genomgående god tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet. Det ger cyklister en gen förbindelse och där det är möjligt prioritering gentemot bilar samt prioritering vid trafiksignaler. Cyklister upplever god service längs hela stråket.
Vägvisning	Stöd för trafikanten att hitta till målpunkten med hjälp av vägmärken.
Vägvisningsplan	En plan för vägvisning. En vägvisningsplan är en tabell eller en grafisk beskrivning av vägvisningen inom ett angivet område. Vägvisningsplaner upprättas av väghållaren, det vill säga Trafikverket eller väghållande kommun.
Vägutrustningsplan	En ritning som visar i detalj var vägmärken ska placeras och vilken text (och eventuella symboler) som ska finnas på dem.
Utmärkning	Synliggörandet med vägmärken.

Omfattning

Denna vägledning beskriver principer för regional cykelvägvisning på det statliga vägnätet. Vägledningen behandlar följande områden:

- Målpunkter: Till vilka geografiska mål, inrättningar och anläggningar bör det finnas vägvisning?
- Cykelnätet: Vilka krav bör ställas på en cykelförbindelse för att den ska kunna ingå i det vägvisade cykelnätet? Kriterier att ta hänsyn till är trafiksäkerhet, direkthet, sammanhang (kontinuitet), komfort, trygghet och upplevelse.
- Cykelvägvisning: Vilka principer för vägvisningen bör man följa?

Avgränsning

Vägledningen är inriktad på vägvisning till målpunkter, inte på utmärkning av ett speciellt stråk eller en speciell led. Vägvisning till målpunkter och avståndet till dessa är dock relevant även för utmärkning av leder för fritidscyklister eller pendlingsstråk, och principerna för vägvisning kan tillämpas i stort sett för alla typer av cyklister. Denna

vägledning omfattar inte praktiska riktlinjer för placering av vägmärken för vägvisning. Sådana riktlinjer finns delvis i dokumentet "Cykelleder för rekreation och turism", för den typen av leder.

Vägledningen är avgränsad till cykelvägvisning utanför kommunalt väghållningsområde, men kan även vara till stöd för cykelvägvisning inom kommunalt väghållningsområde.

Målpunkter som bör skyltas

Geografiska mål

I regional cykelvägvisning bör man generellt vägvisa till så många tätorter som möjligt dit det finns en trafiksäker förbindelse. Ingen tätort är för liten för att vägvisa till, utan man ska skylta alla tätorter dit det finns en förbindelse lämplig för cykling med tanke på avstånd och trafiksäkerhet. Som tätort räknas orter med fler än cirka 200 invånare. Även till mindre orter ska man vägvisa om det finns särskild anledning, till exempel där det finns ett viktigt turistmål. Storlek på orten och avståndet till orten man vägvisar till kan variera beroende på var i Sverige man är. Exempelvis kan det vara lämpligt att vägvisa till fler och mindre orter i Småland än i Skåne, på grund av de större avstånden mellan tätorterna. I Norrland kan det finnas större acceptans för att vägvisa till orter på längre avstånd än i mer tätbebyggda delar av landet.

Vi rekommenderar att de regionala parterna tillsammans bestämmer vilka mål som nationalparker, naturreservat, friluftsområden och liknande som bör tas upp i den regionala cykelvägvisningen. Be gärna länsstyrelsen att göra en samlad ansökan för de lämpliga områdena.

Vägvisning till inrättningar och anläggningar

Vanligtvis är det ägaren eller andra intressenter som ansöker om vägvisning till sin inrättning eller anläggning. Vilka sådana mål som ska tas med i den regionala cykelvägvisningen bedöms på liknande grunder som för bilvägvisning. Viktigt att ta hänsyn till är om den aktuella inrättningen är relevant för cyklister som inte kommer från det närmaste området och om en vägvisning kan leda cyklisterna till en genare eller säkrare väg.

Vägmärken med (service)symboler kan infogas i vägvisningen.



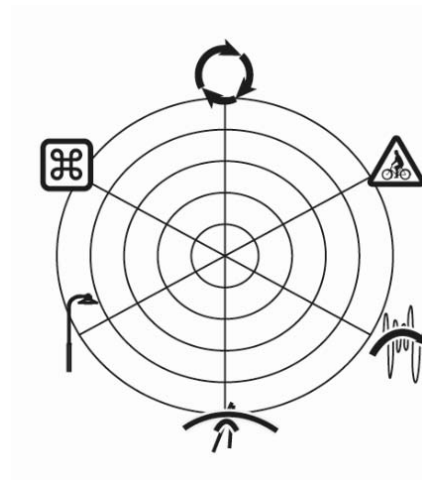
Exempel på symboler som kan användas i cykelvägvisningen. De symboler som finns i vägmärkesförordningen kan användas för både bil- och cykelvägvisning.

Cykelnätet

Kriterier för cykelnätet

Sex kriterier har tagits fram för hur man skapar ett sammanhållet och bra cykelnät genom vägvisning. Vi rekommenderar att man prioriterar enligt nedan i de fall där ingen av de sträckor man kan välja mellan uppfyller alla kriterierna. Prioriteringsordningen gäller för nyttocykling; när man vägvisar cykelnät för rekreation kan "upplevelse" byta plats med "direkthet".

1. Sammanhängande nät
2. Trafiksäkerhet
3. Direkthet
4. Komfort
5. Trygghet
6. Upplevelse



Prioriteringslistan bör ses som en hjälp att rangordna kriterierna, inte som en lösning som går att tillämpa på alla sträckor.

Kraven på nivå för kriterierna kan skilja sig åt mellan huvudnätet och övriga delar av cykelnätet, om det finns en sådan uppdelning.

Sammanhängande nät

För att skapa ett sammanhängande cykelnät är sambanden och förbindelserna mellan stråk och målpunkter viktiga. Det vägvisade cykelnätet bör ansluta till viktiga start- och målpunkter och om möjligt även till kollektivtrafiken och gångnätet. En vägvisad förbindelse bör vara det som de flesta cyklister redan använder. Sträckor som inte är trafiksäkra eller som innebär för stora omvägar bör inte skyltas, men det är viktigt att dessa sträckor registreras och prioriteras vid framtida utbyggnader av cykelnätet. På så sätt kan brister i cykelnätet byggas bort. Extra viktiga blir sambanden mellan sträckor som leder till viktiga destinationer och sådana som knyter samman större orter.



Trafiksäkerhet

Kriterierna för att skapa god trafiksäkerhet på det regionala cykelnätet är avstämda mot de kriterier som tidigare satts upp för det cykelnät som är avsett för rekreation. Det är enbart för vägar med hastighetsgränsen 70 km/timmen som kriterierna skiljer sig lite. Tabellen visar vad som är **god kvalitet (grönt)**, vad som är **acceptabel kvalitet (gult)** och vad som är **dålig kvalitet (rött)** på det statliga vägnätet utanför tätorter. Cykelförbindelser som innehåller länkar av dålig kvalitet får inte ingå i ett vägvisat nät.



Utanför tätort kan cyklister hänvisas till vägar med blandtrafik vid 70 eller 80 km/tim om vägen är lågtrafikerad (ÅDT under 1 000 respektive 250). Där en sträcka korsar en högtrafikerad väg bör det finnas möjlighet att korsa vägen i två steg. Om en sträcka på det vägvisade nätet korsar en väg med 90 eller 100 km/tim bör man välja en väg där cyklisten kan passera i en planskild korsning.

Ådt	< 250	< 1000	< 2000	< 2500	< 3000	< 5000
Hastighet km/tim						
40	Grön	Grön	Grön	Grön	Gult	Rött
50/60	Grön	Grön	Grön	Gult	Rött	Rött
70	Grön	Grön	Gult	Rött	Rött	Rött
80	Grön	Gult	Rött	Rött	Rött	Rött
90	Rött	Rött	Rött	Rött	Rött	Rött
100	Rött	Rött	Rött	Rött	Rött	Rött

Tabellen visar vilken trafiksituation som bör uppfyllas (utanför tätort) om en väg ska skyltas med vägvisning för cyklister. På gröna "vägar" kan cyklisten hänvisas till blandtrafik, på gula helst inte (ett cykelfält rekommenderas åtminstone) och på röda vägar (se text för färgförklaring) hänvisas inte för cyklisten om det är blandtrafik.

Ådt på vägen som ska passeras	< 3500	3500-8000	8000-12000	12000-16000	16000-20000
Hastighet km/tim					
40					
50/60					
70					
80					
90					
100					

Tabellen visar vilken trafiksituation som bör uppfyllas (utanför tätort) om en väg ska skyltas med vägvisning för cyklister. Passage i de gula fälten kräver refug och passage i de röda fälten kräver andra åtgärder än refug (till exempel cirkulation, planskildhet) för att det ska vara säkert att hänvisa cyklister ditt.

Direkthet

En sträcka uppfyller kraven på direkthet och genhet om den innebär en maximal omväg på cirka 1,5 gånger fågelvägen. Det finns ingen forskning som har undersökt detta, men i praktiken uppnår väldigt få förbindelser en omväg som är mindre än 1,25 eller mer än 1,5 (CROW, 2007). För långa sträckor blir dock omvägen relativt lång med detta mått. Därför bör det användas varsamt, med bedömning utifrån det enskilda fallet, vid längre sträckor.



Tabellen kan ge stöd, men som redan nämnts, beror lämpligheten mycket på avståndet.

Avstånd/fågelvägen (omvägskvot)	< 1,3	< 1,5	< 2,0	> 2,0
Avstånd mellan start och mål				
< 10 km				
> 10 km				

För rekreationscykling är omvägen mindre relevant, men långväga cykelturister vill inte ha för långa omvägar mellan etappmålen. En längre sträcka och en eventuell längre omväg kan endast motiveras av att det är en vackrare sträcka och natur eller att en viktig målpunkt finns på sträckan.

Direkthet kan även skapas genom att antalet stopp och korsningspunkter för cyklister minimeras.

Det är önskvärt att avståndet är kortare och sträckan genare än den snabbaste bilvägen.

Komfort

Kriterierna för god komfort och hög bekvämlighet på cykelnätet gäller bland annat materialet i vägytan. De delar av cykelnätet som är avsedda för vardagscykling bör ha slät, hårdgjord yta. På sträckor avsedda för rekreationscykling kan ytan i stället vara välpackat och jämnt grus.

För god komfort krävs även att man förebygger att cyklisten möts av hinder av olika slag, bland annat genom framkomliga korsningar över högtrafikerade vägar, samt genom att minimera höjdskillnader. Cykelgrindar bör undvikas eller utformas på ett sådant sätt att varje cyklist kan passera den utan att behöva stanna helt, och minst av allt att behöva lyfta cykeln.



Trygghet

Det kan vara svårt att åstadkomma ett vägisat cykelnät som har hög trygghet samtidigt som det är trafiksäkert. Det är viktigt att skilja på den upplevda tryggheten och den faktiska säkerheten, där exempelvis belysta miljöer utanför tätort ofta upplevs som tryggare fast de inte är säkrare rent statistiskt.



En tunnel under en högtrafikerad väg ger en trafiksäker väg, men den kan kännas otrygg. Utanför tätort finns det dock inte alltid ett alternativ som är både trafiksäkert och tryggt. Även brist på trafikanter och bebyggelse längs det regionala cykelnätet kan leda till en upplevd otrygghet. Stråk bör så mycket som möjligt placeras i områden med social tillsyn och inte dras genom skogspartier. Inne i tätorter kan detta kriterium hamna högre upp i prioriteringsordningen.

Upplevelse

Vad som ger en positiv upplevelse är inte detsamma för alla cyklister. Trygghet är en viktig del i upplevelsen, men detta kriterium beskrivs separat. Vi vet att upplevelse definitivt spelar en roll i cyklisternas vägval, även för pendlare. Upplevelsen omfattar miljön som sträckan passerar igenom, det vill säga åkerlandskap, skogspartier och mindre samhällen. Men även händelser längs sträckan eller vid målpunkter kan påverka upplevelsen positivt.



Lämpligt avstånd för att mål ska ingå i cykelvägvisning

Antalet cyklister som använder cykeln för hela resan avtar när sträckan är längre än cirka 5 km. Men i exempelvis Stockholmsregionen där det finns trängselpproblem för såväl bil- som kollektivtrafiken är medellängden på cykelresor vid pendling 8–9 kilometer. Acceptansen för långa avstånd är alltså olika i olika regioner, och därför är det svårt att sätta en exakt gräns för vilket avstånd som bör gälla vid vägvisning till fjärrorter och närorter. Generellt bör dock maxavståndet för vägvisning till en närort ligga inom spannet 0–20 kilometer och till fjärrorter mellan 20 och 50 kilometer.

Storstadsregion:

En arbetspendlande cyklist i Stockholm cyklar i genomsnitt cirka 9 km enkel väg, vilket innebär att många även cyklar längre. I Regional cykelplan för Stockholms län anses därför en rimlig avgränsning av en sträcka mellan två målpunkter vara max 20 km. För en pendlingscyklist som håller en genomsnittshastighet på 20–25 km/tim motsvarar det en resa på 45–60 minuter, en inte ovanlig pendlingstid för resenärer i Stockholms län.

Cykelvägvisning

Principer för cykelvägvisning

Tre principer för cykelvägvisning har tagits fram för att vägvisningen för cyklister ska bli sammanhållen och tydlig. Vägvisningen bör grundas på en övergripande vägvisningsplan som ger möjlighet till överblick och kontroll av vägnätet.

Cykelvägvisning ska vara:

1. konsekvent och kontinuerlig
2. tydlig och lättförståelig
3. enhetlig och etablerad.

Konsekvent och kontinuerlig:

Vägvisningen ska ge cyklisterna ledning och bekräftelse på att de har nått målet. Vägvisning ska finnas i varje punkt i cykelvägnätet där det finns val av färdväg. På platser där en cykelväg korsar eller går in på en gata ska gatunamnsskyltar sättas upp. Ytterligare en viktig vägvisningsprincip är skyltning (kvittering) vid målpunkten för vägvisningen, som bekräftar att man har nått målet.

Vi vill betona att vägvisningen måste vara kontinuerligt, oavsett typ av infrastruktur. Det måste alltid vara tydligt för cyklisterna hur den kan fortsätta mot målpunkten.

Tydlig och lättförståelig

Vägvisningen ska vara lätt att upptäcka och särskilja från annan vägvisning och information. Vägvisningen ska endast innehålla kända och frekventa mål samt avstånd i kilometer. Geografiska mål ska följa god ortnamnsed. Vidare ska vägvisningen vara enkel att uppfatta och tolka. Texten ska ha samma storlek oavsett antalet bokstäver. Flaggmodellen med en stolpe som bärare rekommenderas, eftersom den ger bra synlighet från flera håll. För läsbarheten är det viktigt att textstorleken håller måttet. Det ser också bäst ut om skyltarna är lika långa, så att samtliga skyltar på en flaggstolpe är anpassade efter den längsta (skyltarna får dock vara högst 900 mm långa).

Vid utmärkning av pendelstråk ska textstorleken för ortnamn vara minst 8 cm. I trånga miljöer kan man gå ner till 6 cm.

Enhetlig och etablerad

Det är positivt om man använder en känd och beprövad princip för vägvisning. Vägvisningsinformationen bör också vara jämförbar med den på kartor och redovisas på samma sätt som där. Informationen bör också vara jämförbar över kommungränser och mellan regioner. Vägvisningen ska vara enhetlig och rationell samt presenteras på ett likartat sätt så att det inte finnas någon risk att tolka den fel.

Vägvisningsplan

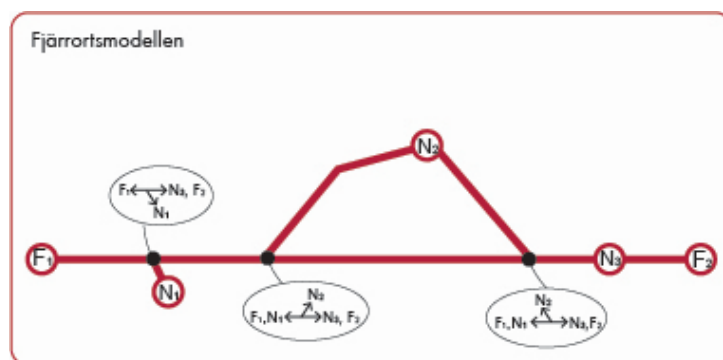
Det finns två principer för vägvisningsplaner: fjärrortsmodellen och närortsmodellen. En fördel med närortsmodellen är att cykelnätet inte behöver hänga samman. Nackdelen är dock att det krävs att cyklisten har relativt god lokalkännedom, eftersom det endast är den närmaste närorten som anges.

Fjärrortsmodellen innebär att vissa huvudcykelstråk väljs ut där vägvisningsmålen utgörs av respektive leds ändpunkter eller fjärrorter. En fjärrort för cykelvägvisningen är inte alltid ändpunkten på en sträcka utan kan vara en större knutpunkt eller en större ort inom rimligt cykelavstånd, det vill säga under 50 kilometer. Fjärrorten ska sedan finnas med genomgående i alla angivelser längs vägen. Till denna kan man lägga olika målpunkter och närorter som stråket passerar. Fjärrorterna är större orter och närorter är mindre orter.

I vägvisning på cykelturistleder kan man ange fjärrorter på längre avstånd, dock högst 100 km.

Fördelen med denna modell är att tekniken är känd och beprövad, eftersom den används i bilvägvisningen längs det allmänna vägnätet. Ytterligare en fördel är att vägvisningen alltid visar den genaste vägen till en fjärrort. Genom att man anger fjärrorten i vägvisningen längs hela sträckan uppfattar cyklisten den som kontinuerlig, och den ger igenkännande. Samtidigt blir orienterbarheten hög för den ovana cyklisten. Genom att komplettera med lokala och regionala destinationer och närorter skapas ett mer komplett system utan att cykelnätet behöver hänga samman helt.

Vid val av vägvisningsprincip för cykelvägvisning används fjärrortsmodellen. Fjärrorten nämns överst och närorten nederst på vägvisaren.



Diagrammet redovisar fjärrortsmodellen schematiskt där F_1 är fjärrorter och N_1 är närorter.

En vägvisningsplan kan redovisas grafiskt med hjälp av ett system som heter stam/gren-metoden (men det finns även andra – än grafiska – sätt).

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

[illegible]

Exempel stam/gren-metod för cykelvägvisning Huddinge kommun (2009)

Principer för utmärkning av cykelvägvisning

En cyklist kan använda tre olika typer av vägvisningsmärken för att få information om vägvalet:

1. Den allmänna vägvisningen (bilvägvisningen).
2. Separat cykelvägvisning.
3. Vägvisning för cykelleder för rekreation och turism.

Den allmänna vägvisningen (bilvägvisningen) som komplement till cykelvägvisningen

Man bör huvudsakligen använda kontinuerlig separat cykelvägvisning. Det kan dock finnas tillfällen när det går att använda bilvägvisningen, till exempel när cyklisten delvis (eller helt och hållet) följer bilvägen i blandtrafik eller på cykelfält. Det ska då vara mycket tydligt hur cyklisten ska följa bilvägvisningen. Om cykelvägen är separerad från bilvägen ska även vägvisningen vara separerad. Där en separat vägvisning för cyklister har påbörjats bör denna fullföljas så att man undviker tveksamheter. Eventuellt kan man ge tydliga anvisningar för när cyklisten kan följa bilvägvisningen.

Om cyklisten ska följa bilvägen för att komma till en av de vägvisade målpunkterna, men följa en cykelväg för en annan målpunkt, bör det finnas vägvisning till alla målpunkter i cykelvägvisningen.

Om cyklisten bör följa en annan rutt (på grund av trafiksäkerhet, direkthet med mera) till en målpunkt än den som anges på bilvägvisningen, krävs alltid separat cykelvägvisning. Cykelleder avsedda för rekreation vägisas alltid separat från bilvägvisningen.

Kopplingen mellan statlig och kommunal vägvisning:

Om den statliga cykelvägvisningen skiljer sig från den kommunala bör man säkerställa att vägvisningen blir kontinuerlig och övergången tydlig och lättförståelig även om den inte är enhetlig.

Övergången mellan statlig och kommunal vägvisning sker där vägen byter väghållare. Vid denna punkt ska man se till att vägvisningen till skyltade mål fortsätter så att kontinuiteten säkerställs. Dessutom ska avstånden vara mätta på ett enhetligt sätt till ortens centrum. Det är det faktiska avståndet som ska anges, i hela kilometer (eventuellt med en decimal).

Vid vägvisning till en stad kan avståndet till centrum vara mycket längre än avståndet till tätortsgränsen. Avståndet mäts dock till centrum. Vid tätortsgränsen (till exempel vid första korsningen efter gränsen) sätter man upp ett platsmärke och ändrar tätortsnamnet till "centrum" (om det gäller tätorter).

Nackdelen med denna metod är att cyklisterna kan uppleva uppgiften om avståndet till större städer som missvisande. Fördelen är att samma metod används som för bilvägvisning. I storstadsområden som Stockholm, Göteborg och Malmö, där det kan vara långt mellan tätortsgränsen och centrum, kan man överväga att använda till exempel "Göteborg centrum" längs hela sträket.

Utformning av vägmärken för cykelvägvisning

Vägmärken i Vägmärkesförordningen

Hur vägmärkena ser ut och var de är placerade bidrar till vilket visuellt helhetsintryck en trafikant får av vägen. Det handlar om att sätta upp så få vägmärken som möjligt men samtidigt så många som är nödvändigt.

Reglerna ger möjlighet att använda en standardutformning för cykelvägvisning med blå basfärg. Typerna av märken beskrivs nedan. En del väghållare (ett stort antal kommuner och någon Trafikverksregion) använder dock egna skyltar.

- *Vägvisare* visar riktning (och avstånd) till målpunkter längs stråket. Vägvisare är vanligen att föredra vid lokala mål och på platser med relativt få mål om det finns en lämplig placering.
- *Avståndstavlor* visar avståndet till målpunkter belägna efter stråket men anger inte riktning. Avståndstavlor används på samma sätt som vägvisare, men de senare anger även riktning.
- *Tabellvisare* används utmed de stora stråken vid större korsningar. Där det finns flera målpunkter och cyklingen är snabbare är det ofta bättre med tabellvägvisare än med vanliga vägvisare.
- *Platsmärke* används som bekräftelse till cyklister att de har nått målet. Märket placeras där cykelvägen når den skyltade orten.
- *Cykelledsmärket* används för speciella cykelstråk som pendlarstråk (många städer använder färgade stråk) eller cykelleder för rekreation och turism. Cykelstråksmärket kan även utföras i andra färger som i sin tur kan kombineras med de blåa standardskyltarna för cykelvägvisning. Skillnaden mellan blåa skyltar och gula skyltar är att blåa visar specifika destinationer medan gula skyltar visar rutter.

Mål som har bedömts turistiskt intressanta av Trafikverket (som rådgör om detta med andra) kan även få cykelvägvisningen med bruna vägvisare.



Utmärkning av cykelleder för rekreation och turism

Detta dokument behandlar inte utmärkning av cykelleder men vi vill ändå nämna att Trafikverket har tagit fram en enhetlig utmärkning för turist- och rekreationscykling. Den

har mörkröd basfärg (Pantone 187). Vägvisare enligt denna utmärkning anger ett nummer för nationella och regionala leder och information om vilka orter cyklisten passerar och avstånden till dessa. För mer information om till exempel utformning av utmärkningen, se dokumentet Cykelleder för rekreation och turism, som finns på Trafikverkets webbplats: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Cykel-i-samhallsplaneringen/Cykelleder-for-rekreation-och-turism/>

Enhetlig utmärkning på statliga vägnät

I dag är det stor variation i utformningen av cykelvägvisning. En del kommuner har valt att införa skyltning med olika färger för olika stråk och på så sätt markera att man följer olika stråk genom orten. Andra kommuner använder inte stråk utan vägvisar till målpunkter, eftersom grundbehovet av vägvisning och avståndsangivelse kan tillgodoses utan att stråket får ett namn och nummer eller särskild färgsättning.

Man bör eftersträva ett gemensamt utseende för skyltningen såväl lokalt som regionalt. Många kommuner har, som sagt, dock redan en etablerad skyltning och det skulle vara kostsamt att byta ut samtliga vägmärken. Trafikverket kommer i vägvisningen för cyklister på det statliga vägnätet att följa de regler som gäller.

Vid utmärkningen på statliga vägnät används endast vägmärkena vägvisare och platsmärke. Man vägvisar till maximalt sex destinationer i samma riktning och i högst tre riktningar, det vill säga totalt högst arton destinationer per stolpe (flaggmodell med stolpe). Vägvisningen som gäller från en och samma riktning samlas på en stolpe så att en cyklist inte behöver titta på olika ställen beroende på vart han eller hon ska. Vägvisaren anger både riktning och avstånd, och därför behövs ingen avståndstavla. Tabellvisare behövs sällan på det statliga cykelvägnätet utanför tätort, eftersom nätet sällan är så komplext. Därför behövs inte heller denna typ av skylt.



För att tillmötesgå kommuner som pekar ut stråk i tätort med hjälp av vägvisare F34 och cykelledsmärket F38 i olika färger, finns det möjlighet att använda denna utformning även på det statliga cykelstråket om stråket har en tydlig tätorts- eller stadskaraktär och när den som används på statligt cykelnät (bilden ovan) skulle vara udda i trafikmiljön.

För att tydliggöra budskapen kan märkena kompletteras med symboler (se exempel på symboler på sidan 6):

- upplysning om allmänna inrättningar
- upplysning om serviceanläggningar

- upplysning om turistiskt intressanta mål – använd dock helst det bruna lokaliseringsmärket med cykelsymbol för detta ändamål
- upplysning om anläggningar som är särskilt viktiga för cyklisten (till exempel anordnad cykelparkering).

Orienteringskartor kan sättas upp som komplement till vägvisningen. Syftet med dessa är att ge dels stöd för orienteringen, dels en enkel överblick av regionens cykelväg nät.

Det finns i dag ingen enhetlig standard för utformningen av snabba cykelstråk med hög standard och stort antal nyttjare, och inte heller för utformningen av vägvisningen. Den framtida utmärkningen ska anpassas till de regionala märkena ovan med ett gemensamt typsnitt, en gemensam skyltstorlek men med den lila färgen, som visas på bilden nedan.





TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se