

HÖÖRS KOMMUN

VÄGVISNINGSPLAN

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60



Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

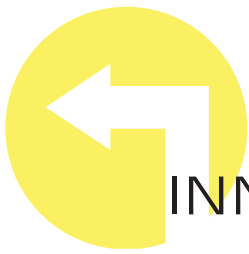
Teknikansvarig vägvisningsplanen: Rune Karlberg

Handläggare: Emma Holgersson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Susanne Löfström och Erik Mårtensson från Höörs kommun samt Rune Karlberg och Emma Holgersson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under hösten 2012

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM VÄGVISNINGSPLANEN	218
Hörs trafikplan.....	218
Bakgrund till vägvisningsplanen.....	218
2. UTGÅNGSPUNKTER.....	220
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet.....	220
Utgångspunkter för vägvisningsplanen	221
3. VÄGVISNINGENS PRINCIPER	223
Principer att följa	223
Några brister i Höör	226
4. MÅL.....	227
Nationella mål.....	227
Kommunala mål.....	227
6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	239
Vägvisning för biltrafik (VV1)	239
Vägvisning för cykeltrafik (VV2).....	239
Framtagande av reinvesteringsplan (VV3).....	239
Plan för underhåll av skyltar (VV4)	239
Samarbete och samråd (VV5)	239
Utvärdering och uppföljning (VV6).....	239
Åtgärdssammanställning.....	239
8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING	241

*Vägvisningsplanen utgör en av flera delplaner i Trafikplan Höörs kommun.
Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Höörs kommun som helhet.*

1. OM VÄGVISNINGSPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Vägvisningsplanen är en av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter i dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Prova och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Prova togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetas vidare och diskuteras med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämades av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Barn- och utbildningsnämnden, kollektivtrafikansvarig i kommunen, Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

BAKGRUND TILL VÄGVISNINGSPLANEN

Många kommuner saknar en plan för var och hur olika mål i kommunen ska vägvisas. Önskemålet om vägvisning görs ofta för varje plats, varför det är lätt att man tappar bort principerna för hur vägvisningen ska byggas upp. Att ange vilka mål man bör vägvisa i en korsning är ofta enkelt, men när man tittar på vilka mål som finns i flera korsningar är det lätt att det blir fel. Ett vanligt fel är att ett mål vägvisas på en plats och angivelsen följer inte med fram till målet, utan försvinner på vägen.

De vägmärken som finns längs våra vägar har en viktig roll mot trafikanterna. Det är genom dessa som de får information om vad som gäller. De ska ge vägledning, styrning och information så att resan blir effektiv och säker. Hur vägmärkena ser ut och var de är placerade bidrar till vilket visuellt helhetsintryck en trafikant får av vägen och i förlängningen av den kommun man färdas i. Det handlar om att sätta upp så få vägmärken som möjligt men så många som nödvändigt!





I denna rapport kommer ordet vägvisare att användas i texten för det som i vägmärkesförordningen heter lokaliseringsmärken. Lokaliseringsmärken visar vägen till en ort, plats, inrättning, anläggning eller liknande.

VARFÖR BEHÖVS EN VÄGVISNINGSPLAN?

För Sverige finns en vägvisningsplan som talar om hur vägvisningen ska ske efter det statliga och i vissa fall även i det kommunala vägnätet. I den anges till och mellan vilka orter som vägvisning ska ske.

Hur själva vägvisningen sedan utformas finns reglerat i vägmärkesförordningen (SFS 2007:90) och Trafikverkets författningssamlingar. Den 1 juli 2007 kom en ny vägmärkesförordning som påverkar vägvisningen. Det kom bland annat några nya symboler och ändrade regler för hur vägvisningen ska tillämpas.

Det är viktigt att regelverket följs av alla väghållare så att bilister känner igen vägvisningen oavsett var i landet man färdas.

Stora investeringar

Att sätta upp vägvisare innebär stora kostnader. Vägvisare måste med tiden bytas av åldersskäl och vägvisare blir påkörda av fordon eller skadade i samband med snöröjning.

Med hjälp av vägvisningsplanen kan man planera underhållet av vägvisare. Men vägvisningsplanen är också till hjälp när man ska ta fram beställningsunderlag för nya skyltar så att dessa får rätt innehåll.

OMFATTNING

Denna rapport är en översyn av hur vägvisningen ser ut i Höör, Sätöfta och Tjörnarps och vilka förändringar man bör göra utifrån några principer för vägvisning. Inventering finns även för några andra orter som vägvisningsplanen i en framtid kan kompletteras med.

Vägvisningsplanen behandlar både vägvisning för bilister och cyklister. För cyklister visas på ett principiellt förslag för Höör under cykelvägvisning på hur vägvisningen för ett antal huvudcykelstråk kan byggas upp.

Vilka vägar som omfattas av vägvisningsplanen visas på karta 1 i kapitel 5. Planen omfattar både vägar

där kommunen är väghållare och allmänna vägar med statlig väghållning.

Resultatet blir en vägvisningsplan för Höör som visar vilka mål man vägvisar till och längs vilka vägar detta sker.

Med hjälp av vägvisningsplanen är det lättare att veta vad som ska stå på vägvisare som man ska sätta upp. Den visar också vilka förändringar som ska göras om en skylt måste bytas ut.

En vägvisningsplan måste vara ett levande dokument som uppdateras vid jämna mellanrum i takt med att Höör utvecklas, växer och nya vägvisningsbehov dyker upp. Eftersom Trafikverket är väghållare på många vägar som berör kommunen har de en viktig roll i detta arbete.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIK-PLANEN SOM HELHET

EEn Trafikstrategi för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!

I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar sommaren 2013. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.





UTGÅNGSPUNKTER FÖR VÄGVISNINGSPLANEN

Den 1 juni 2007 kom en ny vägmärkesförordning (VMF) som reglerar användningen av alla vägmärken, vägmärkingar och trafiksignaler. Till den har Trafikverket kompletterade föreskrifter. Båda dessa dokument gäller för alla som sätter upp vägmärken.

Den viktigaste paragrafen finns i inledningen till vägmärkesförordning. Den talar om hur väghållare ska se på vägmärken och vilken roll de ska spela.

3 § Vägmärken och andra anordningar skall tillsammans med väg- och gatuutformningen och dess anpassning till väg- och gaturum ge trafikanten vägledning, styrning och information så att resan kan genomföras på ett effektivt och säkert sätt.

Vägmärken och andra anordningar skall vara utformade och placerade, samt i sådant skick, att de kan upptäckas i tid och förstås av de trafikanter de är avsedda för. De får inte sättas upp så att de onödigtvis hindrar eller innebär fara för trafikanter. Särskild hänsyn skall tas till barn, äldre och funktionshindrade.

VMF 2007:90, 1 kap

För att uppfylla detta måste väghållaren göra en översyn av vilka vägmärken man har och ha ett program för när märken behöver bytas ut så att de uppfyller kraven på "...upptäckas i tid och förstås av de trafikanter de är avsedda för."

Vägmärken ska placeras så att de kan upptäckas och förstås, vilket kan medföra intressekonflikter i centrummiljöer där gatuutrymmet kan vara begränsat.

Vägmärkesförordningen anger vad en vägvisningsplan är för något.

- En förteckning över vilka geografiska mål som ska anges på vägvisare längs de allmänna vägarna.

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

För numrerade trafikplatser upprättar Transportstyrelsen en förteckning över trafikplatsnummer.

För övriga allmänna vägar upprättas vägvisningsplanen av den statliga väghållningsmyndigheten.

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

VMF 2007:90, 1 kap 2

13 a § Den statliga väghållningsmyndigheten eller den kommunala myndighet som har hand om väg- eller gatuhållningen meddelar på begäran av annan beslut om vägvisning till allmänna inrättningar, serviceanläggningar och turistiskt intressanta mål m.m.

Ovanstående paragraf gör det möjligt för väghållaren att kunna ta betalt för vägvisning som önskas av andra.

Vilka vägar som är allmänna finns i Länsstyrelsens författningssamling över allmänna vägar. Numret på allmänna vägar med nummer upp till 499 ska anges på skyltar.

Allmänna vägar har i princip staten (Trafikverket) som väghållare, men kommuner kan ha fått överta ansvaret och får då ersättning för detta.

Principen som vägvisningen bygger på är att märkets bottenfärg tillsammans med om texten skrivs med versal (stora) eller gemen (små) bokstäver, avgör vilken typ märket tillhör.



- Blå botten med vit versal text och vita symboler längs och till allmän väg.



- Grön botten med vit versal text och vita symboler längs och till motorväg och motortrafikled.



- Gul botten, röd bård med svart versal/gemen text och svarta symboler längs och till enskild väg.



- Vit botten med svart versal/gemen text och svarta symboler till inrättningar eller anläggningar.



- Vit botten med svart versal text och svarta symboler till lokala mål i tätort.



- Brun botten med vit versal/gemen text och vita symboler till turistiskt intressanta mål.



- Orange botten med svart versal text och svarta symboler till mål vid tillfällig trafikläggning.



- Gul botten med grön versal/gemen text till tillfälliga arrangemang.

Till detta finns tre grupper med märken som använder olika symboler för att på ett enkelt sätt förmedla sitt budskap.



- Upplysning om allmänna inrättningar.



- Upplysning om serviceanläggningar.



- Upplysning om turistiskt intressanta mål.

Det är även möjligt att ange verksamhetens namn i klartext, till exempel "Vårdcentral". För bensin, mat och hotell finns också möjlighet att ange företagets namn med logotyp.

Hur märkena får användas är reglerat i VMF, VVFS och exempel på hur de kan se ut finns i Vägar och Gators Utformning (VGU).

5 § Lokaliseringsmärke för vägvisning till inrättningar, anläggningar eller turistiskt intressanta mål m.m. får endast sättas upp från närmaste allmänna väg om inte annat anges för respektive märke. Om det behövs med hänsyn till trafiksäkerheten, mängden trafik till målet eller om det behövs av särskilda skäl får märket sättas upp längre från målet.

6 § Lokaliseringsmärke för vägvisning till inrättningar eller anläggningar eller turistiskt intressanta mål m. m. får inte sättas upp för vägvisning till en inrättning eller anläggning:

1. vid namngiven gata inom tätort.
2. inom industriområde, handelsområde eller liknande som är namngivet och vägvisat.
3. som är väl synlig med tydlig anslutning till vägen eller.
4. i tätort där aktuell anläggning kan förväntas.

Om det behövs med hänsyn till trafiksäkerheten, mängden trafik till målet eller om det behövs av särskilda skäl får märket dock sättas upp.

I fråga om lokaliseringsmärken för vägvisning till serviceanläggningar m.m. gäller dock 11 kap. 1 § andra stycket.

TSFS 2010:172, 8 kap

Det finns några viktiga kriterier i Trafikverkets författningssamling (VVFS), som styr användningen av vägvisare.

Dessa paragrafer är viktiga för hur man ska se på vägvisningen i tätorter. Grundprincipen är att inrättningar och anläggningar som finns vid en namngiven gata inte ska ha någon vägvisning. Det ska inte behövas en ytterligare vägvisning till exempelvis en skola som

har en gatuadress. Undantag är om målet har mycket trafik, eller att det skulle vara positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt eller något annat skäl.

Eftersom man aldrig kan klara alla bilisters behov av att hitta till en speciell plats måste man som vägghållare kunna ställa krav på bilföraren. De som ofta besöker en skola är föräldrar och varuleveranser, som borde kunna hitta utan vägvisning. Om skolan har en aula eller sporthall som används kvällstid kan däremot besökare som inte är bekanta med platsen, uppleva det som positivt om det finns en vägvisning till skolan.

7 § Om antalet vägvisningsmål i en vägkorsning blir för stort, bör lokaliseringsmärken för vägvisning främst sättas upp till mål av större allmänt intresse.

TSFS 2010:172, 8 kap

Ett stort problem i tätorter är inte att veta vad man ska visa till utan att begränsa antalet mål. Ofta är önskemålen mycket större än vad som ryms på vägvisarna.

8 § Lokaliseringsmärken för vägvisning till inrättningar eller anläggningar bör endast sättas upp om anslutningen till väg som inte är enskild är anpassad till den trafik inrättningen eller anläggningen medför och antalet parkeringsplatser är tillräckligt.

9 § Är en inrättning eller anläggning tillfälligt stängd eller förutsättningarna för uppsättning av lokaliseringsmärken för vägvisning till inrättningar eller anläggningar i övrigt inte uppfyllda ska märkena tas ned. Lokaliseringsmärken för vägvisning till inrättningar eller anläggningar som uppenbart är årstidsbundna behöver inte tas ned.

11 § Lokaliseringsmärken för vägvisning till inrättning eller anläggning av turistiskt intresse får endast sättas upp om inrättningen eller anläggningen är av särskilt intresse för de som i nöjes- eller avkopplingssyfte vistas utanför sin vanliga omgivning.

Allmänna råd

Märkena bör inte sättas upp för vägvisning till mål som endast är av intresse för dem som har särskilda förkunskaper eller särskild medtagen utrustning.

Märkena bör inte heller sättas upp för vägvisning till religiösa rum, handelsområden, butiker eller andra typer av försäljningsställen.

12 § Lokaliseringsmärken för vägvisning till turistiskt intressanta mål får endast sättas upp om information om målet är tillgänglig vid målet.

TSFS 2010:172, 8 kap

Det som styr antalet mål är om vägvisningen är konsekvent utförd. Ett mål som börjar vägvisas måste följa med hela vägen fram till målet.



3. VÄGVISNINGENS PRINCIPER

Att trafikanter behöver hjälp vid sin körning av vägvisare råder det ingen tveksamhet om. Frågan är hur mycket eller hur lite vägvisning som behövs.



Som väghållare finns det tre frågor som man kan ställa;

- Vilka platser är viktiga för dig själv?
- Vilka platser tror du är viktiga för andra ortsbör i allmänhet?
- Vilka platser du tror är viktiga för andra än ortsbör?

Resultatet blir ett antal platser där man får ta ställning till om och hur dessa ska vägvisas.

PRINCIPER ATT FÖLJA

Det finns några övergripande principer som ett vägvisningssystem bör uppfylla.

Tolkning – det får inte finnas några oklarheter som gör att bilisten gör en felaktig tolkning. Ett sådant exempel är Orupssjukhuset. Kan det finnas någon som förknippar ordet sjukhus med att det finns aktumottagning?

Konsekvens – varje vägvisare är en del av ett system. Har man väl börjat att vägvisa ett mål får det inte försvinna som angivelse innan man är framme vid målet.

Konsekvens handlar också om att man behandlar mål på samma sätt och inte gör skillnader mellan samma typ av mål.

Förvarning – föraren måste kunna vara förbredd på de beslut man måste fatta. I svåra trafikmiljöer är det viktigt att märket placeras så att föraren i god tid kan fatta sina beslut.

Jämförbarhet – information via vägvisare ska ges med samma namn som annan information. Det är viktigt att väghållaren påtalar om det finns fel namn på kartor. Är ett vägvisningsmål tydligt på en karta, blir kopplingen till vägvisningen också tydligare.

Uppmärksamhet – systemet måste utformas så att vägvisare drar till sig uppmärksamhet i konkurrens med annan information (reklamskyltar mm) som distraherar föraren. Här finns en konflikt med andra reklamskyltar som företag vill ha så nära vägarna som möjligt.

Information om ovanliga manövrar – där föraren måste göra en oväntad eller onaturlig manöver måste vägvisningen stötta detta.

Konsekvens

Den viktigaste principen för vägvisning är att den ska vara konsekvent. Anger man ett mål måste det finnas med hela vägen fram till målet. Att skyltsätta ett mål i en korsning kan gå utan problem, men när namnet ska följa med till andra korsningar kan det bli konflikter av utrymmesskal med andra namn.

Det finns en begränsning för hur mycket information som en bilist kan hinna uppfatta. Maximalt fyra mål i samma riktning är en bra princip. Har man behov av många mål i en korsning kan man använda samlingsmärken. I dessa samlas mål ihop och kopplas till ett övergripande mål som figuren visar.



Turistbyrå

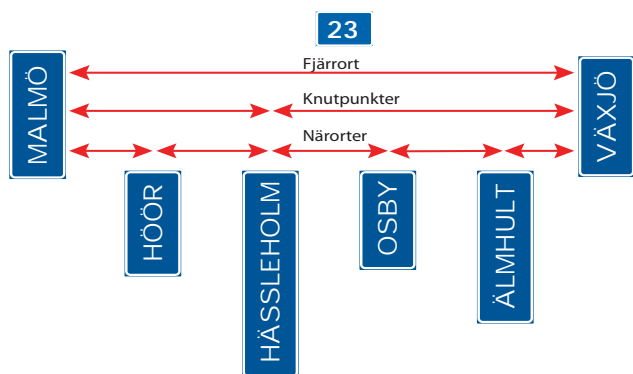
Turister är de som ofta kan ha ett stort behov av vägvisningen, att den är rätt och konsekvent gjord. I Höör används idag ordet turistbyrå.

Texten turistinformation kan för utländska besökare vara lättare att förstå än turistbyrå och kan vara ett alternativ.

Turistinformation

Fjärrortsprincipen

Vägvisningen i Sverige bygger på den så kallade "fjärrortsprincipen". Figuren visar hur denna princip ser ut för väg 23 mellan Malmö och Växjö.

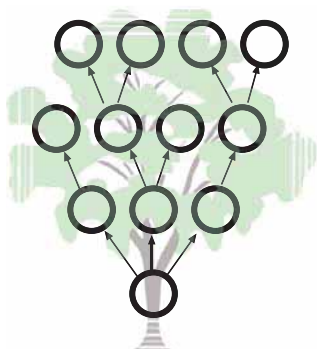


Detta betyder att vägvisningen längs en väg sker till vägens ändpunkt – fjärrorten. Längs vägen visas sedan den närmaste närorten. Har man Höör som mål när man är i Växjö måste man veta vilken väg man ska köra då det är först efter Hässleholm som Höör dyker upp.

Stam/Grenprincipen

En annan princip som används är stam/grenmetoden. Den kan liknas vid ett träd där vägvisningen då får olika nivåer eller hierarkier beroende på var på trädet som vägvisningen sker.

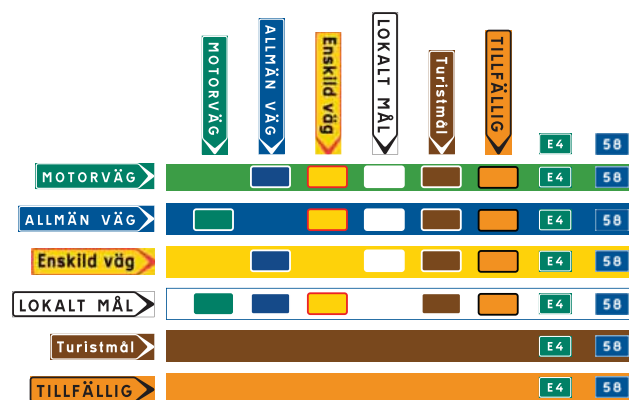
Principen är mest användbar i tätorter där vägvisning kan anges till en större stadsdel som sedan bryts ner i mindre delar.



Färgdifferentering

Att använda olika färger på vägmärken är ett sätt att underlätta informationsinhämtningen.

Figuren nedan visar vilka olika kombinationer det finns beroende på vilken väg som vägvisaren sitter på och vilket mål som ska det ska vägvisas till. Som exempel är bottenfärgen grön på en motorväg och motortrafikled. Ett lokalt mål anges då på en vit platta och ett turistmål på brun platta.



Kvittens

För att bekräfta att man har nått målet gäller kvittens som en vägvisningsprincip. Det svåra i tätorter är att tillämpa att ett mål/stadsdel kvitteras.

I Höör har man konsekvent använt vägmärket för tätbebyggt område som kan fungera som en kvittens.



Principen med kvittering är svår att tillämpa i tätortsmiljöer på samma sätt som utanför tätorter. Det skulle bli många skyltar som skulle påverka stadsbilden negativt om exempelvis CENTRUM fanns som kvittens när man är framme.

Ofta är det ganska uppenbart att om man svänger av mot en stadsdel så är det området man möter. Vägsmiljön i sig fungerar då som en kvittens om att man är framme. Kan man tillämpa principen att en anslutning = ett mål/stadsdel blir det ännu enklare.



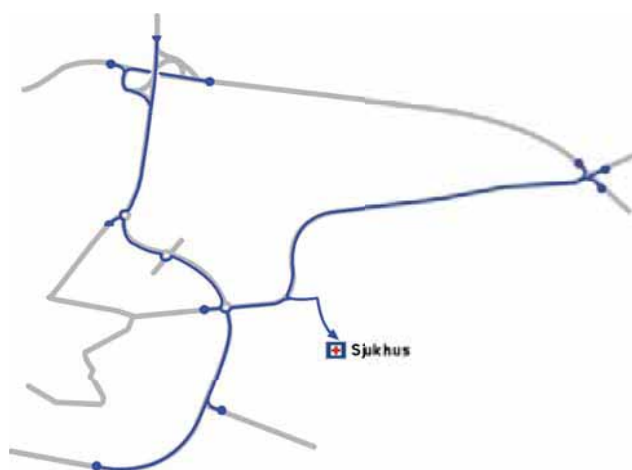
Om fler stadsdelar visas åt ett håll från samma korsning bör man på något sätt kunna få kvittens när man är framme vid respektive stadsdel.

Vägvisningsormar

För att kunna veta vad som ska stå på en vägvisare behöver man någon form av grafisk bild på vilka mål som sammanstrålar på en viss plats.

Ett vanligt sätt är att rita upp så kallade "Vägvisningsormar". Det är en linje som börjar där målet första gången anges och följer de vägar där målet ska vägvisas fram till målet.

Vägvisningsormar blir ett pedagogiskt sätt att visa hur vägvisningen ser ut. Figuren nedan visar en vägvisningsorm till sjukhuset i Gällivare.



Vägvisningsormen utgår från den "bästa" vägvisningen för varje mål utifrån de övergripande principer som lagts fast.

När flera vägvisningsormar sätts ihop för en korsning får man information om vilka mål som ska finnas på vägvisaren. Det är då man ser att det finns en logik och inga brister i den vägvisning som blir.

Idag finns inget bra datoriserat system för att automatiskt skapa vägvisningsormar, utan det får ske på traditionellt sätt med penna och papper. För att vägvisningsormar ska fylla sin funktion bör de vara ett levande instrument och uppdateras löpande.

In- och utvägvisning

I handböcker och anvisningar visar man exempel på hur vägvisningen till en tätort eller plats kan göras. Hur man sedan ska köra för att komma därifrån från olika platser där okända kan hamna saknas ofta.

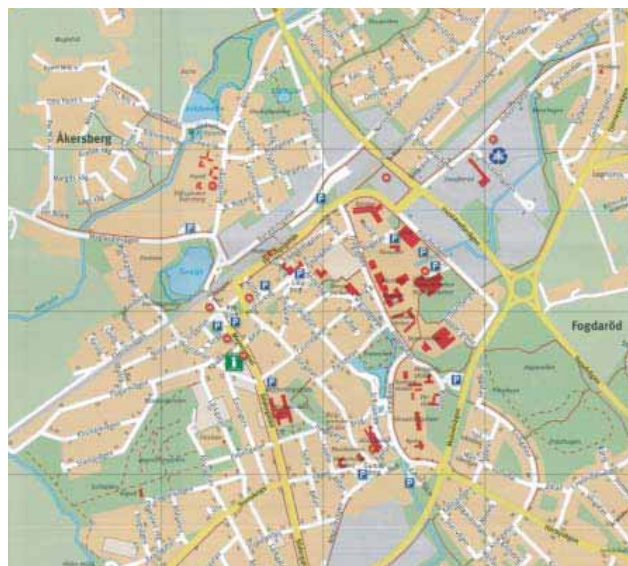
I Höör är vägvisningen till turistbyrån med hjälp av i-symbolen och texten "Turistbyrå". En brist i många orter är att man vägvisar till själva turistbyrån, inte var man kan parkera med bil och kanske en husvagn. Detta kan vara flera kvarter ifrån turistbyrån.

Det kan vara värre om en långtradare kör fel för att ta sig ut från industriområdet. Hur in- och utvägvisningen för Höör kan byggas upp visas längre fram.

Slutmålet för vägvisningen

För att vägvisningen ska bli tydlig för bilisterna är det positivt om vägvisningsmålen också finns på kartor. Används de namn som finns i vägvisningen på samma sätt i kartor, med versal text, fetare och med större stil än övriga namn blir dessa tydliga.

Bilden nedan är från Höörs turistkarta. På kartan är det svårt att se vilka mål som finns och som också kan finnas på vägvisare.



Eftersom det är andra än kommunen som tillverkar kartor, t. ex. elektroniska kartor på Internet, måste kommunen bevaka att den information som andra gör är rätt.

Det är positivt om man redan i tidiga skeden när man planerar nya områden kan ta hänsyn till att de namn som används också går att skyltsätta om området ska få vägvisning. Fotografiet visar ett exempel på ett långt namn från Luleå som ger en onödigt lång vägvisare.



I Höör blir detta aktuellt när idéuppdraget för stationsområdet i Höör kommer att förverkligas som kan påverka vägvisningen till och kring järnvägsstationen.

NÅGRA BRISTER I HÖÖR

Den mesta vägvisningen som finns i Höör är längs riksvägarna 13 och 23 som Trafikverket är väghållare för.

I Höör finns det inga fastlagda områden/stadsdelar utifrån vägvisning. Ett exempel är på Malmövägen i korsningen med Hörbyvägen där det saknas någon angivelse åt öster - bara en pil. Under avsnittet 3 Stadsdelar finns ett förslag på vilket namn som anslutningen skulle få.



Finns inget namn på området/stadsdelen kan gatunamnet användas istället. Så är det idag till Norra industriområdet där även gatunamnet Pumpvägen finns med. Problemet i korsningen på bilden ovan är att Hörbyvägen går åt båda hållen varför gatunamnet bara åt ena hållet blir missvisande.

Det finns ett annat exempel på Frostavallsvägen där vägvisningen säger att det är en korsning med tre anslutningar, men i verkligheten är det fyra anslutningar där Industrigatan (NETTO) inte finns med!

Trafikverket har tagit beslut om att Skånes djurpark, som är ett av södra Sveriges populäraste utflyktsmål med över 200 000 besökare varje år och världens största djurpark med nordiska djur, ska skyltsättas med bruna/vita vägvisare. Detta har dock inte gjorts idag.

Behövs vägvisning till dessa?

Några exempel på vägvisningsmål som idag finns i Höör är:

- Vårdcentral, Fiskbutik, Geromar AB, LVM-hem, Waldorfskola, Apotek, Folk tandvård, Gärd butik, Stiftsgården

Utifrån konsekvensprincipen måste man ställa sig frågan om vi väljer att vägvisa till exempelvis en skola av något skäl, finns det då inte anledning att vägvisa till alla skolor eller kan vi säga nej och av vilket skäl om en annan skola också vill få vägvisning?

Trafikverket har tillåtit att Apotek, Folk tandvård och Vårdcentral vägvisas från väg 23. Avregleringen av apotek har inneburit att många orter idag har flera apotek. I Höörs centrum finns det två apotek. Frågan är till vilken vägvisningen avser?

Det är lätt att väghållaren tillgodoser önskemålet till en plats som allmänheten eller en näringsidkare har utan att tänka på vad det kan få för konsekvenser för vägvisningen.

En bilist kan inte i en tätort förvänta sig att man hittar till den plats man söker. Skulle man tillgodose alla företag som säger att kunderna inte hittar skulle staden vara full av vägmärken. Vägvisningen är i första hand för att visa till allmänna viktigare mål.

Hur hittar man ut?

Det finns några mål som vänder sig till främmande trafik, exempelvis turistbyrå och Gästgivaregården i centrum till vilka det är lätt att vägvisa. Från dessa typer av platser behöver det också kompletteras med hur man hittar tillbaka till väg 13 och väg 23.

Hittar man dit?

Det finns tre kategorier som kan ha svårt att hitta till olika platser i Höör. Turister, resenärer som ska med tåg eller buss och de som ska delta i idrottstävlingar. För dessa blir vägvisningen viktig.



4. MÅL

NATIONELLA MÅL

Den nya vägmärkesförordning som kom 2007 visar på hur vägghållare ska se på de vägmärken som man sätter upp och vilka regler som måste följas. En kort sammanfattning av några för vägvisningens viktiga regler framgick under avsnitt 2. UTGÅNGSPUNKTER, där paragraf 3 kanske är den viktigaste då det visar på ett förhållningssätt för vägmärken.

KOMMUNALA MÅL

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem effektmål formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effektmålen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks. Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande åtgärds-mål satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år sätts i samband med budgetarbetet.

Det åtgärds-mål som direkt berör vägvisningsplanen handlar om till vad ska man vägvisa och hur (vägvisningsormar). Vägvisningsplanen måste vara ett gemensamt dokument för kommunen och Trafikverket då de är vägghållare på många vägar som har beröringspunkter mot de kommunala vägnätet och målpunkter.

Vägvisningsplanen kan användas som ett stöd för hur man gör med nya önskemål om vägvisning eller för att ta bort olagliga vägvisare.



5. VÄGVISNINGSPLAN FÖR HÖÖR

Vägvisningsplanen visar förslag och principer för hur vägvisningen kan byggas upp utifrån regelverket och vägvisningens principer. Detta har delats upp i sex olika delar.

1- Geografiska/allmänna mål

De mål som ligger utanför tätorten som berörs av vägvisningen.

2- In- och utvägvisning

Längs vilka vägar som vägvisningen från och till väg 13 och 23 sker.

3- Stadsdelar

Finns det områden eller stadsdelar som ska få namn och vägvisning?

4- Turistmål

Mål som vänder sig till turister.

5- Övriga mål

Allmänna inrättningar, serviceanläggningar och liknande som får vägvisning.

6- Annan information

Är exempel på hur vägvisningen kan kompletteras med andra typer av information som bidrar till att hitta rätt i Höör.

Med hjälp av vägvisningsplanen kan man ta fram åtgärdsprogram, dvs när ska man byta en vägvisare, vilka förändringar ska man göra, vilka nya vägvisare ska sättas upp och hur ska de se ut.

Åtgärdsprogrammet omsätts i en reinvesteringsplan för att få fram kostnader och under vilken tid som förändringen ska ske.



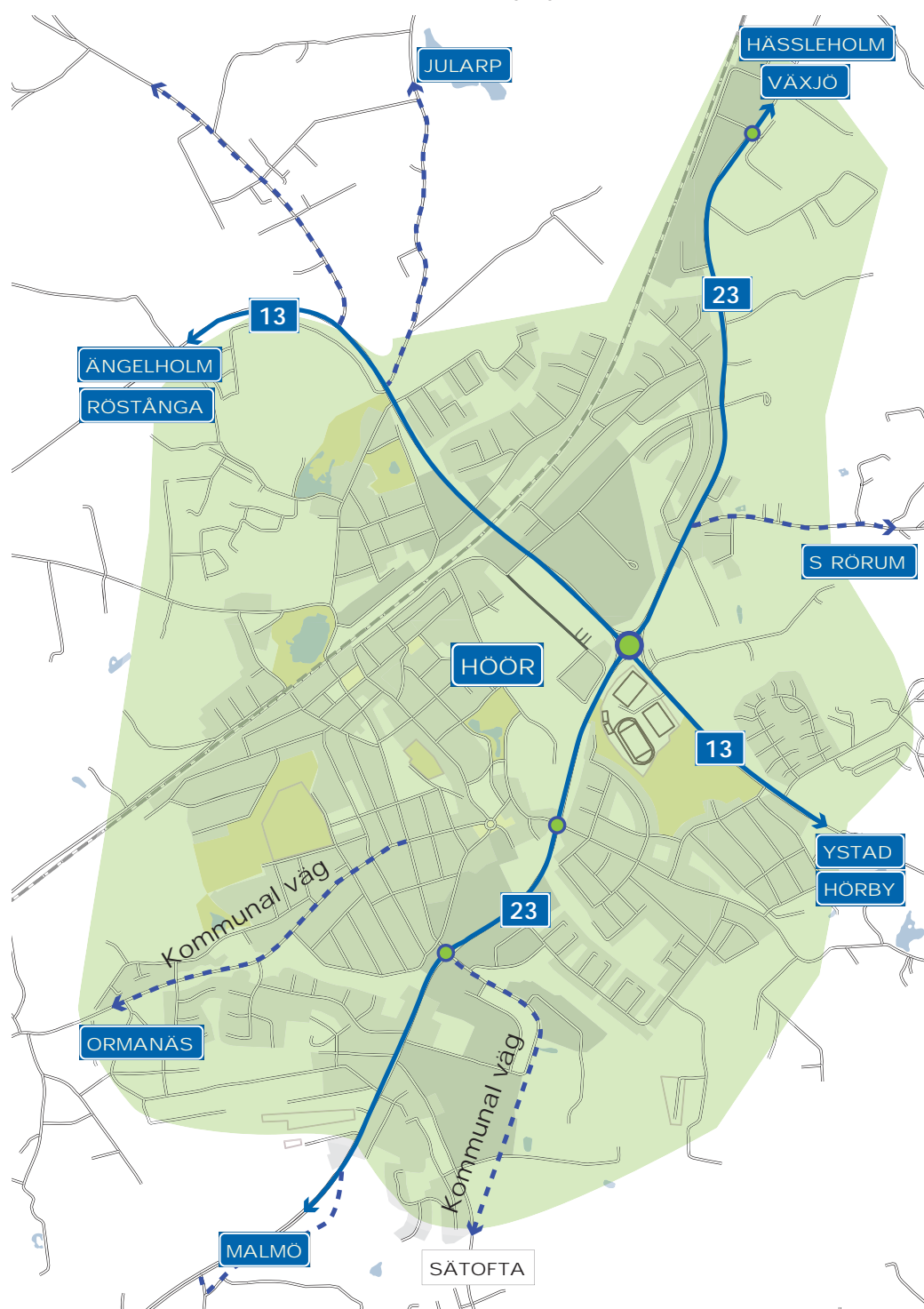
Exempel på vägvisare som finns i Höör idag



1- Geografiska/allmänna mål

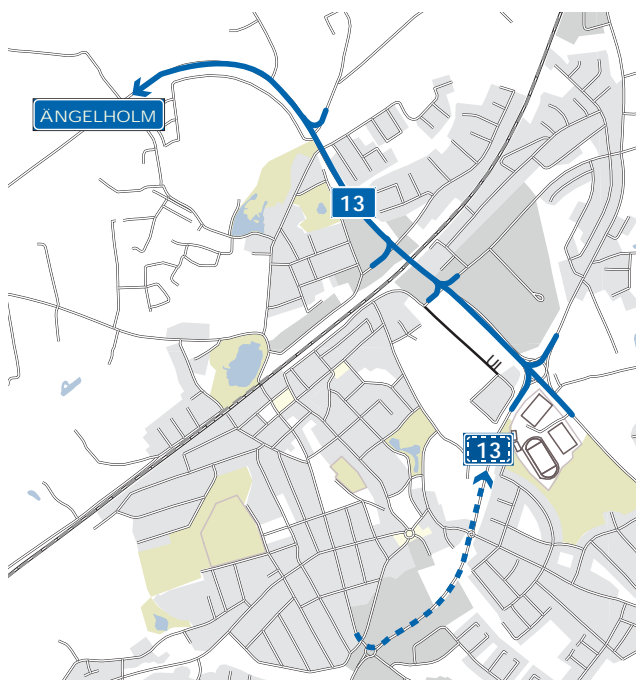
De geografiska/allmänna mål som vägvisas ut från tätorten framgår av karta 1. De mål som finns för väg 13 och 23 styrs av vägvisningsplanen för Sverige.

Det gröna området på kartan är det område som ur vägvisningssynpunkt är Höör. Gränserna för detta behöver ses över mot de tätortsmärken som finns för Höör om dessa kan användas som kvittens på att man är framme i Höör istället för att sätta upp ortnamns-
märke.



Karta 1: Allmänna mål som vägvisas idag. Heldragen blå linje är väg med vägnummer som skyltas och streckad linje utgör övriga vägar (även dessa har vägnummer, men de skyltas inte).

Kartorna på denna och nästa sida visar varifrån större mål vägvisas från Höör. Till skillnad från idag är förslaget att väg 13 skulle vägvisas med intermittert bård på väg 23 från Södergatan.





2- In- och utvägvisning

Idag sker vägvisningen till centrum från två vägar; väg 13, Frostavallsvägen via Järnvägsgatan och väg 23, Malmövägen via Södergatan. Från väg 23 sker detta redan norr om väg 13.

För att renodla vilken väg som den okände bör välja är förslaget att vägvisningen mot centrum och symbolen för turistinformation blir via Södergatan med undantag av trafik västerifrån på väg 13, Frostavallsvägen som leds in via Åkerbergsgatan, karta 2.

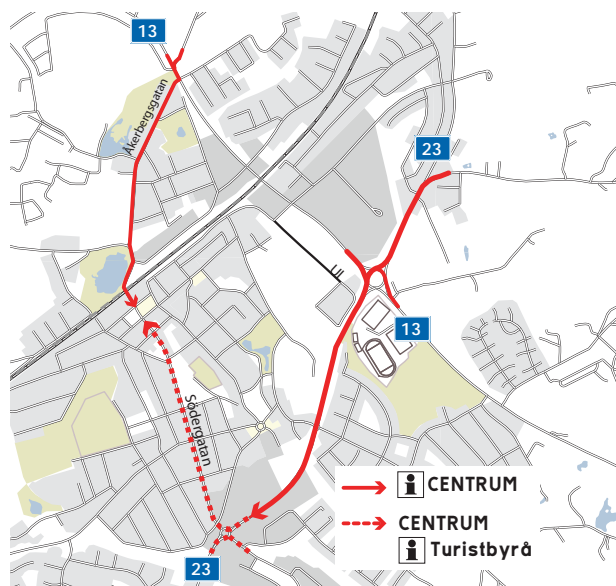
Vid cirkulationsplatsen med Södergatan kompletteras symbolen med texten Turistbyrå alternativt Turistinformation, karta 2. Längs den heldragna röda linjen visas i-symbolen tillsammans med CENTRUM och i anslutningen med Södergatan delas informationen upp i CENTRUM respektive i-symbolen med "Turistbyrå"

Turistbyrå

Idag sker vägvisningen till turistbyrån från väg 13 och 23 in mot Södergatan. Framme vid Föreningsgatan där turistbyrån finns saknas vägvisare. På turistbyråns fasad finns en skylt som "sticker ut" från fasaden. Träden på den sida av gatan kan skymma skylten från Södergatan. En skylt på den motsatta fasaden som pekar mot turistbyrån blir mer synlig.

Det finns begränsat med parkeringsplatser vid turistbyrån. Har man med sig en husvagn eller kommer med en husbil blir det ännu svårare att kunna parkera där.

Det finns inget egenvärde av att vägvisa en bilist till en turistbyrå, utan det viktiga är att vägvisningen är till en plats där man också kan parkera. Den plats dit turister skulle vägvisas är parkeringen vid Nya torg. Därifrån till turistbyrån är det knappt 200 meter.



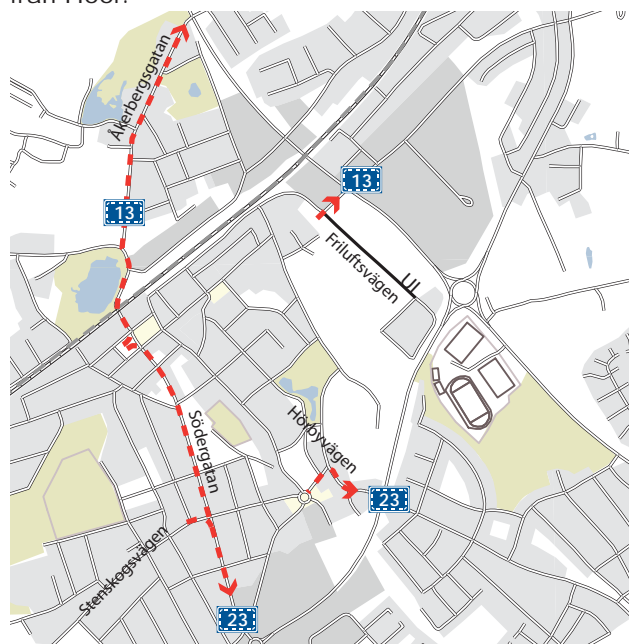
Karta 2: Förslag vägvisning till centrum och turistbyrå.

På parkeringen kan man sätta upp en informativ karta som visar hur man går till turistbyrån som komplement till de skyltar som visar till turistbyrån. Kartan kan också innehålla annan information om vad som finns i centrum, olika butiker mm.

Utvägvisningen

Lika viktigt som det är att vägvisa in till målpunkter, lika viktigt är det att vägvisa ut från målpunkter som har främmande trafik i en tätort. Från centrum finns det bara vägvisning ut från Stenskogsvägen mot väg 23.

På karta 3 framgår förslag på vilka platser som utvägvisningen mot väg 13 och 23 ska ske. De som har tillkommit är från Hörbyvägen utifrån främmande trafik från Gästgivaregården och på Järnvägsgatan. Se även kartorna på föregående sida för vägvisningsmål från Hör.



Karta 3: Förslag för vägvisning ut från centrum.

3- Stadsdelar

Det finns få angivna och otydlig gränsdragning för de områden/stadsdelar som finns i Höör. De mål som är skyltsatta som stadsdelar eller lokala mål, dvs svart text med versaler på vit botten är;

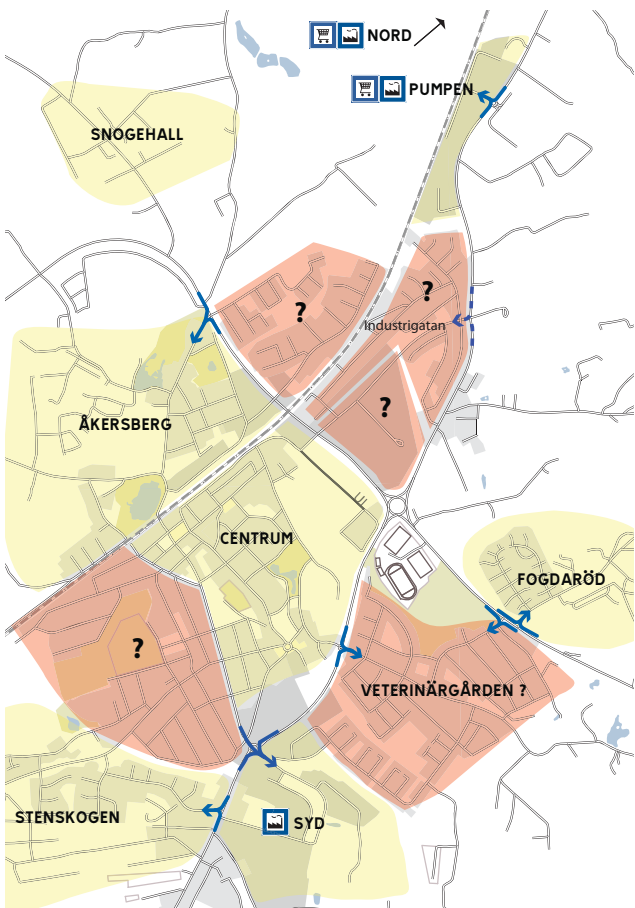
- BACKAGÅRD, CENTRUM, FROSTAVÄLLEN, NORRA, SYD och SÄTOFTA

Behovet kan vara litet i en mindre ort men i viktiga korsningar där det bör finnas vägvisning måste det anges något. Finns inte någon stadsdel kan det vara anslutande vägs gatunamn. Karta 4 är visar de viktiga korsningar där vägvisning finns och var komplettering av vägvisningen bör göras.



Karta 4: Korsningar med vägvisning och korsningar som skulle behöva få ny vägvisning.

På karta 5 visas ett förslag på indelning och områdes/stadsdelsnamn för Höör. Gula områden är befintliga namn och röda områden som behöver få ett namn.



Karta 5: Tankbara områden/stadsdelar i Höör.

Som förslag finns Veterinärgråden som ett tänkbart område/stadsdel. Industriområde NORR skulle få namnet PUMPEN, för att skiljas från industriområde NORD. För båda används symbolen för handelsområde (kundvagnen).

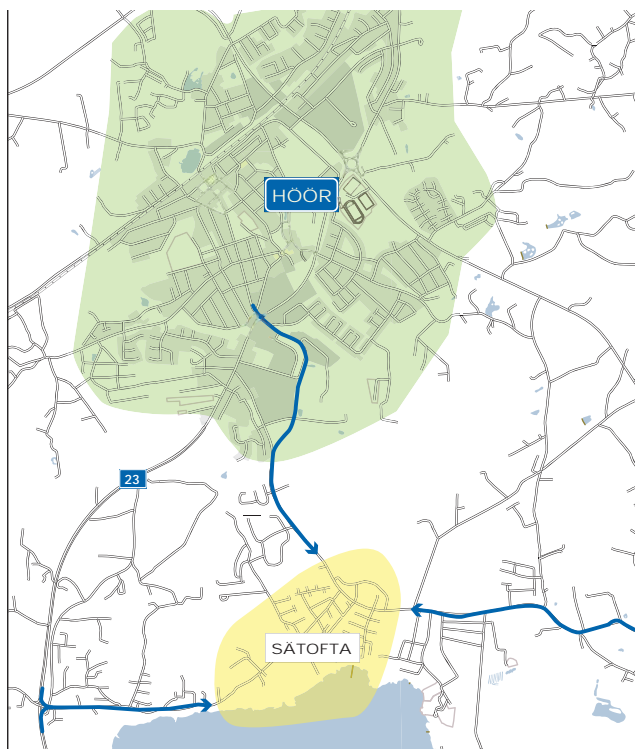
Kan man hitta tydliga entréer till ett område/stadsdel kan ett vägmärke bli "trevligt". Fotografiet visar hur områden/stadsdelar i Lycksele är skyltsatta.





Sätöfta

Sätöfta är ett lokalt mål, dvs. vägvisas med svart text på vit botten som ligger utanför det som är Höör ur vägvisningssynpunkt (gröna området på karta 6).



Karta 6: Sätöfta

4- Turistmål

En bilist som är på besök har tre primära behov: tanka, äta och sova. För en turist finns det dessutom ett behov av att hitta till vad man kan se och göra på orten. De primära behoven behandlas under avsnittet övriga mål.

Turistmålen som har vägvisning brukar delas upp i två grupper. De som är av stort turistiskt intresse kan vägvisas med brun/vit vägvisare eller med symbolen för sevärdhet. För brun/vit mål är det idag lättare att få dessa då regelverket är ändrat.

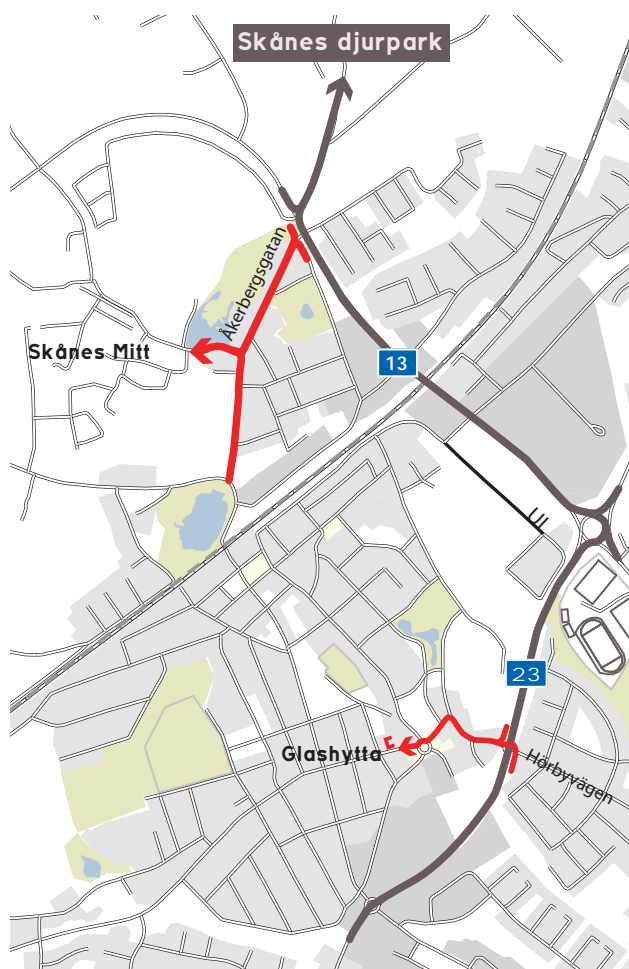
I tätorter där det finns gatunamn bör man vara mycket återhållsam på vilka mål man anger. Trafiksäkerhets-skäl, mängden trafik till målet eller andra särskilda skäl gör att man kan behöva vägvisa till ett turistmål i en tätort.

För de turistmål som ligger inom kommunen bör dessa i samverkan med Länsstyrelsen och Trafikverket ses över så att man bestämmer vilka som ska skyltsättas och på vilket sätt. Det är olyckligt om det finns turistmål i broschyrer och information som inte är skyltsatta och det omvända.

Turistmål i Höör

De turistmål i Höör som har vägvisning är Glashytta Incendi från väg 23 och Skånes djurpark som vägvisas från väg 13 och 23. Skånes djurpark är ett brun/vit (turistmål) mål men är inte skyltsatt som detta då djurparken måste stå för dessa kostnader.

Skånes Mitt som är mittpunkten i Skåne ligger i Höör och har vägvisning från väg 13 och från Åkerbergsgatan. På turistbyråns hemsida finns inte Skånes Mitt med som en sevärdhet men däremot Ankdammen som inte har vägvisning.



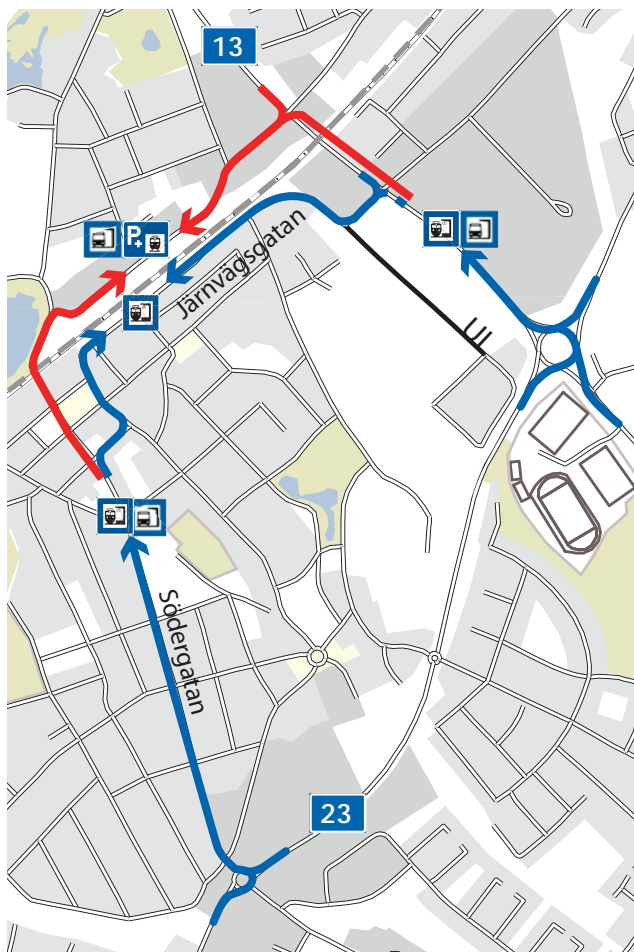
Karta 7: Förslag vägvisning till turistmål i Höör.

5- Övriga mål

Ett viktigt mål är att vägvisa till järnvägs- och busstationer. Idag finns vägvisning bara till den förstnämnda. För den bilist som vill lämna bilen för att ta tåget finns begränsad vägvisning till pendelparkeringar väster om järnvägen.

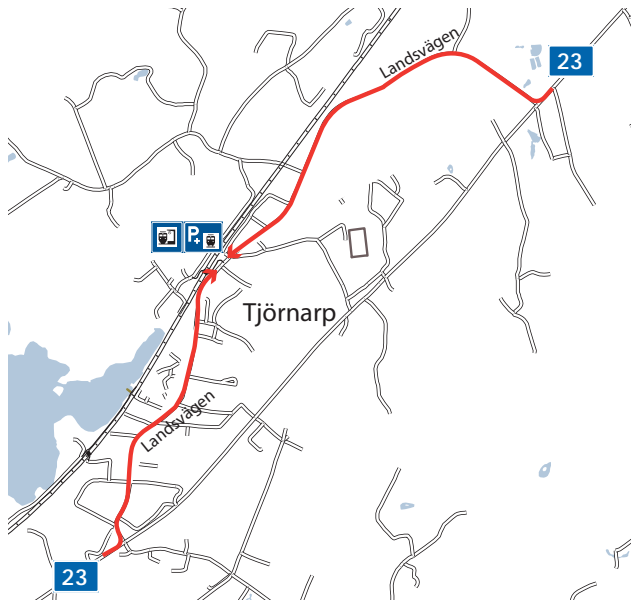
Förslaget på vägvisningen utgår från att använda de symboler som finns. Järnvägsstationen som mål för att hämta eller lämna resenärer vägvisas till Järnvägsgatan. För bilister som ska lämna bilen är vägvisningen till pendelparkering och busstationen vägvisas via Bangårdsgatan, se karta 8.

Som exempel vägvisas både buss och tåg från väg 23 in på Södergatan. Innan Föreningsgatan sker en uppdelning så att buss och pendelparkeringen vägvisas rakt fram på Mejerigatan och Bangårdsgatan medan järnvägsstationen vägvisas via Föreningsgatan till Järnvägsgatan.



Karta 8: Förslag vägvisning till tåg och buss i Höör.

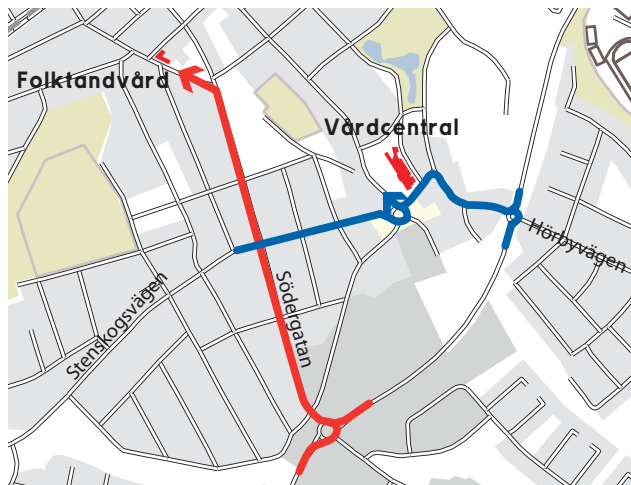
Till den nya stationen som ska byggas i Tjörnarps är förslaget att vägvisning sker från väg 23, karta 9.



Karta 9: Förslag vägvisning till tåg och buss i Tjörnarps

Allmänna inrättningar

Av den vägvisning som finns idag är förslaget att vägvisningen till Folk tandvård och Vårdcentral behålls.



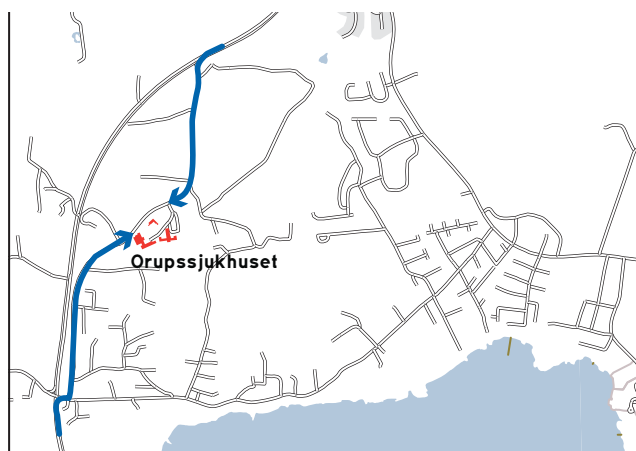
Karta 10: Förslag vägvisning till allmänna inrättningar.

Apotek däremot bör tas bort då receptbelagda läkemedel säljs av flera. Samma sak med Waldorfskola då det finns andra skolor i Höör som inte har vägvisning.



Om inte Trafikverket har avtal bör vägvisning till Fiskbutik, Zizzi och Geromar AB tas bort då dessa kan hittas via sin gatuadress. Hur gatunamnen är utmärkta behöver ses över så att dessa har tillräckligt textstorlek och placering så att de kan uppfattas i god tid.

Från väg 23 vägvisas Orupssjukhuset som är en rehabiliteringsanläggning. Eftersom ordet "sjukhus" kan uppfattas som att det finns akutvård skulle namnet behöva ändras för att undvika att obekanta kör dit av misstag.



Karta 11: Vägvisning till Orupssjukhuset som bör få ett namn utan ordet "sjukhus".

Serviceanläggningar

De serviceanläggningar som förekommer i tätorten som vägvisas med symbol är Gästgivaregård, Backagården och Stiftsgården som behålls då dessa har främmande trafik, karta 12.

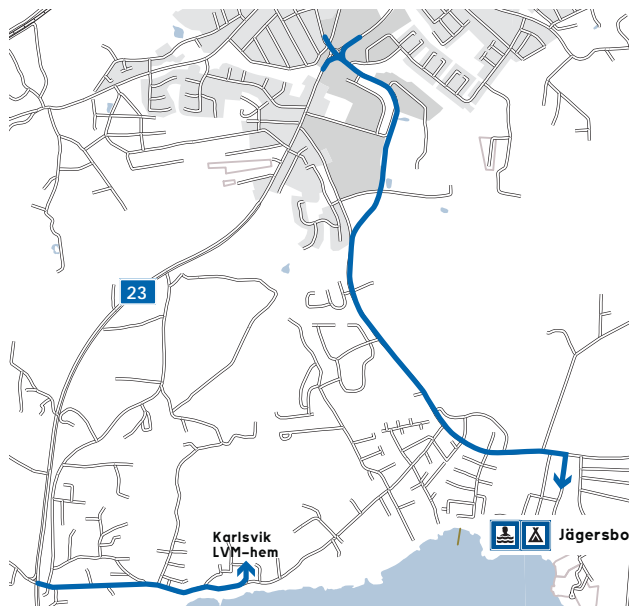
I Jägersbo finns vägvisning till badet och campingplatsen samt till Karlsvik och LVM-hem, karta 13.

Från väg 13 finns det vägvisning till bland annat Frostavallen med olika symboler, Grottbyn mm. Beroende på vilka mål som har tillstånd eller inte behöver Trafikverket som väghållare se över så att vägvisningen blir renare och tydligare i anslutningen till Skånes djurpark och Frostavallen.

Frostavallen förekommer både som lokalt mål med versaler och som inrättningsmål med versal/gemen text.



Karta 12: Förslag vägvisning serviceanläggningar i Höör.



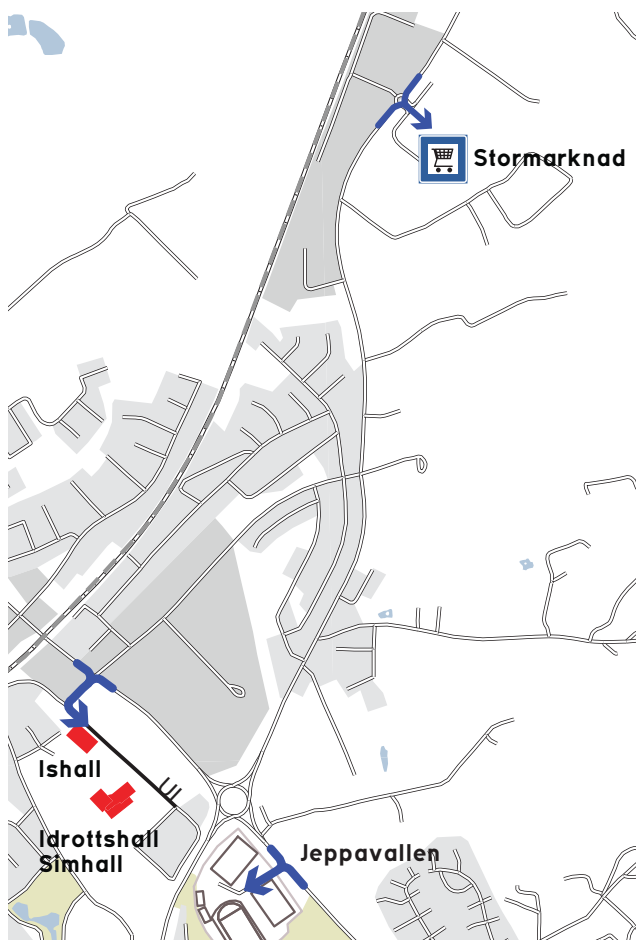
Karta 13: Förslag vägvisning till serviceinrättningar utanför Höör.



Övriga anläggningar

Idag finns vägvisning till "Stormarknad" norr om Höör som vägvisas med text. Den kompletteras med den nya symbolen med en shoppingvagn från väg 23.

Förslaget är att vägvisningen kompletteras för ishallen, Björkviksbadet och hallen samt Jeppavallen då dessa har främmande trafik enligt karta 14.



Karta 14 Förslag vägvisning till anläggningar.

6- Annan information

Den sista kedjan i en bra vägvisning är att gatunamnen är skyltsatta och synbara. Många gånger används befinnliga stolpar/belysningsstolpar vilket kan göra att gatunamnet sitter efter korsningen och är svårt att upptäcka.

För väg 13 och 23 finns det flera gatunamn som en bilist kan missa beroende på textstorleken och placeringen som Trafikverket bör se över.

Information över industriområden

För industriområden kan man sätta upp informationstavlor som det är gjort för Norra industriområdet som visar var olika företag finns som hjälp att hitta rätt.

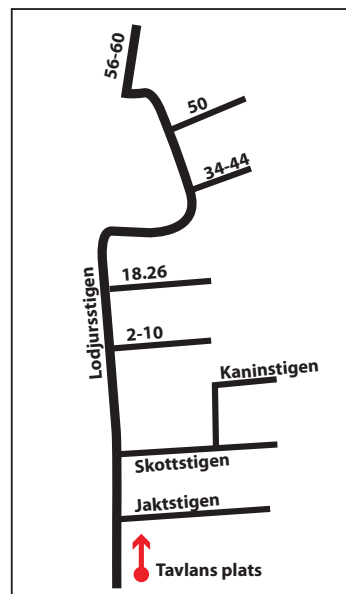


Det namn som används på informationstavlan stämmer inte med vägvisningsnamnet. Av det skälet och för att skilja industriområdena NORD och NORRA som ligger intill varandra ändras det sistnämnda till PUMPEN. Symbolen för industriområde kompletteras med symbolen för handelsområde (kundvagn).

Gatuorienteringstavlor

Beroende på hur gatunätet är uppbyggt kan det vara svårt att hitta en gata som ligger innanför en annan gata.

I Höör kan det för Lodjursstigen vara svårt att hitta rätt där en schematisk bild över de gator som ansluter mot gatan kan underlätta.





Parkeringsplatser

De parkeringsplatser som finns för allmänheten i centrum kan bli tydligare om de får ett namn som kan användas i information och på infartsskyltar till parkeringarna. Detta kan vara en del i den översyn av parkeringspolicy som kommunen ska ta fram 2013. Exemplet nedan visar hur parkeringshusen i Luleå är namnsatta, utmärkta och hur detta används i information.



Annan information

Det är bra om de mål som vägvisas också kan ha en mer framträdande roll på kommunens turistkarta. Företag inom ett skyltsatt område/stadsdel kan använda vägvisningsnamnet i sin marknadsföring av var man finns, exempelvis

Besöksadress: PUMPEN industriområde, Pumpvägen 5, Höör.

Man kan också som fotografiet nedan från Luleå visar sätta upp informationsskyltar som visar till butiker som ligger på tvärgatorna från Luleås gågata. Uppsättningen har kommunen gjort medan affärerna betalar en avgift till Luleå & Co som arbetar med att utveckla Luleå som handelsstad genom att stärka centrumhandeln.



CYKELVÄGISNING

Det finns inte idag några utpekade cykelvägar i Höör på samma sätt som det finns huvudleder för bilisterna. Ska man locka bilister att börja cykla behövs det:

- Att det känns tryggt att cykla.
- Att cykla upplevs som bekvämt och praktiskt.
- Att det går snabbt och framkomligheten är god som cyklist.
- Att det är lätt att hitta.

För att kunna prioritera bland alla önskemål som finns om drift, underhåll, nya cykelvägar mm är det en fördel om cykelvägnätet delas i ett huvudvägnät och ett lokalnät för cyklister.

Pekar man ut vilka cykelvägar som ingår i ett stråk är det naturligt att det blir en vägvisning längs dessa som utgår från cyklistens förutsättningar. Ett sådant exempel är att cykelstråken kommer att gå på egna cykelvägar och på bostadsgator. Är man inte bekant med bostadsgatan och det saknas vägvisning kan man lätt cykla vilse.

Den cykelvägvisning som föreslås för Höör kan byggas ut i olika etapper utifrån att några cykelstråk identifieras. Ett stråk är en väg som cykelister hänvisas till som både kan vara egna cykelvägar eller lokalgator.

Cykelstråken bör vara de sträckor som har flest cyklister i Höör på samma sätt som huvudnätet för bilarna. Förutom stråken finnas vägvisning till de viktiga målpunkter som cykelplanen har.

Fotografierna på nästa sida är exempel från Luleås cykelvägvisning som är uppbyggd utifrån sju cykelstråk där alla utom två har centrum som utgångs-/målpunkt.

Cykelstråk

Kan man peka ut några huvudcykelstråk utifrån det framtida huvudcykelnät som finns i Cykelplanen för Höör, byggs vägvisningen upp för dessa så att varje stråk får ett eget namn och färg. På detta sätt blir det lättare att hitta "sin cykelväg" bland all annan information i gatumiljön.



På vissa platser finns uppgifter om avståndet till vissa platser som en information till cyklisterna (samma som bilisterna får). Alternativet kan vara att tiden anges istället.



På belysningsstolpar sitter med jämna mellanrum dekaler med cykelvägens namn och färg som en upplysning på att man är på rätt väg. Med hjälp av dekalen är det enkelt och billigt att märka ut ett cykelstråk utan skyltar.



Namnsättning av gång- och cykeltunnlar

För att underlätta orienteringen kan man på gång och cykeltunnlar sätta upp bilvägens namn som en hjälp och upplysning om vilken väg man cyklar under. I detta fall även vilket område som man kommer till.



Övrig cykelvägvisning

Som komplement till en cykelvägvisning längs cykelstråk används traditionell cykelvägvisning på det sätt som finns på några platser i Höör idag.





6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

I detta kapitel beskrivs de förslag till åtgärder som vägvisningsplanen pekar ut. Åtgärderna består huvudsakligen av själva vägvisningen för biltrafik respektive cykeltrafik, men även några andra kompletterande åtgärder föreslås.

VÄGVISNING FÖR BILTRAFIK (VV1)

På de tidigare sidorna finns förslag på förändring av dagens vägvisning som både berör det ställiga och kommunala vägnätet i Höör. Förslaget har utgått från vägvisningsprinciper och utifrån de brister som har hittats vid inventeringen.

Då inventeringen bara har berört en del av vägnätet kan det finnas andra vägvisare där man måste ta ställning om dessa behövs och att de arbetas in i vägvisningsplanen.

VÄGVISNING FÖR CYKELTRAFIK (VV2)

Utifrån det förslag på framtida huvudcykelstråk som finns i Cykelplanen för Höör får ett antal cykelstråk identifieras. När dessa är klara kan en cykelvägvisning enligt principförslaget byggas upp där det framgår var enskilda placeras och utformas.

FRAMTAGANDE AV REINVESTERINGSPLAN (VV3)

För att kunna få fram kostnader och under vilken tid som förändringen ska ske behöver en reinvesteringsplan tas fram. Då den mesta förändring som vägvisningsplanen tar upp berör det ställiga vägnätet måste detta ske i samråd Trafikverket.

En förändring på det ställiga vägnätet kan beröra det kommunala vägnätet och det omvända varför det är viktigt att det finns pengar samma år som ändringen ska göras hos båda väghållarna.

PLAN FÖR UNDERHÅLL AV SKYL-TAR (VV4)

En vägvisningsplan måste vara ett levande dokument som regelbundet ses över och kompletteras beroende på de skyltåtgärder som görs. Eftersom ett vägmärke har en begränsad livslängd är det lätt att göra framtida underhållsplaner om man har uppgifter på när olika vägvisare sattes upp.

SAMARBETE OCH SAMRÅD (VV5)

Om vägvisningen har bilisten som sin utgångspunkt blir vem som är väghållare av mindre intresse. Det är mycket viktigt att kommunen i en dialog med Trafikverket ständigt ser över vägvisningsplanen så att den är aktuell, men framförallt att man vet vilka förändringar som ska göras på kort och lång sikt.

Trafikverket har enligt vägmärkesförordningen i uppdrag att ta fram en regional vägvisningsplan. Den berör i första hand ställiga vägar över nummer 499 som inte ingår i den nationella vägvisningsplanen. I den regionala vägvisningsplanen kan kopplingen till kommunala mål fastläggas.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (VV6)

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och att åtgärder genomförs behövs uppföljning av formulerade mål. Hur detta görs beskrivs sist i denna rapport.

ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

I tabellen på nästa sida redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås i vägvisningsplanen. ID-nummer för respektive åtgärd anges som VV (Vägvisningsplanen) med efterföljande nummer.

Då underlag och uppgifter inte har gått att få från Trafikverket måste de slutgiltiga åtgärderna tas fram efter deras synpunkter på vägvisningsplanen

I tabellen anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. De exakta placeringarna av vägvisarna och vilken förändring som blir på enskilda vägvisare hanteras i nästa skede.

Eftersom det inte är klarlagt i detta skede exakt hur många vägvisare som behöver bytas eller kompletteras är det svårbedömt vad kostnaden är för de fysiska åtgärderna. Generellt kan sägas att åtgärderna innebär följande:

Liten åtgärd: huvudsakligen en arbetsinsats

Mellan: Investeringskostnader i storleksordningen 100-500 tkr

Stor: Investeringskostnader >500 tkr

Eftersom en förändring av en vägvisare innebär många gånger att flera vägvisare kan behöva bytas eller ändras. Målet blir då att ändringen sker vägvis, dvs man ändrar det som ska ändras efter hela väg 23 samtidigt. Detta för att vägvisning ska bli konsekvent mellan olika korsningar som får en förändring.

Det betyder att det är en kort tidsperiod (2 år) som behövs för att kunna genomföra vägvisningsplanen för det kommunala vägnätet. Svårigheten kan vara för det statliga vägnätet där de mesta ändringarna är. Det finns dock begränsningar, både personella och ekonomiska, som medför att en prioritering måste göras.

Prioriteringen har varit följande:

Prioritet 1:

- Vägvisningen längs de statliga vägarna i Höör.
- Vägvisningen längs de kommunala vägarna i Höör.
- Vägvisning av cykelstråk

Prioritet 2:

- Övrig cykelvägvisning

Nr	Plats eller omfattning av arbetet	Kostnad eller arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
VV1	Vägvisning för biltrafik	Mellan	Trafikverket/Tekniska nämnden	Kräver att kommun och Trafikverket har samma syn på hur vägvisningen ska vara då de statliga vägarna berörs i stor omfattning
VV2	Vägvisning för cykeltrafik	Mellan	Trafikverket/Tekniska nämnden	Bygger på att ett antal cykelstråk kan identifieras som ska skyltsättas.
VV3	Framtagande av reinveste-ringsplan	Liten	Trafikverket/Tekniska nämnden	Kräver samråd mellan kommunen och Trafikverket så att ändringar som berör samma korsning men olika väghållare kan ske samtidigt.
VV4	Plan för underhåll av skyltar	Liten	Tekniska nämnden	Upprättande av databas/förteckning över nuvarande vägvisare.
VV5	Samarbete och samråd	Liten	Trafikverket/Tekniska nämnden	Kräver att arbetet med den regionala vägvisningsplanen tas fram som underlag för den kommunala vägvisningsplanen.
VV6	Utvärdering och uppföljning	Liten	Tekniska nämnden	Löpande
Prioritet 2				
VV2	Övrig cykelvägvisning	Mellan	Tekniska nämnden	Kräver kompletterande inventering av vad som finns idag.



8. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

Ett genomförande av en vägvisningsplan handlar förutom att sätta upp eller byta ut en vägvisare att också uppdatera den databas eller förteckning som man behöver ha över uppsatta vägvisare.

I en sådan finns relevanta uppgifter som behövs om en vägvisare måste bytas ut som följd av skada, exempelvis att den vägmärkesritning som leverantören har arkiveras och kan användas för beställning.

I den behöver man också kunna notera de förändringar som man under hand kommer på som ska göras den dagen som vägvisaren måste bytas av en eller annan anledning.

De vägvisningsormar som finns som stöd för vägvisningsplanen behöver också följas upp så att de stämmer. För att få en samlad bild av vad som finns kan detta redovisas figuren till höger som är sammanställningen från den inventeringen som är gjord.



