

Förändringar i VGU 2015

Generellt

Den nya versionen av VGU har främst inneburit

- Justeringar av fel.
- Smärre förtydliganden.
- Kompletteringar av sådant som det fanns stora brister i eller helt saknades.

Nedan finns lite översiktligt, detaljerat i vissa fall, beskrivet vad som förändrats från VGU 2012.

Begrepp o grundvärden

- Fordonsgeometrier har tillkommit.
- Begreppslistan har rensats från begrepp som finns överordnande regelverk (lag, förordning).

Krav och råd för vägar och gators utformning

Allmänt

Vissa detaljerade krav har flyttats från VGU Övergripande krav 2012:181 och delvis anpassats till att bli krav och råd:

- Hantering av vägar med bashastighet 70 km/tim har tillkommit.
- Ersatt hänvisning, nu till den nya metodbeskrivningen för kapacitetsanalys.
- Hänvisning till typfordon och körsätt i begrepp o grundvärden.
- Justering av fri höjd utanför vägbanan.
- Förenkling av fri bredd.
- Undantag från krav med räcke vid långa trummor.

1 Sektion Landsbygd – vägrum

1.1 och 1.2 Typsektioner

- Sänkt flödesgräns för skyddsavstånd mellan motorväg och intilliggande väg.
- Justeringar av typsektioner; räffling, justering av mittremsa motorväg.
- Justeringar av sidoområde och säkerhetszon. Låg standard för säkerhetszon har tillkommit. Viltstängsel godtas i säkerhetszonens ytterkant.
- Förtydligande angående genomsiktliga skärmar.

1.3 Skyddsanordningar

- Krav på räckeslängd utgår från avkörningsvinklar är infört istället för krav på viss längd. På samma sätt används avkörningsvinklar för att krävställa räckeslängd även för räcken med kapacitetsklass H2 eller högre.
- Kravet på högkapacitetsräcke före hinder vid VR < 80 km/h är borttaget.
- Kravet på räckeslängd efter hinder på tvåfältsväg är förlängt från 0,5 gånger räckeslängden före hinder till 0,75 ggr räckeslängden före hinder.
- Tydligare krav för när olika kapacitetsklasser ska användas har införts.
- Krav har förts in att alltid göra riskanalys som underlag för val av kapacitetsklass på vägar med vid VR 100 och däröver om ÅDT för lastbil med släp överstiger 1000 eller ÅDT buss överstiger 500.
- Nytt krav att använda kapacitetsklass H1 på räcken i mittremsa på motorväg.
- Tydligare krav för när räcke med kapacitetsklass H2 ska användas. Tex på höga bankar och vid risk- eller skyddsobjekt.
- Tydligare krav på att räcke med kapacitetsklass H4 ska användas på motorvägsbro över järnväg med sth > 160 km/tim eller annan motorväg samt om annan motorväg eller järnväg med sth > 160 km/tim finns inom vägens skyddsavstånd.
- Tydligare krav för arbetsbredd och fordonsinträngning.
- Nytt avsnitt om krav på räckens höjd och täthet.
- Krav har införts för när räcken ska vara utformade med hänsyn till oskyddade trafikanter.
- Tydligare krav för när olika typer av räckesavslut ska användas.
- Tydligare uppdelning i vad som är krav på räckeslängd och vad som är räckesavslutning.
- Tydligare krav på egenskaper på övergångar och kopplingselement.
- Tydligare krav på tillsatser och kombinerade anordningar.
- Nytt avsnitt om räckestyper.

1.4 Eftergivlig väg- och gatuutrustning

Avsnittet är helt nyskrivet.

2 Sektion tätort – gaturum

Justering av bilder.

Avsnitt om skyddsanordningar och eftergivlig vägutrustning har lagts till med hänvisning till motsvarande avsnitt i "Sektion landsbygd – väggrum".

3 Linjeföring

Endast några små justeringar, bland annat i figurer.

4 Korsningspunkter

4.1 Korsningar

Krav avseende dubbla körfält i cirkulationsplats (vid dubbla tillfarter) struket.

Förtydligande kring refuger och cirkulationsplatser.

4.2 GC i korsning

Utformning av GC-överfarter och passager anpassade efter den nya lagstiftningen saknas, pågår utredning om utformning.

4.3 Trafikplatser

Lokalisering vid tunnel utgår, istället hänvisning till föreskrift.

4.4 Plankorsningar

Inga förändringar

5 Bytespunkter

Inga förändringar

6 Rast, parkering, information och vändning

Inga förändringar

7 Ledning, styrning och reglering

7.1 Vägmärken

Helt omskriven och omstrukturerad.

I den här versionen har krav ställts märke för märke. Det har inte funnits tid att ta fram krav för alla vägmärkestyper. Därför finns inte Väjningspliktsmärken, Påbudsmärken och Anvisningsmärken med i denna version.

7.2 Vägmarkering och vägkantsutmärkning

- Motortrafikled finns kvar på vissa ställen och jämställs här med motorväg och fyrfältsväg. Eftersom det varit en lucka i regelverket tidigare, så tas det med här. Annars behandlas det under mötesfri väg som kan vara både landsväg och motortrafikled.
- Vi markerar alla motorvägar på samma sätt oavsett hastighet. Det blir betydligt lättare att inte särskilja de få statsmotorvägar som har lägre hastighet.
- Mötesfri väg, inre kantlinje mot mitträcket görs H(0,30) för att passa fräsningen. För att minska antalet räckeupåkörningar använder man en fräsningsbredd på 0,30 meter och då är det praktiskt att låta markeringen täcka hela fräsningen.
- Tvåfältsvägar ändring av körfältlinje I(0,20) vid av- och påfart med hastighet < 80 km/h. Vid hastighet ≥ 80 km/h görs körfältslinjen I(0,30). Om en tvåfältsväg har en tillåten hastighet på 80 km/tim eller högre görs kantlinjen 0,15 meter bred, annars 0,10 meter.
- M1 ändrat till körbanans bredd istället för vägbanans bredd. (Transportstyrelsen)
- 3+3 markeras vid 50 km/tim eller lägre hastighet. Markeringen utförs både i tätort och på landsbygd på statliga vägar.
- På tvåfältsvägar markeras mittlinje. Det gäller om körbanan är över 5,5 meter.
- M2 belagda vägar utanför tätbebyggt område och vägar för genomfartstrafik inom tätbebyggt område markeras med kantlinje, undantag vid cykelfält

- Kantlinje placeras på vägrepen som ska vara minst 0,25 meter
- M3 körbanans bredd istället för vägbanan.
- M8 Heldragna linjer ska utföras dubbla i 100 meter före avfart på motorväg och vid liknande avfarter på andra vägar. En heldragen gul linje kan utföras 0,2 meter bred vid arbete på väg.
- M9 hastigheter ändras till ≥ 60 km/tim
- M15 övergångsställe tas kravet på viss hastighet bort
- M16 ändras till cykelpassage och cykelöverfart
- M17 farthinder utmärks om hastigheten är över 30 km/tim. I zoner med begränsad hastighet 30 km/tim behöver inte farthinder utmärkas speciellt.
- M20 storlek på pilar ändras till under 60 km/tim normalstorlek annars överstorlek
- Nytt avsnitt om räfflor med tydligare krav på typ av räffla samt placering av dessa beroende på vägtyp.
- Tydligare krav på kantstolpar.
- Tydligare krav på räckesreflektorer.

7.3 Trafiksignaler

Inga förändringar

7.4 VH i korsning

Inga förändringar

8 Belysning

- Inledning i avsnitt "Belysningsklasser" hänvisar till prEN 13201-2:2013
- Nytt avsnitt med uppgifter om beräkningsförutsättningar och mätmetoder
- Avsnitten inom kapitel 8 är omdisponerade som speglar processen bättre.
- I förra utgåvan hamnade en del råd i krav och vise versa vilket är justerat
- Text i avsnitt Landsbygd/speciella anläggningar är flyttat till avsnitt Utformning av belysningsanläggningar/anpassning till området
- Vägar på Landsväg mellan belysta korsningar, trafikplatser belyses med belysningsklass M4.
- Obelysta vägar där Trafikplats belyses med klass C3
- Vid val av belysningsklass har vi lagt in ett nytt krav enligt ALM
- Tabeller för M-, C-, och P klasser är justerade efter kommande standard SS-EN 13201.
- Avsnitt Speciella anläggningar borttaget och text flytta till avsnitt Anpassning till omgivning
- Luminanslikformighet är ändrat till lägre värden som vi haft i tidigare utgåva samt att ny forskning visat att det är bra med den nivå som vi valt.
- **Obs! Kapitel G3 Belysning i TRV Tunnel 11 övertas av VGUs krav.**
- Avsnitt Vägtunnelbelysning är helt reviderat och styrs nu av hänvisade standarder och europanormer där vi redovisar nationella avvikelser och tillägg. Ett nytt avsnitt i Tunnel är "Säkerhetsskyltar" som beskriver dess funktion vid utrymning. Avsnitt Vägport är borttaget och ligger med som benämning "korta tunnlar".

9 Miljöåtgärder

- Tydligare krav på akustiska egenskaper för bullerskyddsskärmar.
- Tydligare krav på bullerskyddsskärmar och bullervallar med hänsyn till trafiksäkerhet.
- Ny skrivning om utterpassager

10 Kontroll mm

Inga förändringar.