

Verdens bedste vejafmærkning

Vejafmærkning er fællesbetegnelsen for færdselstavler, vejvisning, kørebaneafmærkning og vejsignaler. Artiklen er en hyldest til dansk vejafmærkning, som er et mulehår foran resten af Europa - også uden rød/hvide briller på. Artiklen er dog også en løftet pegefinger om faglig disciplin ved brug af afmærkningssystemet, som bør skærmes mod holdninger, følelser og utidig politisk indblanding.



AF LARSTESTMANN
(MOE), tidligere
fagsekretær i VRG
Vejafmærkning
late@moe.dk



**AF SIMON PETER
SPANGGAARD**
(SPVI), underviser i
vejafmærkning for
VEJ-EU
simon@spvi.dk

Vejafmærkningens historie

Vejafmærkningens historie går formodentlig mindst tilbage til romertidens vejnet, men i nyere tid var KDAK og FDM de første til at opsætte advarselstavler i Danmark, og de to automobilforeninger stiftede "Det fælles Vejtavleudvalg" i 1919, som beskrevet af Carl Johan Hansen i Trafik & Veje, marts 2009.

Fra 1963 udbredte Langelands Kemiske Fabrikker synopalbaseret termoplastisk kørebaneafmærkning med retrorefleksion, som blev et stort salgshit.

Europæisk ensartethed

Dansk vejafmærkning er baseret på fælleseuropæiske standarder, der begyndte med FN's protokol om færdselstavler, trafiksignaler og kørebaneafmærkning fra 1949, som Danmark tiltrådte i 1959. Protokollen blev i 1968 erstattet af Wienerkonventionens udvidede beskrivelser, som Danmark tiltrådte i 1977.

Inden for kørebaneafmærkning beskriver Wienerkonventionen fx, at kørebaneafmærkning i Europa skal være hvid eller gul, men der er stadig plads til nationale forskelle og tilføjelser - fx blå cykelfelter i Danmark.

Inden for færdselstavler er der også plads til nationale forskelle i udformning og navngivning - jævnfør figur 1, mens andre kontinenter har andre skikke.

Nordisk samarbejde

Nordisk Møde for Forbedret Vejudstyr (NMF) er et samarbejde mellem repræsentanter fra Sverige, Norge, Finland, Island og Danmark om forskning og udvikling af "vejudstyr", herunder vejafmærkning. NMF blev stiftet i 1973 og optimerer blandt andet landenes ressourcer til test og udvikling. Samarbejdet var fra start fokuseret på synlighed af vejafmærkning i



F13 med symboler.

mørke, hvilket i årenes løb har bidraget til bedre refleksegenskaber på kørebaneafmærkning og mindre blænding fra signaler og en masse andre lækkerier, som trafikanterne dagligt nyder godt af.

Rutesystemets ændring i 1982-1992

I 1982 blev det danske rutesystem omlagt efter fælleseuropæiske standarder til de tre nuværende rutetyper:

- Europaruter med grøn rutekasse
- Primærruter med gul rutekasse
- Sekundærruter med hvid rutekasse

I 1992 blev de tidligere A-ruter ændret til de nuværende europaruter i Danmark efter europæisk standard - fx E20 mellem Esbjerg og København.

Europaruter følger ofte motorvejene, men det er ingen selvfølge - jævnfør fx landevejen ad E55 mod Gedser og omvendt primærrute 8 ad Sønderborgmotorvejen.

Bemærk i øvrigt, at ulige rutenumre ligger nord-syd, mens lige rutenumre ligger øst-vest.

Symboler frem for tekst

Europæiske færdselstavler anvender som udgangspunkt symboler frem for tekst af flere årsager:

- Symboler giver bedre læsbarhed og forståelse under kørsel.
- Symboler fylder mindre end tekst.
- Symboler tilgodeser udlændinge og dårlige læsere.

Symboltest

Udvalgte færdselstavler og vejvisningstavler bliver med jævne mellemrum udsat for såkaldte symboltest, hvor en fokusgruppe svarer på deres opfattelse af tavlernes betydning. Fx viste Trafitecs undersøgelse i 2016, at blot 23 % korrekt forstod betydningen af oplysningstavlen "E16,2 Vognbaneforløb med vognbaneskift". Til gengæld forstod næsten alle deltagere betydningen af "B11 Ubetinget vigeligt" - heldigvis!

Symboltest giver nyttig viden om anvendelsen af tavler og behov for oplysningskampagner til trafikanterne, men de



Gamle og nye symboler.

kan også bruges til at finde den mest optimale udformning af symboler på kommende tavler, hvis flere forslag er i spil.

Stram juridisk styring

Inden for vejsektoren henvises ofte til vejreglerne som et helligt skrift, men faktisk er vejafmærkning eneste fagområde, som er stramt styret af bindende bestemmelser i vejafmærkningsbekendtgørelserne. På den måde sikres ensartethed til gavn for trafikanter og politi, men også potentielle ærgrelser for kreative bygherrer, projekterende og udførende.

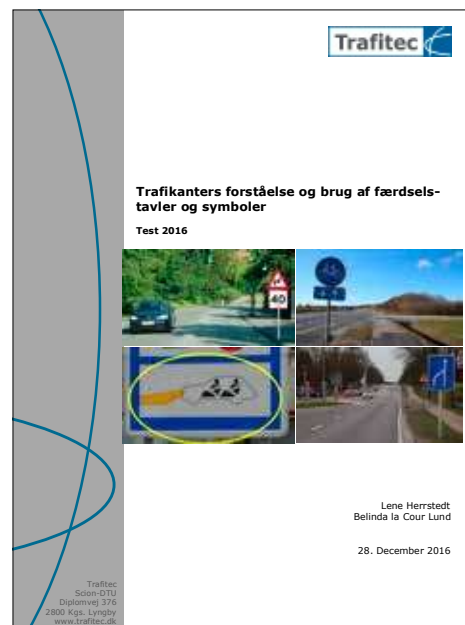
Margueritruten

Margueritruten er en enestående dansk turistrute med et sammenhængende net på 4.100 kilometer, der passerer flere end 200 seværdigheder. Ruten blev indviet i 1991 som en hyldest til Dronning Margrethe og navngivet - og illustreret - efter Dronning Ingrid's ikoniske bryllupssmykke.

Til nogens overraskelse blev ruten oprindeligt skabt til motorkøretøjer, men cyklister (og vandrere)



Figur 1: A99



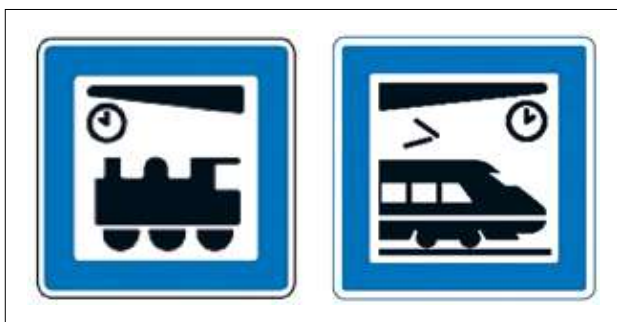
Figur 2: Symboltest.



Figur 3: Dansk Vejtavleskrift.



Margueritruten.



Figur 4: M13 Jernbanestation.



Figur 5: Kommercielle servicetavler.

er selvfølgelig velkomne, og faktisk er Storebælt eneste cykelhul i ruten, som i 2008 blev forbundet til diverse friluftsfaciliteter, herunder cykel- og vandrestier. I skrivende stund mangler kun Kattegatørerne og Bornholm på ruten.

Tiderne skifter

Vejafmærkning er i sagens natur ikke et område med hurtige forandringer, men dansk afmærkning er alligevel en del af evolutionen og lidt til.

Kommercielle servicesymboler ad libitum

I 2017 åbnede bekendtgørelsen for, at "nye servicetavler kan designes efter behov", hvilket har ført til markant vækst i udbuddet af servicesymboler - jævnfør figur 5. Dog må kun anvendes brede kategorier som vingård, skønhedsklinik, hestestutteri med mere - og ikke deciderede firmanavne. Samtidig er den sort/hvide vejvisning med lignende formål udgået.

Første ansøger skal betale 2.000 kr. til Vejdirektoratet for udvikling og godkendelse af nye symboler, og efterfølgende brugere, som ønsker vejvisning til samme kategorier af kommercielle vejvisningsmål, skal benytte samme symboler.

På billede 1 ses pilvejviser-eksempler på nyere symboler.

Brun turistvejvisning på motorveje

De brune turistoplysningstavler står efterhånden før de fleste motorvejsfrakørsler uden for Storkøbenhavn og reklamerer for større eller mindre seværdigheder med keramik og pansrede køretøjer et sted derude. Tavlerne er langt fra et dansk fænomen og et eksempel på turistbranchens inspiration fra udlandet og indflydelse på danske politikere. I øvrigt bryder tavlerne med det grundlæggende princip om vejvisningens kontinuerlighed, da vejvisning fra motorvejen frem til målet må udelades.

Futtog versus shinkansen

I 2016 blev jernbanen for alvor moderniseret, da servicetavlen "M13 Jernbanestation" fik udskiftet det gamle damplokomotivsymbol med et strømliniet et af slagsen - jævnfør figur 4.

Symbolik har erstattet detaljer

I gamle dage var færdselstavler præget af alverdens pudsige detaljer, hvor skolebørn havde rottehaler og korte bukser; cyklisten havde hat, katteøjle og kædeskærm, og fodgængereren havde svaj i trompetbukserne. Med tiden er tavlesymboler dog blevet mere stilistiske og mindre detaljerede til glæde for læsbarheden og færre diskussioner om chauvinisme.

Dansk Vejtavleskrift

Dansk Vejtavleskrift (DVS) er en yderst forfinet skrifttype udviklet til at læse i fart og på lang afstand, og den er en videreudvikling af den britiske font "Transport" tilføjet æ, ø og å.

Indtil for godt 40 år siden huserede en Matador-agtig vejtaleskrift (billede 5), men omkring 1980 afprøvede Vejdirektoratet læsbarheden af flere skrifttyper ud fra læseafstanden, og DVS blev valgt på grund af bogstavernes enkelthed og stregtykkelse samt spatieringen, som er afstanden mellem bogstaverne.

Skrifttypen findes i fire udgaver afhængig af baggrundsfarve og anvendelse - jævnfør figur 3, og fire årtier efter undfangelsen står den smukke font stadig skarpt som en musketer.

Detaljerne tæller

Selvom europæisk samarbejde sikrer ensartethed på kontinentet, står dansk afmærkning alligevel en tand skarpere end i nabolandene. Den er ganske enkelt mere raffineret.

Udeladelse af C55 ved generel hastighedsbegrænsning

I Danmark findes i lighed med mange andre lande tre generelle hastighedsbegrænsninger henholdsvis 50, 80 og 130 km/h, men modsat andre lande må den generelle hastighedsbegrænsning ikke bruges på forbudstavlen "C55 Lokal hastighedsbegrænsning". Dette princip medfører dels, at trafikanten har bevisbyrden, da manglende tavler ikke er en undskyldning for overskridelse af hastighedsgrænsen, dels besparelse af ressourcer, mindre forurening og CO2-udslip til fremstilling, transport og udførelse af tavler. Færre tavler er tillige en æstetisk fordel i form af mindre skilteskov afhængigt af øjnene, der ser. Desuden er det et godt dansk princip, at trafikanter er veloplyste og selvtænkende, så overflødig afmærkning kan roligt udelades.

Brede kantlinjer langs særlige baner

Flere lande har brede kantlinjer langs særlige baner på motorveje - fx frakørselsbaner, men Danmark udmærker sig ved konsekvent brug af brede kantlinjer på alle vejtyper, hvilket hjælper trafikanterne til placering i rette vognbane - særligt i større kryds som vist på billedet.

Sammenfletning ved tilkørsel til motorvej

Modsat nabolandene bruger vi i Danmark sammenfletning ved tilkørsel til motorveje og andre store veje, hvilket letter trafikafviklingen, deler ansvaret mellem trafikanterne og forebygger pludselige opbremsninger.

Fremtidens vejafmærkning

Ingen ved, hvad fremtiden bringer, men den igangværende udvikling mod selvkørende biler vil utvivlsomt stille store krav til vejafmærkningen. Kvaliteten skal være i orden, og principperne skal være entydige og forståelige. Her står Danmark heldigvis i en god position, hvor mange års målrettet arbejde for god vejafmærkning vil lønne sig. Selvom den danske tilgang kan virke stram og konservativ, tror vi, at både branchen og trafikanterne også i fremtiden vil glæde sig over verdens bedste vejafmærkning. ●



K30 Turistoplysningstavle.



Ny og gammel vejtaleskrift.



Bred kantlinje langs særlige baner.