

VÄGMÄRKEN OCH VÄGVISNING GENOM TIDERNA

Vägvisning före bilismen

Den äldsta vägvisningen skedde muntligt utefter budkavlevägen av dem som skötte budkavlen. Den äldsta fasta anordningen för vägvisning var troligen bläckning på trädstammar längs stigen.

Runstenarna hade förutom sin egentliga uppgift i många fall till uppgift att på viktiga punkter markera var vägen gick.

Med milstolparna kan Sverige sägas ha fått en början till systematisk vägvisning. Milstolparna var inte några vägvisare men ingick i ett kommunikationssystem i vilket gästgiveriet, skjutsinrättningen och vägen var förenade. Vägvisningen utvecklades ur detta system. Vägvisningen fick form först med drottning Kristinas gästgivareordning 1649 och kan därför anses börja med denna förordning.

I 1734 års lag och den samtidigt utgivna nya gästgivareordningen stadgades det om vägvisning. I gästgivareordningen sammanfördes och förtydligades de bestämmelser som rörde gästgiveri, skjutsning och väghållning:

"Löper vägen til någon Stad, Sockn, Bruk, Siöhamn eller annan kundbar ort, tå skola märcken sättias, som wisa til hwar ort then vägen ligger. Så skal ock wid hwar Giästgifware Gård för Porten en tafla uphängas, med förteckning huru långt det är til nästa Giästgifware Gård, och huru mycket för en Häst den vägen i lego gifwas bör".

Varken i lagen eller i gästgivareordningen angavs hur märkena skulle se ut. Följden blev att socknarna och häradena som satte upp vägvisarna också bestämde utseendena på dessa.

Milstolparna miste mot slutet av 1800-talet allt mer sin betydelse. Det blev helt föråldrat genom införandet av decimal- och metersystemet 1875, med en övergångsperiod mellan 1879-1888. I och med 1891 års väglag upphörde milstolpssystemet att gälla. Lagen stadgade om vägvisning:

"Där vägar stöta samman, skola vägvisare anbringas; kostnaden därför, så ock för deras underhåll, bestrides ur vägkassan".

Vägvisning i bilismens barndom

Med den tilltagande bilismen under 1910-talet började behovet av en bättre vägvisning att göra sig alltmer gällande. Vägvisningen var mycket bristfällig. År 1915 beskrivs tillståndet på våra vägar på följande sätt:

"Komma vi så till en mycket försummad del af vägnas utrustning som korteligen kan be-tecknas med ordet trafiksäkerhetsanordningar. Härmed förstås bl a signaler och vägmärken af alla slag såsom kilometer- och milstolpar, vägvisare, ortstaflor och varningstaflor. Tydligt är, att alla dessa vägmärken hafva en alldeles särskild betydelse för automobiltrafiken, som dels är så mycket snabbare än körtrafiken och dels i olikhet mot denna till stor del interurban.

Det är onekligen mycket små möjligheter för orientering, som med de nuvarande svenska vägmärkena bjudas motortrafiken. Mil- och kilometerstolpar förefinnas visserligen något så när regelbundet, men betydligt sämre är det ställt med vägvisarna vid vägskälen.

Ortstaflor, som skola angifva vederbörande samhälles namn, finnas hos oss endast i form af de gamla gästgifveriernas och soldattorpens trefliga namntaflor. Bådadera tillhöra likväl snart en gången tid, hvarför det synes dubbelt angeläget, att sådana ortstaflor för den hastiga och riktiga orienteringens skull allmänt uppsättas".

Trafikanterna var bekymrade. Det fanns inget som helst system i det hela. Vägvisningen hade råkat i stort förfall.

Kungl. Automobilklubben (KAK) kom 1916 med förslag på en vägvisartavla och uppmanade också sina medlemmar att sprida kännedom om dessa. Vidare uppmanades att *"de av klubbens medlemmar, som äro bosatta på landet, kanske i närheten av väg där vägvisare saknas, måtte för det goda exemplets skull låta på egen bekostnad uppsätta vägvisare av det slag, som här avses"*.

KAK:s initiativ innebar en betydande förbättring, även om den enhetlighet som KAK hoppades på ej blev av. Men intresset var i alla fall väckt och ledde till åtskillig diskussion i vägvisningsfrågan.

Vägmärken i bilismens barndom

Med biltrafiken följde behovet av olika varnings-, förbuds- och upplysningsmärken. Första gången behovet av detta nämns i officiellt sammanhang är i ett väglagsförslag år 1916: *"Vid väg skola anbringas: --- ävensom varningstavlor, där sådana för trafikens säkerhet påkallas"*. Någon sådan lag kom dock då ej till stånd.

Till en början sattes det upp olika varningstavlor på särskilt förrådiska ställen. De var oftast hemmagjorda och kunde bestå av en trästolpe med en bräda och t ex texten "Kör Sakta i Svängen". Skyltarna var från enklast tänkbara till ganska stabila.

I den internationella konventionen i Paris 1909 om mellanfolklig samfärdsel med motorfordon, som Sverige biträdde 1911 (SFS 1911:17), fanns bestämmelser om varningsmärken. Det var runda tavlor med symboler för gupp, kurva, järnvägs korsning och väg korsning.

Dessa kom inte till någon större användning i Sverige. Här infördes i stället varningsmärken, som utarbetats av KAK. De bestod av ett för alla slags vägfärdar gemensamt varningsmärke i form av en rödmålad triangel. Den var avsedd att kunna användas överallt där det krävdes särskild försiktighet.

Förordningen om motorfordon 1923 (SFS 1923:281), innehöll en bestämmelse om att *"å för automobiltrafik tillåten allmän väg skall, där särskild varsamhet är av nöden, såsom vid skarpa krökar, branta backar eller där utsikten eljest är skymd och vid korsningar med järnväg eller spårväg, anbringas tjänligt varningstecken"*.

En betydlig förbättring av varningstriangeln gjordes år 1925 genom AGA:s pyramidreflektorer. I vardera av triangelns hörn sattes glasreflektorer som i mörker återkastade skenet från billyktorna.

Vägvisning från 1930-talet till 1950-talet

År 1930 anslöt sig Sverige till den år 1926 i Paris undertecknade internationella konventionen rörande automobiltrafik (SFS 1930:371). I denna finns bl a ett avsnitt om vägmärken; "Utmärkande av farliga passager". Märkena är där desamma som fanns med i Pariskonventionen 1909.

Den första kungörelsen angående vägvisning och vägmärken utfärdades 1931 (SFS 1931:252). Där stadgades bl a om vägvisartavlor. På dessa skulle texten vara svart och tavlan gul med svart bård. Samtidigt infördes också ortsnamnstavlorna. Kungörelsen föreskrev att

utbyte eller förändring av vägmärke som uppsatts före den 1 juli 1931 fick anstå till den 1 juli 1936.

En ny kungörelse om vägmärken utfärdades 1937 (SFS 1937:44). Denna överensstämde för vägvisarnas del ganska nära med 1931 års vägmärkeskungörelse. En nyhet var att man införde systemet med huvudleder. Vägvisare för huvudled försågs med dubbelpil.

Under 1920-talets diskussioner om vägvisningen blev också frågan om numrering av vägar aktuell. Detta förutsatte en indelning av vägnätet i huvudvägar och andra vägar. År 1937 fastställde Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vilka vägar som skulle vara huvudvägar. Man uppdelade huvudvägnätet i rikshuvudvägar och länshuvudvägar. År 1944 fastställdes numreringen av dessa.

För rikshuvudvägarna reserverades nummerserien 1-19, varav numren 1-14 togs i anspråk. För länshuvudvägarna reserverades nummerserien 20-499. För övriga vägar användes inom vart län för sig en regional nummerserie från 500 och uppåt.

Ett av huvudsyftena med numreringen var att sätta ut numren på vägvisarna. Trots detta kom det att dröja till början av 1950-talet innan detta skedde. En ny vägmärkeskungörelse utfärdades 1951 (SFS 1951:744). Samtliga riks- och länshuvudvägar försågs nu med nummerna. Även orienteringstavlorna kompletterades med vägnummer.

Vägmärken från 1930-talet till 1950-talet

1931 års vägmärkeskungörelse innehöll förutom bestämmelser om vägvisare och ortnamnstavlor även bestämmelser om olika vägmärken.

Varningsmärken skulle vara triangelformiga. Varningsmärket för annan fara fick förses med en rektangulär tilläggstavla på stolpen under märket, med upplysning om farans art, t ex vägarbete, färja, skola.

Upplysningar om förbud av olika slag skulle vara runda. Vägmärken som parkeringsplats, mötesplats, gångbana etc. skulle vara rektangulära. Dessa var gula med svart text och bård runt om.

År 1935 fastställdes att stolparna till förbudstavlor som hade röd bård skulle målas i röda och gula fält. Övriga märken med svart bård skulle ha svart-gula stolpar. Från 1952 skulle alla stolpar gulmålas. År 1964 fastställdes att alla stolpar skulle vara galvaniserade utan någon färg.

1937 års vägmärkeskungörelse innehöll bl a nya märken för huvudleder. Varningsmärkena ändrades inte. Ett flertal nya förbudsmärkena infördes, exempelvis märket för tätbebyggt område. Detta märke betydde egentligen förbud mot för hög hastighet och användande av signalhornet inom det utmärkta området.

Efter andra världskriget blev det aktuellt att utföra reflekterade tavlor. Vägmärkeskungörelsen 1951 föreskrev för de flesta slag av både tidigare och nytillkomna märken att märket skulle *"om det ej under mörker hålles belyst, vara försett med reflexanordningar eller ock vara utfört av reflekterande material"*. Reflexbeläggningen av vägmärken blev i allt väsentligt färdig omkring mitten av 1950-talet. Samtidigt utbyttes järnplåten mot aluminiumplåt, med reflexmaterialbeläggning, för att man helt skulle komma ifrån den dyrbara rostskyddsmålningen. Medan förut symboler och bårder varit uppressade i plåten för att förenkla målningen kunde man nu ha helt plana plåtar. Skyltarnas stilsort ändrades något, bl a blev några versaler bredare och "taket" på bokstaven "a" togs bort.

I och med 1951 års vägmärkeskungörelse tillkom inte bara en del nya vägmärken. Det infördes också symboler i största möjliga utsträckning. Allt detta innebar en betydlig modernisering av vägmärkena. År 1955 tillkom bl a varningsmärket för viltstråk (SFS 1955:458). Samtidigt avskaffades märket för tätbebyggt område och märken för olika hastighetsbegränsningar tillkom.

Vägvisning och vägmärken från 1950-talet till idag

Från mitten av 1950-talet vidtog försök med att utprova en ny typ av vägvisarmärken. Det tydligaste märket för både dagsljus och mörker erhöles med bokstäver och ram i reflekterande material på icke reflekterande yta. Texten skrevs med enbart versaler. Prov med de nya märkena genomfördes i slutet av 1950-talet. De nya typerna av vägvisare fastställdes 1961 (SFS 1961:602). Ungefär samtidigt utökades rikshuvudvägnätet. Likaså fastställdes vissa rikshuvudvägar som europavägar.

Genomförandet av den nya vägvisningen blev ett jätteföretag. Vägvisningsplaner för landsbygd och städer måste göras upp. Alla vägvisare, ortsnamnstavlor, orienteringstavlor och nummermärken skulle bytas. Den nya vägvisningen var helt genomförd året före omläggningen till högertrafik.

Inför omläggningen till högertrafik genomfördes en rad ändringar i vägmärkeskungörelsen. En ny vägmärkeskungörelse utfärdades 1966 (SFS 1966:270). Den trädde i kraft den 3 september 1967 i samband med övergången till högertrafik.

Efter omläggningen bildades Statens trafiksäkerhetsverk (TSV) år 1968 genom sammanslagning av Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå, delar av högertrafikkommissionen och vissa andra organ. I fortsättningen hade TSV hand om vägmärkesfrågorna.

År 1973 ändrades stoppmärket till den åttkantiga tavlan STOP. Den nu gällande vägmärkesförordningen utfärdades 1978 (SFS 1978:1001), med senare tillägg och ändringar. Under 1980-talet började de mörkblå märkena ersättas av märken med bakgrund i ett högreflekterande ljusblått material.

TSV upphörde 1992 och från 1993 är det Vägverket som åter utfärdar bestämmelser om vägvisning och vägmärken.

Jan-Olof Montelius

Vid användning av detta dokument skall uppgivas

Källa:

Montelius, Jan-Olof

Vägmärken och vägvisning genom tiderna

PM 2004-03-09, Vägverkets museum, Borlänge