Vägledning vid ajourhållning och leverans NVDB

(tidigare Förhållningssätt och regler vid leverans)

Innehåll

Syfte och omfattning ... 2
Generella regler ... 2
Begrepp och metoder ... 3
Företeelser ... 4
Vägtrafiknät ... 4
Funktionell vägklass ... 5
Gatutyp ... 8
Väghållare ... 10
Gatunamn ... 13
Övrigt vägnamn ... 15
Bro och tunnel ... 16
Bygdeväg ... 18
Farthinder ... 19
Färjeled ... 22
GCM-passage ... 23
Höjdhinder upp till 4,5m ... 25
Korsning ... 26
Slitlager ... 32
Vägbredd ... 33
Väghinder ... 34
Turismcykelled ... 37
Cykelvägskategorier ... 38
GCM-separation ... 40
GCM-vägtyp ... 41
GCM-belyst ... 45
Trafikregler ... 46
Versionslogg ... 47

Syfte och omfattning

Syftet med dokumentet är att tydliggöra vilka regler och riktlinjer som ska följas för varje företeelse, både när man skapar leverans av företeelser och när man kontrollerar och registrerar en leverans. Instruktionen omfattar stöd och riktlinjer till dataleverantörer, systemleverantörer samt för ajourhållare på Trafikverket.
Dokumentet är inte avsett att ersätta regelverk eller specifikationer utan ska ses som en sammanfattning av reglerna och det förhållningssätt man ska ha när man levererar/registrerar företeelserna. För fullständiga regler hänvisas till TDOK 2021:0028, TDOK 2021:0029 samt dataproduktspecifikationerna.

Generella regler

För bilnät ska följande företeelser finnas på alla länkar, dvs inga glapp får förekomma:
- Vägtrafiknät
- Funktionell vägklass
- Gatutyp (på kommunal väg samt på enskild väg om den ligger inom tättbebyggt område)
- Slitlager
- Väghållare
- Vägbredd (på vägar med funktionell vägklass 0–5)

För cykelnät ska följande företeelser finnas på alla länkar, dvs inga glapp får förekomma:
- Vägtrafiknät
- Cykelvägskategorier
- GCM-vägtyp
- Slitlager
- Väghållare

För gångnät ska följande företeelser finnas på alla länkar, dvs inga glapp får förekomma:
- Vägtrafiknät
- GCM-vägtyp
- Slitlager
- Väghållare

Avsaknad av något av ovanstående i en leverans föranleder stopp i registrering och måste kompletteras. En leverans kan stoppas ändå även om ovanstående finns levererat. Om den levererade företeelsen inte är komplett med alla attribut stoppas leveransen tills den är kompletterad.

I övrigt **ska** resterande företeelser levereras/registreras **vid förekomst**. Allt nät och alla företeelser som registreras i NVDB ska stämma överens med verkligheten, både vad gäller attributvärdena och den geografiska utbredningen, med vissa undantag utifrån kontinuitetsregeln (TDOK 2021:0028). Specifika regler och riktlinjer för respektive företeelse finns i kommande avsnitt.

Alla heltäckande företeelser enligt ovan ska levereras/registreras utifrån ett topologiskt perspektiv, från nod till nod, om inget annat specifikt anges i respektive avsnitt för företeelsen i detta dokument. Dvs man ska inte ta hänsyn till kortare avvikelser i slutet av länkarna som i verkligheten utgörs av en yta med annat värde. Som exempel ska en väg med slitlager grus inte anges som belagd på ytan som ansluter till belagd väg bara för att ytan på sista biten är belagd.
Inte heller ska en korsande GC-väg som går parallellt med vägen som den aktuella vägsträckan ansluter till vara orsak till att skifta attributvärde på bilvägen däremellan då sträckan mellan GC-vägen och bilvägen som den löper parallellt med, fortfarande ses som en del av den anslutande vägen:

Punktföreteelser ska levereras/registreras i den faktiska punkten på länken där de finns i verkligheten. Om en punktföreteelse finns på samma ställe som en nod så ska den registreras i noden och inte i slutpunkten av länken. Undantag från denna regel gäller väghinder, som inte ska registreras i noden då det i ett sådant fall blockerar hela korsningen.

Begrepp och metoder

När det gäller redigering av företeelser så finns det olika sätt att göra detta på. Det är viktigt att man vet vad man gör och varför man gör det, för att kunna se konsekvenserna av sitt val.

- **Rättning** görs endast då något alltid varit fel. Vägen har aldrig varit belagd och därför kan man rätta den till grus. Detta ska göras med försiktighet och man behöver gå igenom alla tidsversioner för att se att det inte blir glapp i företeelsen.

- **Förändra**: Detta kan endast göras i vissa företeelser. Gatunamn är ett bra exempel på när man kan förändra. Gatunamn kan ha många utbredningar i samma företeelse och **lägger man till** (eller tar bort) en väglänk till namnet så kan man förändra den så att den nya länken ingår i samma företeelse. Gatunamn ska ju alltid eftersträvas att vara sammanhängande och i möjligaste mån inte uppdelad i flera delar, därför kan den förändras. Detsamma gäller vägnummer som också alltid ska vara sammanhängande. Exemplet med slitlager fungerar inte här. En företeelse av den typen kan inte ha olika attribut i olika tidsversioner, en väg är antingen belagd eller grus, får en grusväg ny asfaltsbeläggning så ska man skapa en ny företeelse, inte förändra.

- **Skapa nytt**: Detta är den säkraste och vanligaste metoden för att lägga på en företeelse på en väglänk. Gatan har fått en ny funktionell vägklass, eller så har man exempelvis bytt ut vägmarkeringen mot en kantsten och därför lägger man på en ny GCM-separation. Då avslutar men den gamla företeelsen och lägger på en ny.

- **Avsluta företeelse**: I de fall man ska avsluta en företeelse så ska det levereras den utbredning som ska avslutas, med tydlig information om vilken eller vilka företeelser som ska avslutas på den aktuella sträckan/punkten. Avslut av företeelse skall göras om den inte längre är aktuell. Om endast byte av värde ska ske så levereras det enligt punkterna ovan (förändra/rätta). För leverantörer med tekniskt system (xml-filer) hanteras avslut på specifikt sätt för respektive system som systemleverantören har instruktioner på.

Företeelser

Vägtrafiknät

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande på bil- cykel- och gångnätet.”*

Vägtrafiknät måste anges heltäckande på allt nät.
Det ska anges vilken typ av trafik som länken är avsedd för, dvs det huvudsakliga användningssättet.
Värdena som finns att välja är:

1. Bilnät
2. Cykelnät
4. Gångnät

Då byte av vägtrafiknät ska ske måste följande kontrolleras:

- Om annan part än den ansvariga för länken/området önskar byta vägtrafiknät så måste det verifieras av ansvarig part.
- Om man önskar byte från bilnät till cykelnät/gångnät måste de företeelser som korresponderar endast till bilnät avslutas, samt de obligatoriska företeelserna för cykelnät eller gångnät måste levereras/registreras.
- Om man önskar byta från cykelnät/gångnät till bilnät måste de företeelser som tillhör endast cykelnät/gångnät avslutas, samt de obligatoriska företeelserna för bilnät måste levereras/registreras.
- Vid byte av vägtrafiknät måste det verifieras att bilnät inte hamnar som isolerad ö i nätet, utan koppling till annat bilnät. På samma sätt får inte cykelnät bli isolerat utan koppling till annat cykelnät, eller bilnät. Om det skulle ske så blir nätet inte trafikerbart.

Inom exempelvis bostadsområden där man normalt inte får köra bil, men som man under vissa omständigheter får lov att trafikera med bil (färdtjänst, leveranser, etc.), ska det registreras som bilväg. Om man registrerar cykel- eller gångväg så får man aldrig trafikera med bil, inte ens vid vissa situationer. Utifrån samma princip är det inte tillåtet att trafikera gångnät med varken bil eller cykel.

Färjeleder för biltrafik ska klassas som bilnät medan färjeleder som inte tar bilar men kan ta cyklar klassas som cykelnät. Färjeleder som inte tar fordon ingår i gångnätet.

Gator/vägar där det finns en trafikregel (föreskrift) om följande ska alltid vara bilnät:

- Gågata eller gångfartsområde
- Förbud mot trafik
- Bärighet
- Begränsad bruttovikt, fordonslängd, fordonsbredd, axel/boggitryck
- Hastighetsgräns
- Huvudled
- Inskränkningar för transport av farligt gods
- Kollektivkörfält

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Vägtrafiknät	Nättyp
	Från-datum

Funktionell vägklass

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät.”*

Syftet med Funktionell vägklass är att skapa en hierarkisk klassificering av vägar baserad på hur viktig en väg är för det totala vägnätets förbindelsemöjligheter. Klassningen är generell och oberoende av typ av trafik. Klasserna är 0–9, där klass 0 är de viktigaste vägarna och klass 9 de minst viktiga vägarna. Funktionell vägklass måste anges heltäckande på allt bilnät men får inte förekomma på cykel- eller gångnät.
Trafikverket har alltid tolkningsföreträde när det gäller att bedöma funktionell vägklass.

Alla vägsträckor med en viss klass är, med få undantag, anslutna till åtminstone en vägsträcka med samma eller överordnad klass. Med överordnad klass menas en klass med lägre numeriskt värde (ex. klass 3 är överordnad klass 5). Öar av vägnät med en överordnad klassificering skall inte finnas i ett underordnat nät.

Färjeled:
En färjeled som förbinder två länkar som har lika klass skall också ha den klassen. En färjeled som förbinder två länkar med olika klasser skall ha den lägre klassen av de båda anslutande klasserna. Internationell färjeled ska ha samma klass som den väg som ansluter till färjan på den svenska sidan.

Grenar, korsningar och trafikplatser:
Ramper och grenar klassas i en underordnad nivå till sin ”huvudväg”. Då de förbinder två vägar med samma klass får de samma klass som de sammanbundna vägarna. (Obs! driftvändplatser och rastplatser är oftast grenar). Väg som korsar esplanad eller annan väg med syskonlänkar ska behålla sin funktionella vägklass genom korsningen.

Länk med två olika klasser:
En och samma länk bör normalt inte ha två olika klasser. Undantagsvis kan dock finnas fall där det på länken finns beläget en större trafikalstrande verksamhet (sportarena, industri, affärscentrum m.m.) och där man av den orsaken vill styra trafiken i en viss riktning till och från verksamheten. I sådana fall är det befogat med två olika klasser på samma länk. På så vis minskar risken att trafiken ”flyter ut” på vägar där man inte vill ha den.

Funktionell vägklass på nya vägar:
Om man inte säkert vet vilken funktionell vägklass som ska tillämpas på nya vägar som har skapat ett ”glapp” i dataprodukten kan följande regel tillämpas;
Funktionell vägklass ska bedömas utifrån hur trafiken ska ledas i förhållande till omgivande vägar. Om omgivande vägar har lika vägklass sätts även ”glappet” till samma vägklass. Om omgivande vägar har olika vägklass sätts vägklassen i ”glappet” till den sämre klassen av de två. Nya vägar som inte är förbindelser i det befintliga vägnätet utan ”sticker ut som en stump” från en befintlig referenslänk ska klassas på följande sätt: Innanför tättbebyggt område ska ”stumpen” sättas till som bäst klass 7. Utanför tättbebyggt område ska ”stumpen” sättas till som bäst klass 8.

Kvalitetskravklass skapas från Funktionell vägklass. Kvalitetskraven på vägnät och många företeelser bestäms av funktionell vägklass och därför är det av stor vikt att funktionell vägklass har fullständig täckning.

För att underlätta klassningen listas i tabellen nedan ett antal riktlinjer. Tabellen skall inte ses som ett absolut facit. Trafikstyrningsönskemålen är alltid överordnade. Om exempelvis en väg med lågt vägnummer förbättrats och anpassats för ett högre trafikflöde är det motiverat att sätta en bättre Funktionell vägklass än den som anges i tabellen nedan.

Klass	**Statligt vägnät**	Kommunalt vägnät samt enskilda vägar inom tättbebyggt område där kommunalt alternativ saknas	**Övriga enskilda vägar**
0	Klassen bygger i sig upp ett sammanhängande nätverk på nationell nivå med de viktigaste vägarna. Alla europavägar och alla motorvägar som utgör eller ansluter till en europaväg ingår i denna klass.		Öresundsbron
1	Klassen utgörs av de näst viktigaste vägarna på nationell nivå. Dessa vägar förbinder nästan uteslutande vägar i klass 0 med varandra. Tillsammans med vägar i klass 0 utgör de ett sammanhängande nätverk på nationell nivå. Vägar med vägnummer 15, 25, 26, 31, 40, 47, 50, 53, 55, 56, 64 och 70 ingår oavsett väghållare.		
2	Vägar i denna klass förtätar vägnätet på nationell nivå ytterligare. De förbinder oftast vägar i överliggande klasser med varandra. Vägar med vägnummer <100 som inte tillhör klass 0 eller klass 1 ingår oftast i denna klass oavsett väghållare.		

Klass	**Statligt vägnät**	**Kommunalt vägnät samt enskilda vägar inom tättbebyggt område där kommunalt alternativ saknas**	Övriga enskilda vägar
3	Vägar i denna klass förtätar vägnätet på regional nivå. De förbinder oftast vägar i överliggande klasser med varandra. Primära länsvägar (vägnummer 100 - 499) ingår oftast i denna klass.	Länk i huvudnätet med betydande genomfarts/infartstrafik som har nationella eller regionala start- och målpunkter. I denna klass ingår funktionella förbindelser för arbetspendling och långväga person- och godstransporter.	
4	Sekundära länsvägar ingår i denna klass. De har en relativt hög standard ofta med hastighetsgränser på 90 km/tim.	Länk i huvudnätet för biltrafik som inte tillhör klass 3. Dessutom får inget av följande villkor vara uppfyllt: - Länken är en del av stomnätet för kollektivtrafik - Länken är en del av huvudnätet för cykel med cykeltrafik på körbanan Länken är en del av ett gångfartsområde.	
5	Sekundära och tertiära länsvägar ingår i denna klass. De har en relativt låg standard ofta med hastighetsgränser på 70 km/tim.	Länk i huvudnätet för biltrafik som inte tillhör klass 3 eller 4. Dessutom måste åtminstone ett av följande villkor vara uppfyllt: - Länken är en del av stomnätet för kollektivtrafik Länken är en del av huvudnätet för cykel med cykeltrafik på körbanan.	
6	Vägar i denna klass utgörs av de statliga vägarna som har lägst standard.	Länk i lokalnätet för biltrafik som ansluter till huvudnätet och som är en uppsamlande gata med stor andel extern trafik. Dessutom kan följande villkor vara uppfyllda: - Länken förmedlar trafik till/från stadens centrala/kommersiella delar - Länken förmedlar trafik till/från viktiga handels-/industriområden - Länken är en del av kollektivtrafikens linjenät Länken är en uppsamlande gata till/från bostadsområden.	

Klass	Statligt vägnät	**Kommunalt vägnät samt enskilda vägar inom tättbebyggt område där kommunalt alternativ saknas**	**Övriga enskilda vägar**
7		Länk i lokalnätet för biltrafik som förmedlar trafik inom ett bostadsområde och som har intilliggande fastigheter som start- och målpunkt.	Vägar med statligt och/eller kommunalt driftsbidrag som har betydande roll i vägnätet och som ej tillhör klass 6 eller bättre. I skogsbilvägnätet tillhör de skogliga huvudvägarna denna klass. Dessa vägar har en avsevärd betydelse för skogsbrukets samlade vidare transporter. Huvudvägarna kan också ses som ett komplement till det statliga vägnätet. En väg kan anses som huvudväg om den avsevärt underlättar transporterna i förhållande till det statliga vägnätet (genvägar) eller utgör stammen i ett större vägsystem av skogsbilvägar. En huvudväg underhålls årligen.
8		Länk i lokalnätet med gågator.	Vägar med statligt och/eller kommunalt driftsbidrag som har en begränsad betydelse för vägnätet. Oftast betjänar de endast ett mindre antal hushåll. I skogsbilvägnätet tillhör de skogliga normal vägarna denna klass. Merparten av skogsbilvägarna hamnar i klassen. Dessa vägar har i allmänhet flera s.k. nollvägar anslutna. Normalvägarna har vanligen löpande underhåll.
9		Här ingår även vägar inom t.ex. parkytor, inhägnade industriområden och vägar inom bostads- och industriområden där biltrafik normalt inte förekommer men där det är fullt möjligt att köra för speciella behov, exempelvis kvartersvägar.	Dessa vägar är placerade i de yttre förgreningarna av ett vägsystem eller som isolerade korta länkar i anslutning till övriga vägar. Dessa vägar har vanligen inget löpande underhåll. Inom skogsnäringen kallas de ”nollvägar”. Här ingår även vägar inom t.ex. parkytor, inhägnade industriområden och vägar inom bostads- och industriområden där biltrafik normalt inte förekommer men där det är fullt möjligt att köra för speciella behov.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Funktionell vägklass	Klass
	Från-datum

Gatutyp

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande inom dataprodukten Tättbebyggt område där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät och där dataprodukten Väghållare är kommunal eller enskild. Dataprodukten kan även finnas utanför Tättbebyggt område på kommunala och enskilda bilvägar.”*

Dataprodukten Gatutyp omfattar data om typ av gata utifrån funktion eller utformning för kommunala och enskilda vägar. Ska motsvara kommunernas klassificering av gator.

Alla vägar som är aktuella enligt beskrivning ovan ska klassas utifrån nedanstående tabell. Skulle en väg/gata inte passa in i någon av beskrivningarna nedan så får man göra en bedömning på vilken av klasserna som ligger närmast i definitionen och samtidigt ha i åtanke den hierarki som nämns i slutet av avsnittet om Gatutyp.

Typ	Kort beskrivning
Övergripande länk	Leder, genomfartsvägar, ringleder, infarter städer/samhällen. Övergripande länk som ingår i huvudnät för biltrafik.
Huvudgata	Huvudgata inom tätort. Ingår i huvudnätet för biltrafik. Oftast kommunal väghållning.
Lokalgata stor	Lokalnät för biltrafik, större lokalgata. Här ingår normalt uppsamlande lokalgator. Är dimensionerade för oskyddade trafikanter i blandtrafik.
Lokalgata liten	Lokalnät för biltrafik, liten lokalgata. Gågator ingår här. Även gator inom gångfartsområde ingår och dessa är då reglerade för att fordon ska köra i gångfart.
Kvartersväg	Gränd/kvartersväg, d.v.s. väg utanför gatumark. Används **inom** tättbebyggt område. Kvartersväg är huvudsakligen tänkt att användas inom bostadsområden för att nå fram till t ex adressplatser (entréer till bostäder mm).
Parkeringsområdesväg	Väg utanför gatumark men inom eller genom område med parkeringsplatser.
Infartsväg/Utfartsväg	Vägavsnitt på kvartersmark som leder in till parkeringsområde eller kvartersväg.
Leveransväg	Väg fram till industrilokaler, varuintag. Adressplats kan förekomma.
Småväg	I huvudsak enskild väg utanför tättbebyggt område och som av kommunen klassats som bra bilväg av enkel standard och som i en del fall får kommunalt bidrag. Kan i vissa fall även förekomma på kommunalt vägnät, inom tättbebyggt område, i gränsområdet mellan tätort-landsbygd eller inom grönområden som innesluts av tätort där det inte känns relevant att ange lokalgata.

Varje gatutyp **kan** sedan kompletteras med följande egenskaper (valfritt):

Uppsamlande (Ja/Nej): Ger möjlighet att skapa fler nivåer på vägnätet. Exempelvis Lokalgata Stor kan definieras som att ha Uppsamlande eller Ej Uppsamlande funktion.

Avfartsväg/Påfartsväg: Ger möjlighet att särskilja avfarter och påfarter från vanligt vägavsnitt.

Industriväg: Anger om vägen finns inom industriområde.

För att bl.a. kunna visualisera större vägar och gator utan att få avbrott i Gatutyp rekommenderas nedan hierarki inom tättbebyggt område för Gatutyp. Principen för denna är att den typ som har lägst hierarki ska ligga längst ut i gatunätet och på så vis kunna släckas om man behöver visualisera endast de typer som har högre hierarki. Med denna princip slipper man då ”öar av gator” utan anslutning till gatunätet. Hierarkin innebär bl.a. att en gata med nivå 5 inte ska kunna ligga mellan en gata med nivå 3 och 4, sett i en sekvens.

Hierarkin är enligt följande:

1. Övergripande länk
2. Huvudgata
3. Lokalgata stor
4. Lokalgata liten, Småväg
5. Infartsväg/utfartsväg
6. Parkeringsområdesväg, Leveransväg
7. Kvartersväg

Figur 1. Hierarkisk kodning av Gatutyp; från 7 Kvartersväg ljusgrön, 4 Lokalgata liten ljusblå, Småväg cerise, 2 Huvudgata orange till 1 Övergripande länk rosa.

För att få en enhetlig kodning i kommunerna av Småväg i Gatutyp kan vägar utanför tättbebyggt område, läggas in som Småväg i Gatutyp. Detta syftar till att ge dessa vägar en högre klass i Vägslag. De blir annars vanligtvis Småväg enkel standard, om de ej har Statligt driftsbidrag.
Småväg kan också, i vissa fall, förekomma på kommunalt nät, inom tättbebyggt område, i gränsområdet mellan tätort-landsbygd där t ex lokalgata inte känns relevant.

Gatutyp är en av företeelserna som ligger till grund för klassningen i den aggregerade företeelsen ”Vägslag”, som i sin tur är den klassningen som Lantmäteriet visualiserar i sina kartprodukter. Med andra ord så ändras manérsättningen i Lantmäteriets kartprodukter när klassningen i Gatutyp ändras.

Viktigt att tänka på när man klassar nya bilvägar eller ändrar gatutyp på befintliga, är att se till att helheten ser rimlig ut gällande hierarkin.

För att undvika alltför korta segment och konstiga följder i bl a aggregatet Vägslag så rekommenderas att man inte lägger in kortare förekomster än 5 meter, samt att man i utkanten av Tättbebyggt område klassar hela referenslänksdelen som löper ut från Tättbebyggt område.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Gatutyp	Typ
	Avfartsväg/Påfartsväg
	Uppsamlande
	Industriväg
	Från-datum

Väghållare

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät, värdet cykelnät eller värdet gångnät.”*

Syftet med dataprodukten är att för en användare visa vilken organisation som är juridiskt ansvarig (ägare) för vägen och för väghållningen på en viss vägsträcka. Ansvariga kan vara Trafikverket, kommunen eller en enskild väghållare. Väghållaren ansvarar för byggande, drift och underhåll av vägen. Det betyder inte att väghållaren nödvändigtvis behöver stå för det praktiska utförandet. Om det, genom avtal eller annan överenskommelse, är annan part som sköter det praktiska med drift och underhåll, så kan det anges i attributet ”avvikande underhållsansvar”.

Då ägarskapet är oklart ska den som av hävd anses vara ansvarig för väghållningen anges. Då kommunen sköter vägen av ”hävd”, trots att man vet att den är enskild och det kanske t o m finns ett driftbidrag som betalas ut av Trafikverket för drift av den enskilda vägen, ligger ansvaret för väghållningen hos den enskilde väghållaren men denne har överlämnat ansvaret för driften till kommunen.

I de fall då kommunen är mottagare av statligt driftbidrag så ska väghållare vara enskild, men avvikande underhåll sätts som kommunalt.

Det som måste anges i leverans av företeelsen är typ (statlig, kommunal eller enskild).
Väghållarnamn anges av Trafikverket vid registrering.
Organisationsnummer anges av Trafikverket vid registrering om typen är statlig eller kommunal.
Förvaltningsform kan anges endast om typen är enskild men är inte nödvändig.
Avvikande underhållsansvar kan anges om annan part än väghållaren, genom avtal eller överenskommelse, sköter drift och underhåll. Då ska endast typ anges (statlig, kommunal eller enskild).

All påverkan på statliga vägar **ska uteslutande** ske efter leverans från Trafikverket. Om leverans av statliga vägar sker från annat håll än Trafikverket hanteras leveransen som en avvikelse som måste verifieras internt inom Trafikverket innan registrering sker.
OBS!! För leverantörer som använder direktincheckning är detta särskilt viktigt att man är vaksam på och följer.

När byte av väghållare sker på bilnät så måste följande tas hänsyn till:

Till / Från	Statlig	Kommunal	Enskild
Statlig		Beslut om indragning måste finnas och ha vunnit laga kraft. Statliga företeelser **ska avslutas**, förutom vägnummer (om inte separat beslut finns om detta) och vägnybyggnad/vägombyggnad. Bärighetsklass och funktionell vägklass kan komma att påverkas.	Beslut om indragning måste finnas och ha vunnit laga kraft. Statliga företeelser **ska avslutas**, förutom vägnummer (om inte separat beslut finns om detta) och vägnybyggnad/vägombyggnad. Bärighetsklass skall avslutas. Funktionell vägklass ska sannolikt ändras.
Kommunal	Beslut om övertagande måste finnas och ha vunnit laga kraft. De statliga företeelser som **ska registreras** är: driftområde, *VV-slitlager,* infrastrukturdel – väg, vägnybyggnad/vägombyggnad, vägtyp samt vägunderhållsklass. Övriga företeelser som ska registreras är antal körfält och vägnummer. Bärighet och funktionell vägklass kan komma att påverkas.		Om beslut eller dokumenterad överenskommelse finns ska detta tillhandahållas. Bärighet ska avslutas. Funktionell vägklass kan behöva ändras.
Enskild	Beslut om övertagande måste finnas och ha vunnit laga kraft. De statliga företeelser som **ska registreras** är: driftområde, *VV-slitlager,* infrastrukturdel – väg, vägnybyggnad/vägombyggnad, vägtyp samt vägunderhållsklass. Övriga företeelser som ska registreras är antal körfält och vägnummer. Bärighet och funktionell vägklass kan komma att påverkas.	Om beslut eller dokumenterad överenskommelse finns ska detta tillhandahållas. Bärighet ska registreras. Gatutyp ska registreras. Funktionell vägklass kan behöva ändras.	

När byte av väghållare sker på GC-nät så måste följande tas hänsyn till:

Till / Från	Statlig	Kommunal	Enskild
Statlig		Beslut om indragning måste finnas och ha vunnit laga kraft. Statliga företeelser **ska avslutas**, förutom vägnybyggnad/vägombyggnad.	Beslut om indragning måste finnas och ha vunnit laga kraft. Statliga företeelser **ska avslutas**, förutom vägnybyggnad/vägombyggnad.
Kommunal	Beslut om övertagande måste finnas och ha vunnit laga kraft. De statliga företeelser som **ska registreras** är: driftområde, infrastrukturdel – väg, vägnybyggnad/vägombyggnad, samt GCM-vägnummer.		Om beslut eller dokumenterad överenskommelse finns ska detta tillhandahållas.
Enskild	Beslut om övertagande måste finnas och ha vunnit laga kraft. De statliga företeelser som **ska registreras** är: driftområde, infrastrukturdel – väg, vägnybyggnad/vägombyggnad, samt GCM-vägnummer.	Om beslut eller dokumenterad överenskommelse finns ska detta tillhandahållas.	

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Väghållare	Väghållartyp
	Väghållarnamn
	Organisationsnummer
	Förvaltningsform
	Avvikande underhållsansvar
	Från-datum

Gatunamn

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät, värdet cykelnät eller värdet gångnät. Officiellt adressbildande namn på gata som i normalfallet sätts av kommunen.”*

Dataprodukten omfattar data om det officiellt adressbildande namnet på gatan. Ett namn som har satts genom kommunalt beslut av den funktion inom en kommun som hanterar namnsättning av gator och vägar (t.ex. namnberedningen). Namnet är normalt skyltat och kan förekomma på både bilnät, cykelnät och gångnät. Om det finns adresspunkter (rapporterade till Lantmäteriet) längs med gatan ska gatunamnet på väglänken vara detsamma som sagda adresspunkter. Viktigt att bekräfta att de stämmer överens.

Undantag från regeln att det ska vara adressbildande; om det finns ett dokumenterat beslut på att en väg eller cirkulationsplats ska ha ett visst namn så kan man registrera detta som gatunamn även om inga adresser finns längs med vägen med det namnet. Detta gäller även för broar i de fall man har ett dokumenterat beslut om eget gatunamn för bron.
Vid beslut om namnsättning av vägar, broar och cirkulationer är det viktigt att man följer god ortnamnssed, enligt Lantmäteriets instruktioner.
Om det finns korsningsföreteelse registrerad i en cirkulationsplats som får ett eget beslutat gatunamn ska korsningsföreteelsen ha samma namn.

Andra namn ska läggas i dataprodukten Övrigt vägnamn.
Gatunamn och Övrigt vägnamn kan finnas på samma länkar oberoende av varandra men ska inte ha samma namn i båda.

Det är inte alla gator som har ett namn och då registreras ingen företeelse.
Alla vägar med gatunamn ska registreras i databasen.

En gata med ett visst gatunamn kan ibland dela sig i flera länkar som t.ex. skilda körbanor eller förbindelsevägar i korsningar och trafikplatser. Dock ska en sammanhängande utbredning (utan glapp) av ett unikt namn eftersträvas.

Vid nyregistrering av vägnät skall företeelser av gatunamn alltid gälla från samma datum som gäller för referenslänksdelen som de knyts till.
Ett gatunamn ska om möjligt registreras som en enda företeelse per nättyp (bil- cykel- eller gångnät) med en eller flera utbredningar.

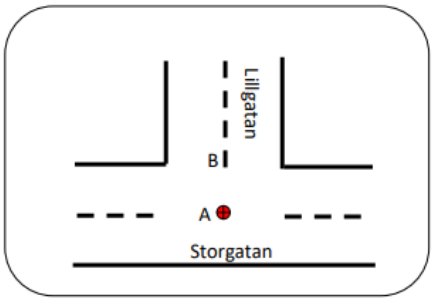
En väglänk kan ha fler än ett gatunamn registrerat samtidigt, om namnen i övrigt inte sammanfaller i sina resterande utbredningar, exempelvis i en cirkulationsplats där två gator möts med två olika gatunamn och behöver registreras på samtliga länkar i ”cirkeln” för att vara sammanhängande enligt förra stycket.

Om en länk har två olika namn registrerade på sig, så måste det ena anges som ”värd” och den andra som ”gäst”. Oftast anges som ”värd” den väg som kommer först i alfabetisk ordning men man kan även ange den som har lägst funktionell vägklass som ”värd”.
Registrering av ”värd” och ”gäst” görs i Trafikverkets ajourhållning och behöver således inte levereras. Dock måste det levereras i de fall leveransen sker via xml då leveranserna via xml är låsta för redigering av Trafikverkets ajourhållare och denna komplettering inte kan göras av Trafikverkets ajourhållare.

Länkroll är inte något som behöver levereras, men anges i Trafikverkets registrering. För leveranser via xml ska det finnas med och då kan standardvärde ”normal” anges.
Riktning skall anges. Riktningen skall följa adressernas riktning från lägst till högst.
För leveranser via xml ska riktning finnas med och då skall värde ”*med*” eller ”*mot*” i förhållande till referenslänkens riktning anges.

Ordningsnummer gäller bara de som levererar via tekniskt system (SS-XML). Det tekniska systemet måste kunna hantera ordningsnummer, där syftet är att ange inbördes ordning för sträckor inom gatunamn (att alla delar i ett gatunamn får ett ordningsnummer från vägens början till dess slut). Ordningsnummer måste alltså hanteras men sedan jan 2021 kräver inte Trafikverket att det är korrekt. Vid andra leveranssätt behöver man inte ange detta, då behövs endast gatunamnets riktning anges (ordningsnumret skapas då av systemet vid registrering).

I de fall ett gatunamn börjar eller slutar i en korsning ska utbredningen för företeelsen starta respektive sluta i noden som representerar korsningen. Det är **inte tillåtet** att låta gatunamnet starta i vägkanten där den ena gatan ansluter till den andra. Utbredning för Lillgatan ska starta i noden (vid punkten A) och inte vid punkten B även om man i vissa sammanhang skulle kunna betrakta punkten B som startpunkt för Lillgatan.



Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Ja
Samtidig	Ja
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Gatunamn	Namn
	Från-datum

Övrigt vägnamn

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät, cykelnät eller gångnät. Syftet med dataprodukten är att visa ett namn på en väg eller gata som **inte** är adressbildande men som används för att identifiera en väg- eller gatusträcka.”*

Kan vara skyltade men måste inte vara det.

Kan registreras oberoende av väghållare, men namnsättande organisation bör stämma överens med väghållaren. Om namnsättande organisation inte stämmer överens med väghållare så bör namnsättningen bekräftas av väghållare innan det registreras.

Är ofta populärnamn som skiljer sig från det kommunalt beslutade gatunamnet, eller på statlig väg namn på led, rutt, stråk, länk eller längre vägsträckning som definierats av Trafikverket.

Ska inte vara samma namn som ett eventuellt gatunamn på en utpekad sträcka. Sammanfaller de med samma namn så ska ett av dem avslutas.

En väg kan ha flera olika ”Övrigt vägnamn” så länge det är olika namnsättande organisationer.

Kommuner har rätt att i Övrigt vägnamn sätta populärnamn på broar/tunnlar och cirkulationsplatser som har statlig väghållare.

Attributet Namn kan anta värden som är en valfri kombination av alfanumerisk beteckning. Det kan alltså antingen vara ett textuellt värde eller t.ex. en sifferkombination.

Namnsättande organisation ska anges (den organisation som definierat namnet):

1. Statlig
2. Kommunal
3. Skoglig
4. Enskild
5. Övrig

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Ja
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Övrigt vägnamn	Namn
	Namnsättande organisation
	Från-datum

Bro och tunnel

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där Vägtrafiknät har värde bilnät, cykelnät eller gångnät. Konstruktioner som tillåter trafik över eller under vattendrag, dalgångar, vägar, byggnader, järnvägar och cykelvägar eller genom berg eller jord.”*

Ska registreras som linjeutbredning där länkar korsar varandra som planskilda.

Ska även registreras där det INTE finns väglänkar som korsar varandra i planskildhet, men det förekommer en konstruktion som går över eller under vattendrag, dalgångar, byggnader, järnvägar eller genom berg eller jord.

Konstruktioner av typen vägtrumma levereras ej som ”bro/tunnel”. Som vägtrumma räknas konstruktion med teoretisk spännvidd mindre än eller lika med 2,0 m i största spannet. Vägtrumma inventeras/levereras och registreras endast av Trafikverket.

Konstruktionstyp måste anges (överfart/underfart/tunnel/överfart och underfart):

Överfart: Passage för trafik via konstruktion av typen bro. Längd på konstruktionen ska anges. Om identitet och namn är känt ska detta också anges, men saknas information så kan det utelämnas. Vid fall där dessa uppgifter finns på befintligt parallellt vägnät, skall informationen även anges på den nya förekomsten, om den tillhör samma konstruktion.

Attributet ”öppningsbar” ska anges (ja/nej).

Underfart: Passage för trafik under någon typ av konstruktion (vägport, byggnad, bro). Längd ska INTE anges. Om identitet och namn är känt ska detta också anges, men saknas information så kan det utelämnas. Vid fall där dessa uppgifter finns på befintlig konstruktion skall det anges även på den nya förekomsten.

Om underfarten går under flera broar skall det vara mindre än 10 meter mellan dem för att underfarten skall registreras med en enskild utbredning. I annat fall blir det två eller flera utbredningar.

Tunnel: En tunnel är en för trafik anordnad passage som vanligtvis omges av berg, jord eller vatten och som mynnar i dagen. Objekten kan vara antingen en enkel tunnel eller ett system av sammanhängande tunnlar. Varje enskild tunnel registreras som en företeelse med en eller flera utbredningar.

Längd på tunnelkonstruktionen ska anges.

OBS!! I dagligt tal säger man ofta ”gångtunnel” eller ”cykeltunnel” men det rör sig i de allra flesta fall om en vanlig underfart.

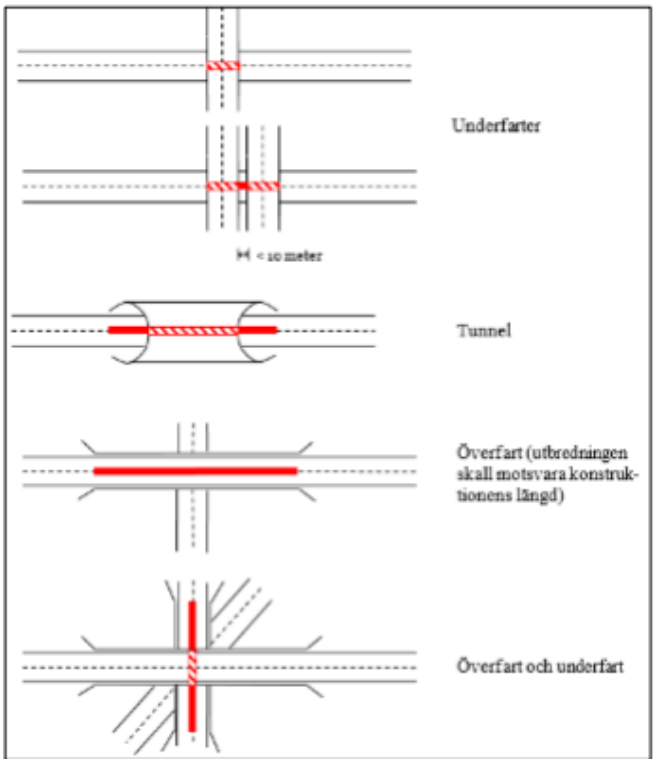
Överfart och underfart: På vissa ställen kan samma vägsträcka vara både en överfart och en underfart. Längd på delen som är överfart ska anges. I övrigt så ska uppgifter registreras motsvarande vardera typ av konstruktion enligt ovan.

Attributet ”öppningsbar” ska anges (ja/nej).

Identitet och namn: På det statliga vägnätet och på vägar med statligt driftbidrag används konstruktionsnummer och namn från Trafikverkets brodatabas, BaTMan, som identifikationsbegrepp. På kommunala och enskilda vägar kan andra namn och identifikationsnummer användas.

Om en kommun har ett beslut på eget gatunamn dokumenterat för en bro kan man lägga detta gatunamn på bron. Viktigt är att inte avsluta eventuellt befintligt gatunamn på sträckan, utan det ”nya” gatunamnet på bron ska ligga ovanpå som ”värd”, och det befintliga ska ligga under som ”gäst” på denna sträcka i de fallen det är möjligt att särskilja dem.

Utbredning av företeelsen skall registreras enligt nedanstående figur:



Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Bro och tunnel	Konstruktion
	Identitet
	Längd
	Namn
	Öppningsbar
	Från-datum

Bygdeväg

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värde bilnät samt där dataprodukten Väghållare har värdet statlig, kommunal eller enskild.”*

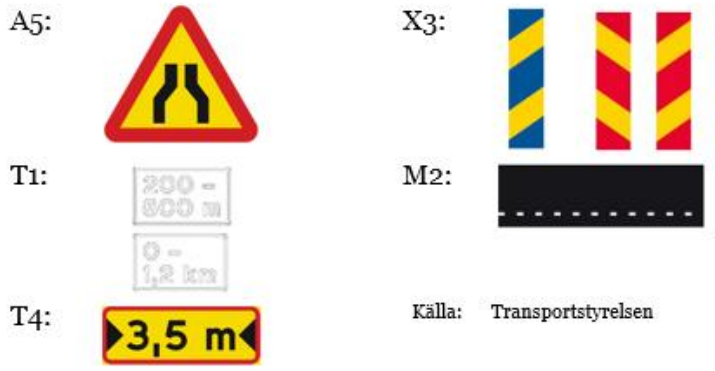
Bygdevägar är vägar med ett körfält för bilar och två extra breda vägrenar för gång- och cykeltrafik. Tanken är att underlätta för gång- och cykeltrafikanter. Bilar ska tillfälligt kunna nyttja vägrenar vid möten med andra bilar. Det är också tänkt att farten ska vara lägre på Bygdevägar för att skapa en god trafikmiljö.

Dataprodukten innehåller uppgifter om bredd på vägrenar samt om vägrenar har en avvikande färg mot bilkörfältet som är i mitten av vägen. Termen Bymiljöväg används synonymt med Bygdeväg, bl.a. i kommunal planering.

Bygdevägar ska markeras med varningsmärket A5 kompletterat med tilläggstavlorna T4 (bredd på bilkörfält) samt T1 (utsträckning på sträcka som är markerad som bygdeväg).

Vid avsmalningar/timglas ska markeringsskärm X3 användas. Vägrensbredden ska vara ≥ 0,75 m. Vägmarkering M2 ska vara 0,2 m, för markering mellan vägren och bilkörfält.

Bygdevägar finns **bara på bilnätet** och därför ska inget cykelnät registreras på Bygdevägar. På Bygdevägar är det istället lämpligt att registrera en förbindelsekategori i företeelsen Cykelvägskategorier.



Attributen som ska anges i företeelsen är:

Bredd på vägen - Vägrenens bredd i meter med två decimaler angiven i ett intervall. Endast ena sidans vägrensbredd anges då den andra sidans vägrensbredd är samma. Intervallen är:

1	2	3	4	5	6
0,75 - 1,0 m	1,1 - 1,25 m	1,3 - 1,5 m	1,6 - 1,75 m	1,8 - 2,0 m	Okänt

Färg på vägen – Anger om vägrenens beläggning har avvikande färg jämfört med körfältet för biltrafik: **Ja, Nej, Okänt**

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Bygdeväg	Bredd på vägen
	Färg på vägen
	Från-datum

Farthinder

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät, men kan även förekomma i noden där bilnät och gång- och cykelnät korsar varandra i plan. Permanent fysisk åtgärd på vägsträcka som påverkar biltrafikens hastighetsval.”*

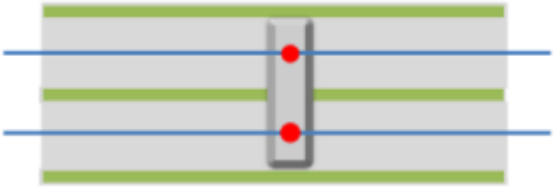
Med permanent fysisk åtgärd menas att hindret är avsett att vara verksamt året runt och utan utpekat slutdatum. Hinder som endast är verksamt delar av året ses inte som permanent och ska inte registreras.

Ska endast registreras på bilnätet men kan förekomma i nod där bilnätet korsar cykel- eller gångnät. Dock är hindret i de fallen kopplat till bilnätet.

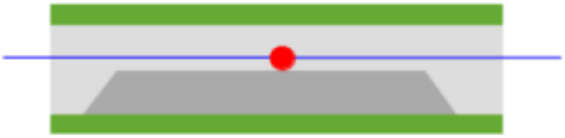
Ska registreras som en eller flera punkter.

Regler för hur utbredningen ska registreras:

a) Där bilnätet korsar gång- eller cykelnät i plan ska läget anges genom att företeelsens utbredning knyts till noden.
b) Där gång- eller cykelnät inte är registrerat ska läget anges med en punktutbredning på bilnätet.
c) Om ett farthinder sträcker sig över två eller flera skilda körbanor genom t.ex. en mittremsa, ska dessa levereras som en företeelse med två eller flera utbredningar, enligt bilden nedan.



d) Ett långsträckt farthinder ska levereras med en enda utbredning, enligt bilden nedan.



e) Om flera farthinder förekommer på en sträcka (t.ex. en miljöprioriterad genomfart) ska vart och ett av farthindren levereras som egna företeelser, enligt bilden nedan.

Farthinder kan vara samtidig, dvs. det kan finnas flera samtidigt gällande farthinder med samma utbredning.

Typ av farthinder måste anges:

1. Avsmalning till ett körfält: Avsmalning som innebär att endast ett fordon kan passera i taget.
2. Gupp: Cirkulärt gupp eller gupp med ramp utan GCM-passage.

3. Sidoförskjutning – avsmalning: Avsmalning av vägen men fortfarande möjligt för två fordon att passera samtidigt. Avsmalningen sker på sidan av vägen, dvs vägkanten.
4. Sidoförskjutning – refug: Avsmalning av vägen men fortfarande möjligt för två fordon att passera samtidigt. Avsmalningen sker i mitten av vägen i form av refug.
5. Väghåla: Fördjupning som alla fordon måste köra ner i.
6. Vägkudde: Rektangulär eller kvadratisk ”kudde” i varje körfält eller en upphöjning i mittersta delen av körbanan.

7. Förhöjd genomgående GCM-passage: Då en förhöjning och GCM-passage finns på samma ställe.

8. Förhöjd korsning: Då hela ytan som utgör korsningen är förhöjd i förhållande till ingående vägar.

9. Övrigt farthinder: Då inget annat värde passar. Ska användas restriktivt. Observera att temporära farthinder inte ska registreras ens som ett ”övrigt” hinder.
10. Dynamiskt aktivt farthinder: Farthinder som med hjälp av elektronisk utrustning kan aktiveras eller avaktiveras beroende på vilken hastighet som ankommande fordon har.
11. Dynamiskt passivt farthinder: Farthinder som till viss del är dynamiska och exempelvis trycks ihop av tunga fordon, men som inte använder sig av elektronisk utrustning för funktionaliteten.

Läge måste anges:

1. Enkelsidig: Då hindret endast förekommer i ena körriktningen, eller på ena vägkanten.
2. Dubbelsidig: Då hindret finns som var sitt hinder i respektive körriktning, eller på vägkanten på vardera sida av vägen.
3. Genomgående: Tvärs över hela vägbanan och täcker alla körfält.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Ja
Utbredningstyp	Punkt

Företeelse	Attribut
Farthinder	Typ
	Läge
	Från-datum

Färjeled

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät eller värdet cykelnät. Vägförbindelse över vattendrag med fartyg lämpligt för transport av motorfordon och/eller cyklar på vägsträcka.”*

Ingen fysisk väg utan en förbindelse mellan två vägar där själva färjan utgör förbindelse.

Färjeleder som går utanför territorialgränsen ingår inte, dessa leder representeras med väglänk fram till territorialgränsen.

Om färjan endast tar gångtrafikanter ingår den i gångnätet, om den endast tar gång- och cykeltrafikanter ingår den i cykelnätet.

Färjeleden ska representeras med en egen länk som börjar och /eller slutar vid landfästena för bryggan/rampen/kajen.

Endast följande företeelser ska registreras på färjeleder (de tre sistnämnda endast om det är bilnät):

- Vägtrafiknät
- Väghållare
- Färjeled
- Begränsad bruttovikt
- Funktionell vägklass
- Driftområde

Kan också registreras vid förekomst:

- Höjdhinder upp till 4,5 m
- Vägnummer
- Driftbidrag

Funktionell vägklass skall ha samma funktionella vägklass som någon av de anslutande vägarna. Kommunala vägar som är kopplade till internationella färjeleder ska inte klassas lägre än vad färjeleden ska ha enligt regler för klassning utifrån vägnummer.

Färjeledsnamn: För färjeleder trafikerade av Trafikverkets färjerederi skall namnet vara detsamma som färjeledens namn t.ex. Hönöleden, Ivöleden, Vaxholmsleden.

För övriga färjeleder bör namnet så långt som möjligt spegla ledens förbindelsepunkter (start och slut) T.ex. Stockholm-Helsingfors, Varberg-Grenå, Kärringön-Hällevikstrands brygga, Stockholm-Vaxholm.

Flera linjer trafikerar samma led: Om flera linjer trafikerar samma färjeled registreras ändå bara en företeelse med ett namn, t.ex. Stockholm-Helsingfors.

Linje som upphör: Om en färjelinje upphör att trafikera en viss led och ingen annan färja trafikerar samma led avslutas den leden (Referenslänken avslutas).

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Ja
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Färjeled	Färjeledsnamn
	Från-datum

GCM-passage

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värde bilnät men kan även förekomma i nod där bilnät och gång- och cykelnät korsar varandra i plan. Visa var det finns arrangerade passagemöjligheter för cyklister, mopedister och fotgängare över bilväg. Passagen markeras där GCM nätet korsar vägnätet.”*

GCM-passagen ska registreras i noden/noderna där gång- och/eller cykelnätet korsar bilnätet. Om gång- och/eller cykelnät saknas ska GCM-passagen registreras på bilnätet (på länken).
Då en och samma GCM-passage passerar flera länkar på bilnätet skall det registreras en utbredning på vardera länken den passerar, men alla punkter sammanhållna i en och samma företeelse.
Om det i en passage finns både cykelnät och gångnät (separata linjer) ska det registreras en utbredning på varje nod som ingår i den fysiska passagen.

Även där planskilda passager finns skall det registreras GCM-passage på bilnätet.

GCM-passagens attributvärde ska stämma överens med den verkliga typen. Det ska även stämma överens med den GCM-vägtyp som registreras över bilvägen samt trafikanttyp ska stämma överens med typ av vägtrafiknät (gång/cykel).
För att förtydliga detta så finns denna matris att utgå ifrån:

GCM-passage (punkt på bilväg)		**GCM-vägtyp** (linje på GC-väg)
• övergångsställe och/eller cykelpassage/cykelöverfart (gång och/eller cykel och moped) • signalreglerat övergångsställe och/eller cykelpassage/cykelöverfart (gång och/eller cykel och moped)	→	• Övergångsställe (gång) • Cykelpassage (cykel och moped) • Cykelöverfart (cykel och moped) • Cykelpassage och övergångsställe (gång, cykel och moped) • Cykelöverfart och övergångsställe (gång, cykel och moped)
• annan ordnad passage i plan (gång och/eller cykel och moped)	→	• Gatupassage utan utmärkning (gång och/eller cykel och moped)

Ett förtydligande till nedersta raden ovan; om det finns en GCM-passage med värdet ”annan ordnad passage i plan” ska GCM-vägtyp ”gatupassage utan utmärkning” användas och inget annat värde. MEN om GCM-vägtyp är ”gatupassage utan utmärkning” så måste det inte finnas GCM-passage, dvs det finns inget samband på andra hållet än pilen visar.

När GCM-passagen är kombinerad med ett farthinder så kan båda företeelser registreras i samma punkt. Om GCM-passagen är förhöjd i förhållande till bilvägen ska farthinder registreras med värdet *”förhöjd genomgående GCM-passage”* och inte något annat värde under passagetyp.

Bildexempel går att hitta under exempelsamlingen på nvdb.se

Attribut som **ska** registreras i företeelsen:

Attribut	**Attributvärde**	**Förklaring**
Passagetyp	Planskild passage överfart	GC-vägen går ovanför bilvägen
	Planskild passage underfart	GC-vägen går under bilvägen
	Övergångsställe och/eller cykelpassage/cykelöverfart i plan	
	Signalreglerat övergångsställe och/eller signalreglerad cykelpassage/cykelöverfart i plan	
	Annan ordnad passage i plan	Används då det saknas linjemarkering och skyltning men man har vidtagit åtgärder för att underlätta passage för fotgängare och/eller cyklister
Trafikanttyp (typ av trafikant som passagen är ämnad för)	Gång	
	Cykel och moped	
	Gång, cykel och moped	
	Okänt	
Refugpassage (anger om passagen löper över en refug)	Ja	
	Nej	
	Okänt	

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Punkt

Företeelse	Attribut
GCM-passage	Passagetyp
	Refugpassage
	Trafikanttyp
	Från-datum

Höjdhinder upp till 4,5m

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bil-, cykel- eller gångnät. Höjdhinder i form av konstbyggnad eller annan konstruktion som medför begränsning av fri höjd upp till 4,5 meter på bilväg, eller upp till 2,6 meter på GC-väg.”*

På bilnät skall alla hinder som utgör en lägre höjdbegränsning än 4,5 m registreras.

På GC-nät skall alla hinder som utgör en lägre höjdbegränsning än 2,6 m registreras. Kan även registreras på höjdbegränsningar på GC-nätet på mellan 2,6 m och 4,5 m.

Om företeelsen ”Bro och tunnel” förekommer där höjdhindret registreras och där höjdhindret utgörs av konstruktionen i ”Bro och tunnel” skall identifikationsnumret i ”Bro och tunnel”-företeelsen användas som identitet även på höjdhindret. Om det saknas uppgifter om identitet kan attributet lämnas tomt.

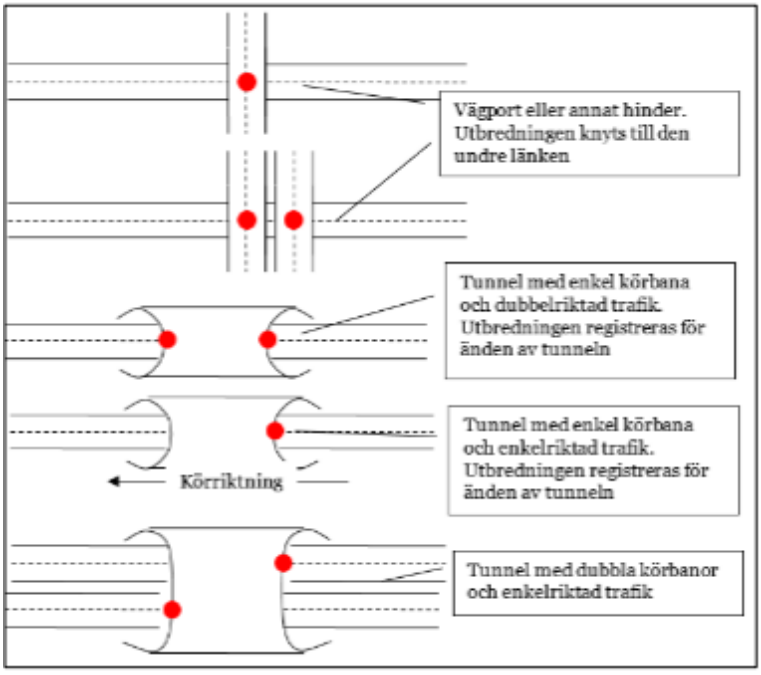
Höjdhindertyp måste anges:

1. Vägport
2. Tunnel
3. Övrigt hinder
4. Bro

Fri höjd måste anges. Ska anges i meter med en decimal. Minimivärde som kan registreras är 2 m, maxvärde är 4,4 m.

Om det är begränsad höjd på endast en del av körbanan skall inget hinder registreras då det fortfarande finns möjlighet att ta sig förbi med höga fordon.

Placering av punkten i vägnätet skall anges utifrån nedanstående bild:



Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Punkt

Företeelse	Attribut
Höjdhinder	Höjdhindertyp
	Fri höjd
	Höjdhinderidentitet
	Från-datum

Korsning

Beskrivning: *”Dataprodukten Korsning skall finnas för korsningar på statliga bilvägar[1] med följande tillägg och undantag:*

- *korsning med generaliseringstyp 1 (enkel korsning) skall inte registreras där statlig väg endast möter väg i funktionell vägklass 9*
- *korsning ska inte registreras där statlig bilväg möter väg som endast leder till driftvändplats eller annan sidoanläggning som är undantagen från normal biltrafik eller kollektivtrafik.*
- *möte med kommunal väg[2] där dataprodukten Gatutyp har värdena Parkeringsområdesväg, Infartsväg/Utfartsväg eller Leveransväg ska inte registreras*
- *möte med enskild väg[3] spärrad med väghinder skall inte registreras*

Dataprodukten Korsning bör också finnas där kommunal väg med Funktionell vägklass 3–5 möter annan kommunal eller enskild väg med Funktionell vägklass 3–8 med samma undantag eller tillägg som för statliga bilvägar.”

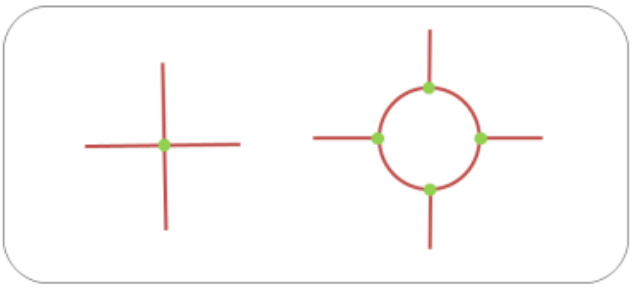
[1]) Dataprodukten Vägtrafiknät har värdet Bilnät och dataprodukten Väghållare har värdet statlig, inkl. Öresundskonsortiets vägnät.

[2]) Dataprodukten Väghållare har värdet Kommunal.

[3]) Dataprodukten Väghållare har värdet Enskild.

Syftet med dataprodukten är att visa var två eller flera bilvägar går samman, eftersom korsning utgör en konfliktpunkt i vägnätet men också en plats där man kan göra ett vägval, vilken typ av korsning det är samt om den är signalreglerad eller inte. Ingår korsningen i en trafikplats finns också trafikplatsens namn och nummer med där det finns beslutade sådana.

Alla korsningar som består av fler än en (1 st) korsningspunkt ska hållas ihop som en företeelse med flera utbredningar oavsett väghållaransvar på anslutande vägar.



Två exempel där korsning generaliserats till en nod eller till flera noder.

Korsningar som hålls ihop i en företeelse ska ha samma namn i samtliga punkter.

Centrumkoordinater som representerar det aggregerade läget för hela korsningen skall anges för korsningar som representeras med fler än en nod. Ska inte visas som centrumpunkt för alla utbredningar som ingår i företeelsen utan centrumpunkt av den faktiska förekomsten.

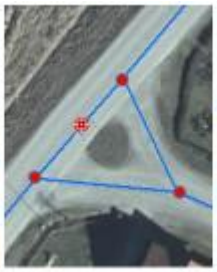
Enkel korsning

- Beskrivs med en korsningspunkt där normalvägar möts och kanalisering saknas helt. Centrumkoordinater skall inte anges.

- Beskrivs med två korsningspunkter (utbredningar) där mötesseparerad väg, t.ex. 2+1 väg, möter annan väg och kanalisering saknas helt. Centrumkoordinater placeras i dessa fall i skärningspunkten mellan vägarna.

- Två korsningspunkter (utbredningar) registreras vid förskjutna enkla korsningar som saknar kanalisering. Centrumkoordinater placeras mellan korsningspunkterna. Avståndet mellan korsningspunkter bör inte överstiga 20 m.

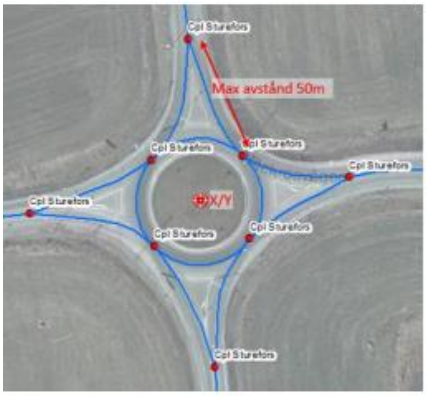
- Centrumkoordinater registreras där fler enkla vägar strålar samman (”korsningstorg” eller liknande) i den tänkta skärningspunkten. För att registrera centrumkoordinater bör avståndet mellan korsningspunkterna inte överstiga 20 m.



Cirkulationsplats

- Då korsning registreras i en cirkulationsplats skall cirkelns samtliga noder registreras med korsningspunkt, oavsett väghållare på anslutande väg, samt i kanalisationernas noder om de befinner sig som längst 50 m från cirkulationen.

- Centrumkoordinaten sätts i mitten av själva cirkeln.



Kanaliserad korsning

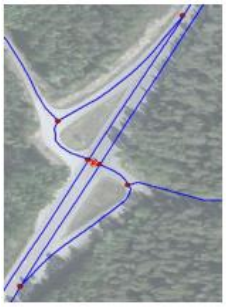
- Korsning registreras där det finns en tydligt byggd eller målad kanalisation i något av ingående ben. Om korsning registreras ska alla noder som ingår i kanalisationen registreras med korsningspunkt.

- Centrumkoordinat sätts i den tänkta skärningspunkten mellan vägarna.

- En kanaliserad korsning kan registreras med flera korsningspunkter eller endast med en punkt. Då endast en punkt registreras ska inte centrumkoordinat registreras.

Spansk sväng *(”bandyklubba”)*

- Korsning registreras i samtliga noder som ingår i korsningen som är byggd på detta sätt.
- Spansk sväng kan vara både enkelsidig och dubbelsidig.



- Om spansk sväng endast är byggd som driftvändplats utan anslutande vägar ska korsning **inte** registreras.

Avfart/påfart

- Registreras endast där det finns mötesfria vägar och nätet är generaliserat med dubbla länkar.
- Kan utgöras av antingen påfart eller avfart eller båda samtidigt.
- Korsningspunkterna ses som egna korsningar och ska **inte** ha centrumkoordinater.

Droppe

- Företeelsen registreras på alla noder som ingår i droppen oavsett väghållare på anslutande vägar.
- Centrumkoordinater placeras i mitten av droppen.
- Noder vid kanalisationer anses ingå i droppen om de ligger inom maxavståndet 50 m enligt figuren nedan.

Namn

- Namn kan registreras för korsningar om de är allmänt kända och använda, t.ex. syns i allmänna kartor, används för trafikregelreferenser, navigeringsutrustningar mm men samma namn får då inte användas för olika korsningar.
- Om namn registreras skall alla noder som hör till samma korsning ges samma namn.
- Innehåller namnet Norr, Väst, Syd eller Öst ska de förkortas med N, V, S eller Ö. (T.ex. V Sönnarslöv).

Attributet ”Ingår i trafikplats”

- Samtliga korsningspunkter som ingår i en trafikplats ska anges ”Ingår i trafikplats – ja”.
- Korsningspunkter som ingår i Trafikplats är:
  - Avfart/påfart
  - Korsning mellan av/påfartsramper och korsande väg
- En trafikplats definieras med planskildhet OCH ramper som gör minst en av vägarna fri från korsande eller vänstersvängande trafik.

Exempel på trafikplats och dess korsningspunkter.

- En trafikplats ska alltid benämnas enligt Länsstyrelsens Sammanställning av allmänna vägar då trafikplatsen har ett namn i denna.
- Trafikplatsnummer skall registreras enligt det offentliggjorda nummer som publiceras på https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Trafikplatsnumrering

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Punkt i nod

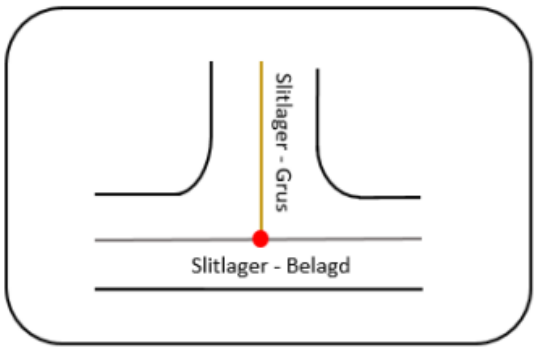
Företeelse	Attribut
Korsning	Generaliseringstyp
	Signalreglering
	Namn
	TPL-nummer
	Ingår i trafikplats
	Trafikplatsnamn
	X-koordinat
	Y-koordinat
	Från-datum

Slitlager

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bil-cykel- eller gångnät.”*

Syftet med dataprodukten är att ge information om var olika typer av slitlager förekommer. De attribut som finns att ange är belagd väg eller grusväg.

Slitlager ska levereras/registreras utifrån ett topologiskt perspektiv, från nod till nod. Dvs man ska inte ta hänsyn till kortare avvikelser i slutet av länkarna som i verkligheten utgörs av en yta med annat värde. En väg med slitlager grus ska inte anges som belagd på ytan som ansluter till belagd väg bara för att ytan på sista biten är belagd.



Dock kan man byta attribut från belagd till grus eller tvärtom mitt på en längre länk om det i verkligheten skiftar men det ska inte ske då det rör sig om kortare sträckor/ytor. En gräns på 15 meter ska ses som utgångspunkten.

Som **Grus** räknas slitlager av grus och förseglat grus, all annan beläggning räknas som **Belagd.**

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Slitlager	Slitlagertyp
	Från-datum

Vägbredd

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät och där dataprodukten Funktionell vägklass har värdet 0–5 men kan även finnas där dataprodukten Funktionell vägklass har värdet 6–9. Dataprodukten kan finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet cykelnät.”*

Syftet med dataprodukten är att ge underlag för drift, underhåll och investeringsplanering för vägar genom att bl.a. ge underlag för ytberäkningar av vägbanan. Likaså ger dataprodukten information om framkomlighet på en väg för vissa fordonstyper.

Bredden ska avspegla vägbreddens medelvärde för den angivna sträckan:

- **Medelbredden ska gälla för en sträcka som inte har varaktiga breddvariationer större än 0,5 meter på en sträcka som överstiger 200 meter.**
- Där vägbreddens utbredning är knuten till en länk som i själva verket representerar två skilda körbanor för motsatt trafik ska attributet Bredd vara det totala värdet för de bägge körbanorna. Denna situation kan uppstå i korsningar där det finns refuger.
- För belagd väg avses avståndet mellan beläggningskanterna eller kantstöden.
- För grusväg avses bärig bredd, dvs. den del av vägbanan som uppfyller den angivna bärigheten.
- För 2+1-väg avses bredden från asfaltkant till mitträckets kant.
- Vid övergång mellan 2 och 1 körfält sker skiftning av vägbredd när avsmalning/ utökning skett till hälften.
- Vägbredd ska finnas på bil- och cykelnät, inte på Färjeled eller gångnät.

En tumregel man ska utgå ifrån är att vägbredden inte ska skifta för mycket på kortare sträckor. Antingen anger man medelbredden på en sträcka av 200 m (eller längre) eller så anger man en vägbredd per referenslänksdel (nod till nod) om den är kortare än 200 m.

OBS!! Vägbredd ska inte registreras på gångnät.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Vägbredd	Bredd
	Från-datum

Väghinder

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bil-, cykel- eller gångnät och där dataprodukten Väghållare har värdet statlig, kommunal eller enskild.”*

Syftet är att visa var vägen kan vara avstängd för trafik genom hinder. Ett väghinder är av fysisk typ som hindrar förbipassering med större fordon. Vägar som är avstängda med vägbom får ej statligt driftbidrag.

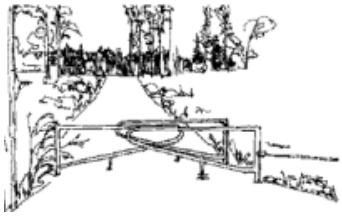
Dataprodukten omfattar data om ett **permanent** fysiskt hinder (hindret är avsett att vara verksamt året runt och utan utpekat slutdatum, hinder som endast är verksamt delar av året ses inte som permanent och ska inte registreras) med syfte att hindra obehörig fordonspassage på en vägsträcka. Väghinder kan vara av olika typer t.ex. vägbom, grind, pollare, spårviddshinder och cykelfälla.

Passerbar bredd **kan** anges för väghinder (dock ej för spårviddshinder eller stenhinder) och avser när hindret är i stängt läge. Anges i meter med en decimal.

Notera att, är syftet att reducera farten ska hindret registreras i dataprodukten Farthinder, medan hinder som hindrar passage av fordon ska in i Väghinder.
Vägbommar som existerar men som endast i undantagsfall är i nedfällt/låst läge ska inte registreras.
Viktigt att tänka på vid registreringen av väghinder är att **inte** registrera den i noden om det finns en sådan, utan på någon av väglänkarna, då det annars föranleder en blockering av hela korsningen.

Hindertyp **måste** anges:

Hindertyp		**Förklaring**
1	Pollare	En vid marken fäst låg stolpe, som inte är kantstolpe eller markeringsstolpe. Används t.ex. där motorfordon ska hindras att komma fram. Passerbar bredd kan anges.
2	Eftergivlig grind	Ej låst grind som är konstant öppningsbar och kan puttas upp för hand eller med fordon för att därefter återgå till sin ursprungsposition. Passerbar bredd kan anges.

3	Ej öppningsbar grind eller cykelfålla	Ej öppningsbart, fast hinder av typen grind eller cykelfålla vars syfte är att dämpa fart för cykel och moped men som hindrar passage för 4-hjuligt motorfordon.  Passerbar bredd kan anges.
4	Låst grind eller bom	Låst grind som är oeftergivlig i låst tillstånd men som går att öppna för den som har nyckel. Även sväng- och vippbommar samt låsta gallergrindar vid t.ex. viltstängsel ingår här. Passerbar bredd kan anges och kan vara 0 m för t.ex. bommar och gallergrindar.
5	Betonghinder	Hinder av betong vars syfte är att hindra biltrafik, kan även finnas på cykelbanor och då är syftet att reducera farten innan en korsning (men dessa hindrar även biltrafik från att svänga in på cykelvägen). Passerbar bredd kan anges.
6	Spårviddshinder	Fast hinder som kan se ut på olika sätt men syftet är att hindra personbilstrafik (kan gränslas av buss). Passerbar bredd **ska inte** anges.

7	Stenhinder	Stenhinder kan se ut på olika sätt och syftet är att hindra biltrafik, kan även finnas på cykelnät och då är syftet att reducera farten innan en korsning (men dessa hindrar även biltrafik från att svänga in på cykelvägen). Passerbar bredd **ska inte** anges.
99	Övrigt	Övrigt hinder som inte faller inom ramen för någon av de övriga hindertyperna. Ska användas restriktivt, men finns inget annat som passar ska det gå att använda.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Punkt

Företeelse	Attribut
Väghinder	Hindertyp
	Passerbar bredd
	Från-datum

Turismcykelled

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bil- eller cykelnät.”*

Turismcykelleder är sammanhängande stråk av bil och cykelvägar som oftast är skyltade och namnsatta och som är avsedda eller lämpliga för cyklister som turistar och för rekreation.

Syftet med dataprodukten är att peka ut stråk i vägnätet och vars primära syfte är pendling, cykelturism eller rekreation.

Kan anges på bilnät, cykelnät och färjeled.

Hela Turismcykelledens utbredning ska, om möjligt, levereras sammanhängande inom kommunen vid samma tillfälle. Man ska inte leverera olika delar av leden vid olika tillfällen.

I dataprodukten finns även möjlighet att märka ut vilka turismcykelleder som är kvalitetsklassade. Kvalitetsklassning sker enligt en speciell rutin. Den finns beskriven i Trafikverkets rapport 2017:145, *”Cykelleder för rekreation och turism - klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning”*.

Av Trafikverket kvalitetssäkrade leder finns publicerat på https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/planera-for-transporter-i-samhallsplaneringen/Personresor/cykel-i-samhallsplaneringen/Cykelleder-for-rekreation-och-turism/beslutade-cykelleder/

Attribut	Värde	Beskrivning
Namn		Namnet på leden. Inte nödvändigt att ange om det saknas uppgift.
Utsträckning (obligatoriskt att ange)	1 Nationell 2 Regional 3 Lokal 9 Okänt	Nationella leder är från 200 km och längre, passerar minst två tätorter som är lämpliga som start- eller slutpunkt (städer, hamnar) och start-och slutpunkt kan nås med kollektivtrafik. Regionala leder är 65 till 200 km långa och start- och slutpunkter för regionala leder kan nås med kollektivtrafik. Lokala leder är kortare än 65 km och oftast med kommunal huvudman. Längdkriterier är ungefärliga.
Kvalitetssäkrad (obligatoriskt att ange)	1 Ja 2 Nej 3 Okänt	Anger om cykelleden kvalitetssäkrats av Trafikverket.
Godkännande datum		Formellt beslutsdatum för godkännande av Turismcykelleden. Inte nödvändigt att ange om det saknas uppgift.
Ledhuvudman		Statlig, kommunal, regional eller annan organisation som har det övergripande förvaltningsansvaret för Turismcykelleden. Inte nödvändigt att ange om det saknas uppgift.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Ja
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Turismcykelled	Namn
	Utsträckning
	Kvalitetssäkrad
	Godkännandedatum
	Ledhuvudman
	Från-datum

Cykelvägskategorier

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet cykelnät och kan förekomma där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet bilnät. Klassindelningen av cykelvägar utifrån deras funktion. Det är primärt cykelnätet som indelas i någon av tre förbindelsekategorier; Regional cykelväg, Huvudcykelväg eller Lokal cykelväg. Utöver cykelnätet kan även vissa delar av bilnätet tilldelas en förbindelsekategori för att på så sätt skapa sammanhängande cykelstråk.”*

Cykelvägskategorier är en heltäckande företeelse vilket betyder att det **måste** anges på samtliga cykelvägar i NVDB. De kategorier som finns att välja är:

1. **Regionala cykelvägar**:
   Regionala cykelvägar binder samman tätorter och har därmed lång utbredning. Tillgodoser behov för längre sträckor mellan tätorter, men tillåts även gå genom mindre tätorter. Kan bindas ihop med huvudcykelvägar – där den regionala cykelvägen övergår i tätortens huvudcykelvägnät. På dessa sträckor finns ett högt flöde av cyklande eller så anses pendlingsavståndet knyta ihop viktiga målpunkter. Kan bindas ihop med Lokala cykelvägar – vid exempelvis bostadsområden mellan tätorter.

2. **Huvudcykelvägar** som utgör ett en stomme av cykelvägar **inom** tätorten:
   Huvudcykelvägarna ska utgöra ett ”skelett” eller en ”stomme” av cykelvägar inom tätorten. Förbinder olika delar inom en tätort – alltså kortare utbredning än regionala cykelvägar, trafikmängden kan vara större än på regionala cykelvägar. Tillgodoser behov för längre sträckor inom en tätort. Nätet binder ihop olika stadsdelar med varandra – och med andra viktiga målpunkter och bildar ett sammanhängande huvudcykelvägnät. Kan skiftas till att övergå till en lokal cykelväg – där exempelvis mindre cykelvägar från bostäder sluts samman med huvudcykelvägar med högre flöden. Kan skiftas till att övergå till en regional cykelväg – där exempelvis en längre sträcka utanför tätort bedöms starta.

3. **Lokala cykelvägar** som binder ihop lokala målpunkter med huvudcykelvägar- eller regionala cykelvägar. De kan även vara isolerade cykelvägar.
   Binder ihop lokala målpunkter med huvudcykelvägar- eller regionala cykelvägar men kan även vara isolerade cykelvägar. Tillgodoser behov av kortare resor inom tätorten. Utbredningen kan variera och trafikmängden är ofta liten. Ansluter oftast till huvudcykelvägar och regionala cykelvägar – där små trafikflöden möter större trafikflöden. Det kan exempelvis vara en cykelväg som går från ett bostadsområde/skola/närbutik som sedan ansluter till en större cykelväg som antingen ingår i huvudcykelvägnätet, tätortens skelett eller ansluter till en längre cykelväg som binder ihop tätorter. Det kan även vara cykelvägar som enbart går inom ett bostadsområde och inte ansluter till huvud- eller regional cykelväg.

Primär funktion kan anges för att ytterligare detaljera beskrivningen av cykelnätet med värdena:

1. Supercykelväg (en cykelväg där en cyklist kan uppnå en jämn och hög genomsnittshastighet genom färre stopp, goda omkörningsmöjligheter, hög säkerhet och god tillgänglighet, uppfyller utformningskrav enligt VGU och är separerad från gångtrafik)
2. Pendling, avser pendling och daglig användning
3. Rekreation, avser fritidsanvändning, ej daglig användning

Kvarterscykelväg kan anges för att beskriva ett mer finmaskigt cykelnät inom kvarter, utgörs av små cyklingsbara vägar mellan parkering, bostadshus, serviceväg och tvättstuga exempelvis. Kan **EJ** anges på bilväg. Kan **endast** anges i kombination med förbindelsekategori Lokal cykelväg

1. Ja
2. Nej

När man klassar cykelvägkategorier så är det viktigt att flödet ser rimligt ut, dvs man ska undvika att bilda öar eller korta sträckor med huvudcykelväg utan koppling till andra huvudcykelvägar eller regionala cykelvägar.

På bilvägar som har företeelsen ”Bygdeväg” registrerad på sig så bör man även registrera ”Cykelvägskategorier”, men det är då viktigt att man ser till att det inte hamnar som en ”ö” utan koppling till annan förekomst av ”Cykelvägskategorier”.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
Cykelvägskategorier	Förbindelsekategori
	Primär funktion
	Kvarterscykelväg
	Från-datum

GCM-separation

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet cykelnät eller gångnät och där dataprodukten GCM-vägtyp har värdena gång- och cykelbana, gång- och cykelbana uppdelad, cykelbana påbjuden, cykelfält, gångbana, trappa, annan cykelbar förbindelse och annan ej cykelbar förbindelse.*
Dataprodukten omfattar data om förekomst av separation som gång- och cykelnät har till bilnät samt vilken typ av separation det är.”

Typ av separation mellan GCM-väg och bilväg, måste anges vid leverans av företeelsen:

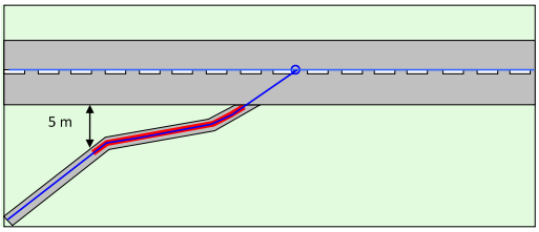
1. Kantsten
2. Skiljeremsa
3. Räcke
5. Vägmarkering
6. Pollare
99. Okänt

Då flera separationer förekommer samtidigt skall endast en av dem registreras, och följande hierarki ska följas:

1. Räcke
2. Kantsten
3. Skiljeremsa
4. Pollare
5. Vägmarkering
6. Okänt

Om exempelvis ett räcke och skiljeremsa förekommer på samma sträcka ska alltså endast räcket registreras.

För skiljeremsa ska företeelsen endast registreras om vägkanterna (beläggningskanterna) ligger högst 5 meter ifrån varandra men för att undvika alltför upphackade geometrier och utbredningar så kan generalisering användas på en sträcka och kortare sträckor med mindre än 5 meters breddökningar ska inte betraktas som uppehåll i företeelsen.



GCM-separation inte ska registreras där GC-länken korsar en anslutning av annan väg (bilväg, cykelväg eller gångväg) som är representerad med en egen väglänk. Saknas det en väglänk på anslutande väg (infart exempelvis) så ska det inte göras uppehåll i företeelsens utbredning.

Om värdet ”cykelfält” anges i GCM-vägtyp ska alltid ”vägmarkering” anges i GCM-separation.

Sidouppdelning

Företeelsen är sidouppdelad vilket innebär att man måste ange vilken sida av GC-vägen separationen ligger (höger eller vänster) i förhållande till referenslänkens riktning.

Historik	Ja
Sidoläge	Ja
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

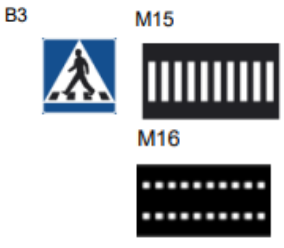
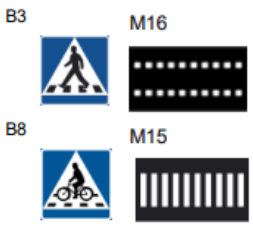
Företeelse	Attribut
GCM-separation	Separation
	Sida
	Från-datum

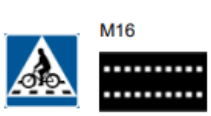
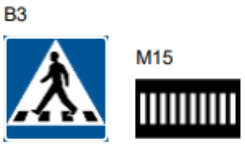
GCM-vägtyp

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas heltäckande där Vägtrafiknät har värde gång- eller cykelnät. Syftet med GCM-vägtyp är att beskriva gång- och cykelnätets funktion och reglering.”*

GCM-vägtyp skall representeras på vägnätet med utbredning som motsvarar den verkliga utredningen av typen, dvs man ska ange **den verkliga förekomsten och dess utbredning**.
Som exempel ska ett övergångsställe representeras som övergångsställe i NVDB och inget annat värde.
Vissa undantag finns och dessa tas upp längre ner i avsnittet.
Viktigt att tänka på är att GCM-vägtypen stämmer överens med vägtrafiknätstypen.

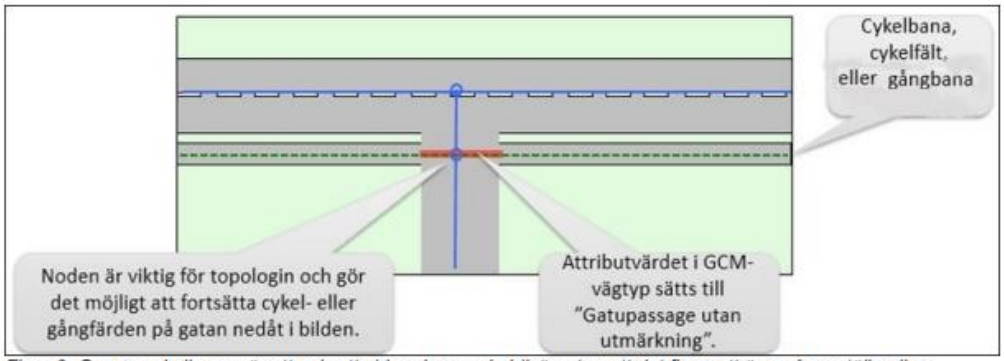
Aktuella värden och definitioner:

Värde		Definition och förklaring	Värde i Vägtrafiknät
100	Gång- och cykelbana	Avser banor som samutnyttjas av gång och cykeltrafikanter. Motsvarar utmärkning med vägmärke D6.	Cykelnät
105	Gång- och cykelbana, uppdelad	Avser banor som är uppdelade i två fält. Ett fält för gående och ett för cyklister. Fälten är ofta separerade med en markeringslinje på GC-banan. Motsvarar utmärkning med vägmärke D7.	Cykelnät
110	Cykelbana, påbjuden	En väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II. Motsvarar utmärkning med vägmärke D4.	Cykelnät
115	Gångbana	Gångbanan ska vara en för gående avsedd led som i konstruktionshänseende avskilts från körbana för motorfordon eller cykelbana. Motsvarar utmärkning med vägmärke D5. I gångbana inkluderas även trottoarer som är gångbanor längs gator. Trottoarer är oftast något upphöjda i förhållande till gatan.	Gångnät
120	Cykelfält	Ett särskilt körfält på väg som genom vägmarkering M5 anvisats för cyklande och förare av moped klass II. Cykelfält är i regel att betrakta som ”syskonlänkar” och ska p.g.a. vägens utformning vara enkelriktade. Cykelfält har en vägmarkering på en bilväg, men ska levereras med en egen referenslinje och företeelsetyperna Vägtrafiknät ska ha Nättyp = Cykelnät och GCM-separation ska ha Separation=Vägmarkering.	Cykelnät
125	Cykelpassage och övergångsställe 	Biltrafik har väjningsplikt för gångtrafik men ej för cykeltrafik. Motsvarar passage med märke B3 och vägmarkering för cykelöverfart M16 och övergångsställe M15. Se figur 1. Notera att cykelpassage inte måste ha målade vägmarkeringar utan markeringen kan också utgöras av olika materialval (beläggning/marksten/etc.)	Cykelnät
130	Cykelöverfart och övergångsställe 	Biltrafik har väjningsplikt för både gångtrafik och cykeltrafik. Motsvarar passage med märke B3 och B8 samt vägmarkering för cykelöverfart M16 och övergångsställe M15. Se figur 2. Cykelöverfart ska ha en föreskrift att grunda sig på.	Cykelnät

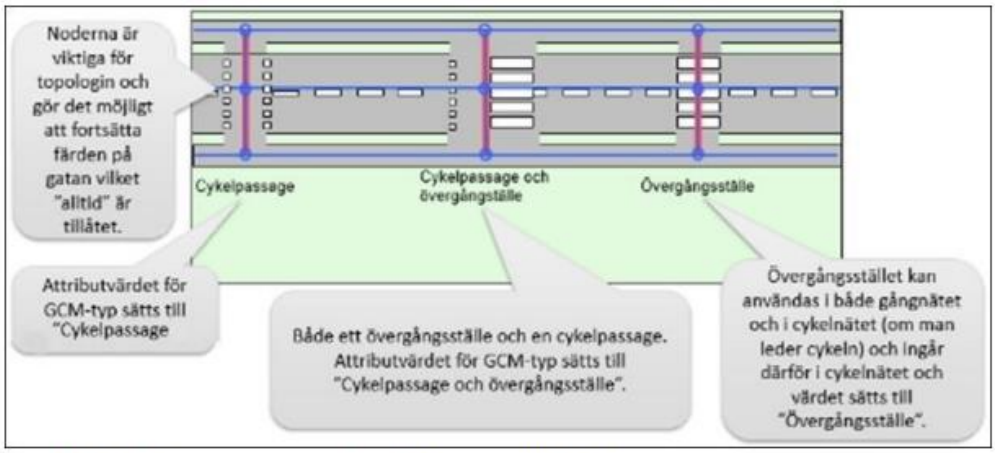
135	Cykelpassage M16 	Cykelpassage är en del av en väg som är avsedd att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana, en järnväg eller en cykelbana och som anges med vägmarkering. En cykelpassage är bevakad om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakad. Tillägg har gjorts i NVDB definitionen av cykelpassage till att även omfatta cykelpassage i korsning med järnväg eller spårvagnsspår trots att vägmarkering saknas. Se figur 4. Notera att cykelpassagen inte måste ha målade vägmarkeringar utan markeringen kan också utgöras av olika materialval (beläggning/marksten/etc.)	Cykelnät
140	Cykelöverfart B8 M16 	Cykelöverfart är en del av en väg som är avsedd för att användas av cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana eller cykelbana och som anges med vägmarkering M16 och vägmärke B8. Cykelöverfart ska ha en föreskrift att grunda sig på.	Cykelnät
145	Övergångsställe B3 M15 	En del av en väg som är avsedd att användas av gående för att korsa en körbana eller en cykelbana och som anges med vägmarkering eller vägmärke. Ett övergångsställe är bevakat om trafiken regleras med trafiksignaler eller av en polisman och i annat fall obevakat. Se figur 4.	Cykelnät eller gångnät
150	Gatupassage utan utmärkning	En del av en väg som är avsedd att användas av gående, cyklande eller förare av moped klass II för att korsa en körbana men som inte anges med vägmarkering. Se figur 3 nedan.	Cykelnät eller gångnät
155	Trappa	En trappa är en konstruktion ämnad att underlätta passagen mellan två skilda nivåer. Då trappan är utformad så att den är lämplig för att leda en cykel mellan två cykelbanor ingår den i cykelnätet.	Cykelnät eller gångnät
160	Torg/öppen yta	Ett torg eller en öppen yta är en planerad öppen plats i en tätort, som är en del av det offentliga rummet. Gång- och cykeltrafik följer ofta naturliga stråk över torg och öppna ytor. Det är dessa stråk som man ska ange med en referenslinje och sedan klä med företeelsetypen GCM-vägtyp torg/öppen yta. Se figur 5 nedan.	Cykelnät eller gångnät
165	Annan cykelbar förbindelse	I praktiken förekommer genvägar i cykelnätet för att undvika långa omvägar. Om dessa ”inofficiella” genvägar är frekvent använda kan cykelnätet utökas i NVDB med sådana förbindelselänkar trots att de egentligen inte är konstruerade för att cykla på. Exempel är kortare stigar genom skog/grönyta.	Cykelnät
170	Annan ej cykelbar förbindelse	I praktiken förekommer genvägar i gångnätet för att undvika långa omvägar. Om dessa genvägar är frekvent använda och endast används av fotgängare läggs de in i gångnätet med värdet ”Annan ej cykelbar förbindelse”. Notera, om det är en trappa ska värdet ”Trappa” användas istället för ”Annan ej cykelbar förbindelse”.	Cykelnät eller gångnät
175	Hiss	Hissar som ingår i gångnätet är sådana som är avsedda att transportera personer vertikalt mellan gångbanor som ligger på olika höjdplan. Förekommer ofta som ett alternativ till trappa eller rulltrappa att användas av personer med rörelsehinder eller barnvagnar.	Gångnät

Figur 1. Cykelpassage och övergångsställe (kod 125)

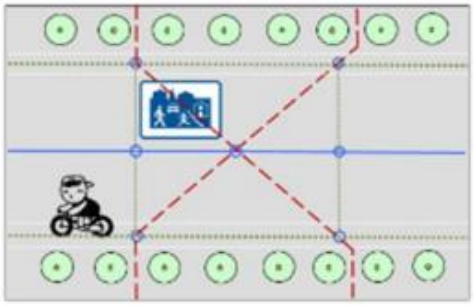
Figur 2. Cykelöverfart och övergångsställe (kod 130)



Figur 3. Om en cykelbana gör ett avbrott vid en korsande bilväg utan att det finns ett övergångsställe eller cykelpassage ska attributet för den sträckan sättas till "Gatupassage utan utmärkning".



Figur 4. Bilden ovan visar hur man ska redovisa övergångsställe och/eller cykelpassage.



Figur 5. GCM-vägar på "Torg Öppen yta" ska avbildas med en eller flera referenslänkar. Dessa ska redovisa de huvudsakliga stråk som trafikanter färdas över ytan, enligt bilden ovan.

Som ett förtydligande; då GC-vägen korsar en bilväg som representeras av en egen referenslänk ska det alltid anges något av värdena som indikerar passage (125–150) och utbredningen ska motsvara bilvägens bredd, dvs från vägkant till vägkant. Se figur 3 ovan. Saknas det en referenslänk för den korsande bilvägen ska företeelsen inte göra uppehåll. Den enda gången man kan ange passagetyp utan att det finns en korsande referenslänk är om man passerar järnvägs- eller spårvagnsspår.

Undantag: Då GC-vägen (länken) inte korsar hela vägen utan endast ansluter till bilvägen på ena sidan, då ska inte passagevärde anges utan man förlänger det befintliga värdet ända fram till noden.
Dock ska det ändras till något passagevärde om man i ett senare skede förlänger GC-vägen med en länk på andra sidan bilvägen.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
GCM-vägtyp	GCM-typ
	Från-datum

GCM-belyst

Beskrivning: *”Dataprodukten ska finnas där dataprodukten Vägtrafiknät har värdet cykelnät eller värdet gångnät. Dataprodukten avser vägsträckor på gång- och cykelnätet som är belysta.”*

GCM-vägen ska ha egen specifik belysning för att sättas som belyst, dock finns det undantag; situationer då bilnätets belysning täcker in trottoarer och cykelfält, då ska GCM-belyst registreras på gång- resp. cykelnätet.

Registreras endast på gång- och cykelnätet. Registreras som en linjeutbredning på väglänken, inte som belysningspunkter.

Inga attribut finns i företeelsen, skall registreras vid förekomst, saknas belysning ska inte företeelsen registreras.

Historik	Ja
Sidoläge	Nej
Riktning	Nej
Samtidig	Nej
Utbredningstyp	Linje

Företeelse	Attribut
GCM-Belyst	Från-datum

Trafikregler

För de företeelser som baserar sig på trafikregler/trafikföreskrifter så finns det ett separat tillvägagångssätt. Dessa **rapporteras inte** till NVDB utan det enda man behöver tänka på är att trafikföreskriften är aktuell och publicerad i STFS. Därefter är det Trafikverkets och NVDB´s ansvar att uppgifterna blir registrerade i NVDB.

Dessa företeelser är:

- Begränsad bruttovikt
- Begränsad fordonsbredd
- Begränsad fordonslängd
- Begränsat axel- och boggitryck
- Bärighet
- Cykelgata
- Fordonståg upp till 34,5 m
- Förbjuden sväng
- Förbud mot omkörning
- Förbud mot trafik
- Förbjuden färdriktning
- Gågata
- Gångfartsområde
- Hastighetsgräns
- Huvudled
- Inskränkningar för transport av farligt gods
- Kollektivkörfält
- Miljözon
- Motortrafikled
- Motorväg
- Stopplikt och väjningsplikt
- Tättbebyggt område

Ny föreskrift: Efter att föreskriften är publicerad i STFS så går NVDB´s personal in och hämtar informationen från föreskriften och uppdaterar NVDB manuellt. Det är inget som går automatiskt i dagsläget och ledtiderna för att nya föreskrifter ska registreras efter publiceringsdatum kan variera från enstaka dagar upp till 30 dagar, allt beroende på hur många föreskrifter som behöver hanteras i NVDB och resurserna i ajourhållningen på NVDB.

Befintlig föreskrift: I de fall man stöter på en felaktighet i NVDB gällande någon trafikföreskrift som inte är korrekt eller inte alls registrerad i NVDB, så är det rekommenderat att man gör NVDB uppmärksamma på detta. Lämpligast gör man detta genom en avvikelserapport i NVDB på karta.

Versionslogg

Version	Dokumentdatum	Ändring	Namn
1.0	2023-09-14	Första versionen	Staffan Göransson
2.0	2023-12-01	**GCM-vägtyp:** Förtydligande om när man ska göra uppehåll i företeelsen och inte när GC-vägen korsar bilväg. **Väghållare:** Förtydligande om väghållare om det finns statligt driftbidrag och kommunen är bidragsmottagare. **Gatutyp:** Infogat text om korta segment och utkant av TBO.	Staffan Göransson
3.0	2024-04-01	**Alla avsnitt:** Information om obligatoriska attribut plockas bort. **Syfte och omfattning:** Förtydligande om vad dokumentet är tänkt att visa. **Generella regler:** Omformuleringar med syfte att förtydliga vad som ska levereras/registreras. Lägger till avsnitt om ”avsluta företeelse”. **Väghållare:** Byter ut benämningen ”automatisk incheckning” mot ”direktincheckning”. **Gatunamn:** Förtydligande om namnsättning på vägar, cirkulationsplatser och broar som saknar adressbelägenheter men där beslut finns samt om adressättning hos Lantmäteriet kontra gatunamn i NVDB. **Bro och tunnel:** Förtydligande om namnsättning i enlighet med kommentaren ovan om gatunamn. **GCM-vägtyp:** Förtydligande i tabellen om cykelpassage och vägmarkering/materialval.	Staffan Göransson
4.0	2024-06-01	**GCM-separation:** Värdet ”pollare” införs. **GCM-passage:** Förtydligande om ”annan ordnad passage i plan”. **C-Rekommenderad bilväg för cykeltrafik:** Slopas. **Cykelvägskategorier:** Kan nu registreras även på bilväg. Nya attribut: Primär funktion och Kvarterscykelväg. **Gatunamn:** Lagt till info om god ortnamnssed vid namnsättning. **Gatunamn och övrigt vägnamn:** Tar bort text om att företeelsen måste avslutas separat vid avslut av väglänk. **Trafikregler:** Ny företeelse – ”Fordonståg upp till 34,5 m”.	Staffan Göransson
5.0	2024-11-01	**Bygdeväg:** Läggs till som företeelse. **GCM-passage**: Förtydligande i tabellen om på vilket nät respektive företeelse ska registreras. **Cykelvägskategorier**: Tillägg om cykelvägskategorier.	Staffan Göransson
6.0	2025-03-01	**Titel:** Benämningen av dokumentet ändrat från ”Förhållningssätt och regler vid leverans” till ”Vägledning vid ajourhållning och leverans NVDB”. **Vägtrafiknät**: Förtydligande om gångnät och att det inte är tillåtet att trafikera med cykel eller bil. **Väghinder:** Ändring till att även kunna registreras på gångnät. **GCM-vägtyp:** Ny kolumn i tabellen som indikerar vilket vägtrafiknät värdet är möjligt att registrera på. **Trafikregler:** Lägger till ny företeelse - förbud mot omkörning.	Staffan Göransson
7.0	2025-07-01	**Gatutyp**: Tillägg i tabell i definitionerna för kvartersväg och småväg. Tillägg om ”Småväg” i förklarande texten.	Staffan Göransson