

Til
Svendborg Kommune

Dokumenttype
Rapport

Dato
Maj, 2020

SVENDBORG KOMMUNE

VEJKLASSEPLAN



SVENDBORG KOMMUNE

VEJKLASSEPLAN

Modtager **Svendborg Kommune**
Dokumenttype **Rapport**
Version **01**
Dato **15-05-2020**
Udarbejdet af **Anne Søgaard Jensen**
Kontrolleret af **Martin Splid Svendsen**
Godkendt af **Martin Splid Svendsen**

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>

INDHOLD

1.	Indledning	2
2.	Målsætning for vejnettet	3
3.	Trafikken i Svendborg Kommune	5
4.	Principper for vejklassificering	7
4.1	Trafikvej, gennemfartsvej	7
4.2	Trafikvej, fordelingsvej	8
4.3	Lokalvej, stamvej	8
4.4	Lokalvej, boligvej	9
5.	Vejklassificering for veje i landzone	10
5.1	Vejklasse 1: Trafikvej, gennemfartsvej	10
5.2	Vejklasse 2: Trafikvej, fordelingsvej	13
5.3	Vejklasse 3: Lokalvej, stamvej	15
5.4	Vejklasse 4: Lokalvej, boligvej	17
6.	Vejklassificering for veje i byzone	19
7.	Illustration af vejklassificering	20
8.	Opsummering af anbefalingerkrav til vejklassificering	23

1. INDLEDNING

Svendborg Kommune har en vision om at være en attraktiv bosætnings- og erhvervskommune. En forudsætning for dette er blandt andet en velfungerende infrastruktur, som kan være med til at binde Svendborg Kommunes byer og landområder sammen. Infrastrukturen skal altså understøtte fremtidige by- og erhvervsudviklingsprojekter, hvor målet er, at infrastrukturen imødekommer udviklingen, således det høje serviceniveau altid bibeholdes, og de trafikale gener minimeres.

En metode til at sikre en velfungerende infrastruktur kan være udarbejdelse af en vejklasseplan som denne. Formålet med vejklasseplanen er at opstille grundlaget for kommunens fortsatte planlægning af kommunevejene og dermed sikre, at kommunens vejnet har en fornuftig udformning i forhold til vejens funktion.

Vejklasseplanen er udarbejdet som et let tilgængeligt opslag, som indeholder anbefalinger til kommunens veje – alt efter vejklasse. Vejklasseplanen er med til at skabe større gennemsigtighed ved fremtidig strategisk planlægning og budgetplanlægning.

Svendborg Kommune har et vejnet på i alt ca. 1.086 km. (foruden statsveje). Vejnettet har forskellig status og ejerskab, hvor Svendborg Kommune bestyrer ca. 832 km. af de 1.086 km. vej i kommunen.

Vejnettet består af alt fra større landeveje til mindre veje som grusveje. Udover kommunens vejnet er der i Svendborg Kommune statsveje, som alle er større trafikveje/forbindelsesveje.

Vejklasseplanen indeholder en klassificering, hvor det kommunale vejnet inddeles i 4 forskellige vejklasser:

- Trafikvej, gennemfartsvej
- Trafikvej, fordelingsvej
- Lokalvej, stamvej
- Lokalvej, boligvej

Vejklasserne er defineret ud fra et princip omkring simplicitet og overskuelighed i forhold til inddelingen og det fremtidige arbejde.

Gennemfartsvejene udgør i alt 18 km. af kommunevejnettet i Svendborg Kommune, og fordelingsveje udgør i alt 80 km. af kommunevejnettet. Derudover udgør stamveje og boligveje henholdsvis 147 km. og 586 km. Desuden er der 254 km. private fællesveje i Svendborg Kommune. De private fællesveje er typisk i vejklassen "Lokalvej, boligvej".

Opdelingen skal danne grundlag for udarbejdelse af en fremtidig strategi for bl.a. drift og vedligehold af vejene. Klassifikationen danner samtidig grundlag for fastlæggelsen af hvilket serviceniveau, der tilbydes på de enkelte veje.

Vejklasseplanen indeholder desuden en vejledning til opdeling af det kommunale vejnet. Planen tager udgangspunkt i basistværprofiler, som er fastlagt ud fra afvejninger i forhold til trafikikkerhed, fremkommelighed og anlægsøkonomi på baggrund af vejens konkrete vejklasse. For hver vejklasse er der ligeledes udarbejdet retningslinjer, som vil være udgangspunktet for eventuelle ændringer af (og på) vejnettet.

2. MÅLSÆTNING FOR VEJNETTET

I Svendborg Kommune er der fokus på, at det skal være sikkert at færdes på og omkring kommunens veje. For at praktisere og imødekomme dette, er der opsat flere målsætninger og indsatsområder for kommunens vejnet.



Figur 1, Det overordnede vejnet i Svendborg Kommune.

- Infrastrukturen skal imødekomme udviklingen i kommunen således, at serviceniveauet er tilfredsstillende og de trafikale gener minimeres.
- Sikre et velfungerende trafiksystem nu og i fremtiden, som både betjener kommunens borgere, erhvervsliv, turister og understøtter vækst.
- Sikre sammenhæng mellem udformningen af kommunens veje og vejens funktion, så vejene bliver "selvforklarende", hvilket medfører et vejnet med god fremkommelighed og høj trafikikkerhed.
- Vejnettet skal udformes, så de største trafikmængder, herunder især den tunge trafik, benytter trafikvejene, så unødige gene i bolig- og sommerhusområder og andre følsomme områder undgås.
- Planlægning af nye vejanlæg og ombygning af eksisterende skal ske i en helhedsorienteret optik således, at der opnås en sammenhæng mellem funktionalitet, trafikikkerhed og økonomi.

Indsatsområderne, for at opfylde målsætningerne i kommunens trafikpolitik, er blandt andet følgende:

- Kommunens klasse 1 og 2 veje tilstræbes udbygget, så de lever op til behovet som fordelingsveje internt i kommunen samt til det overordnede vejnet
- Kommunens stier tilstræbes udbygget, så der opnås et sammenhængende stinet

Svendborg Kommunes vision og målsætning for trafikikkerhed er, at:

- Ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt i trafikken på vej- og stinettet i Svendborg Kommune

I trafikikkerhedsstrategien er der valgt følgende målsætning for trafikikkerhedsarbejdet:

- En halvering i antallet af dræbte og alvorligt kvæstede i trafikken fra 2018/2019 til 2030.
- Målsætningen betyder ingen dræbte og højst 9 alvorligt kvæstede i 2030.

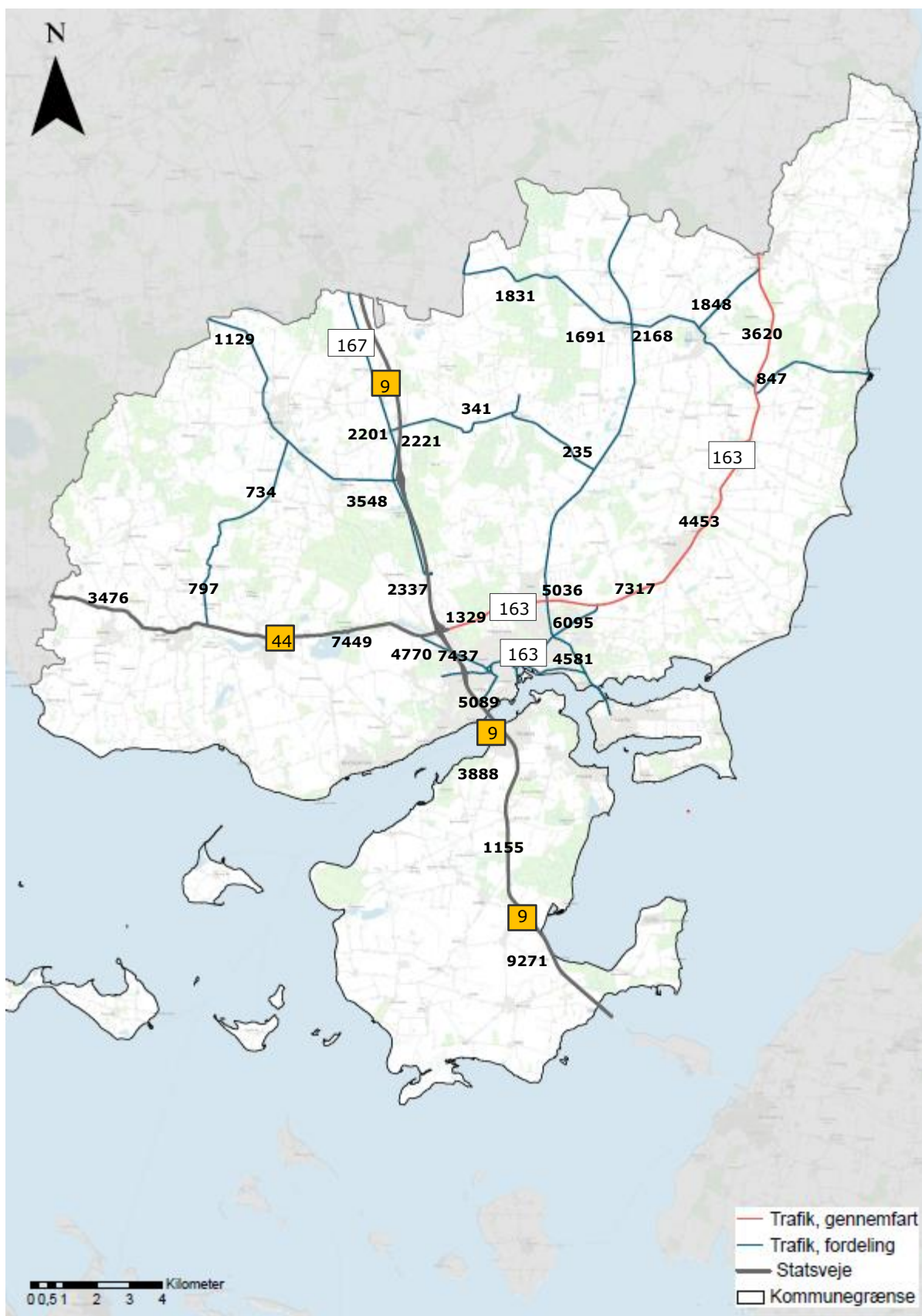
3. TRAFIKKEN I SVENDBORG KOMMUNE

Vejnettet i Svendborg Kommune består af både kommuneveje og statsveje. Hertil kommer private fællesveje, som primært anvendes af de konkrete ejendomme, der har adgang via disse veje. Kommunen er vejmyndighed for kommuneveje og nogle private fællesveje. Staten (Vejdirektoratet) er vejmyndighed for statsvejene.

Vejklasseplanen tager udgangspunkt i kommunevejene, men statsveje indgår også, da de udgør nogle af de vigtigste trafikale knudepunkter i kommunen.

Svendborg Kommune gennemskæres af to statsveje: Rute 44 mellem Svendborg og Faaborg samt Svendborgmotorvejen/Sundbrovej, der forløber som en nord-/sydgående korridor gennem kommunen. De største trafikstrømme i kommunen findes ligeledes på disse statsveje. Disse ruter benyttes dagligt af flere tusinde køretøjer. Den registrerede årsdøgnstrafik (ÅDT) på vejklasse 1, vejklasse 2 og statsvejene samt rutenumre kan ses på figur 2.

På kommunevejene findes de største trafikstrømme omkring Svendborg by og på rute 163 mellem Nyborg og Svendborg samt på rute 167 mellem Kværndrup og Svendborg.



Figur 2, Markering af årsdøgntrafik (ÅDT) på vejklasse 1, vejklasse 2 og statsvejene samt rutenumre.

4. PRINCIPPER FOR VEJKLASSIFICERING

Klassificeringen af kommunevejnettet i Svendborg Kommune sker efter et overordnet ønske om en strategisk planlægning af, hvor trafikken ønskes, men samtidig med en accept af hvilke veje, som benyttes i dag.

I forbindelse med udarbejdelse af en fremtidig strategi for drift og vedligehold af vejene, kan der i enkelte tilfælde være andre parametre, som får indflydelse på den enkelte vejs målsætning.

Vejnettet er opdelt i 4 vejklasser med forskellige funktioner og anbefalinger til udformning. Opdelingen af vejnettet i vejklasser er gjort ud fra en analyse af vejenes funktion, og ønske til fremtidig brug.

Vejklassificeringen tager udgangspunkt i følgende 4 vejklasser:

- Trafikvej, gennemfartsvej
- Trafikvej, fordelingsvej
- Lokalvej, stamvej
- Lokalvej, boligvej

4.1 Trafikvej, gennemfartsvej

”Trafikvej, gennemfartsvej” er veje, der sikrer forbindelse rundt i hele kommunen. Størstedelen af disse veje er bygget til meget trafik, og for at sikre de lette trafikanter kan der desuden være selvstændige stier. Typisk er vejene enten de nuværende statsveje, gamle amtsveje eller andre veje, som er vigtige for forbindelsen rundt i kommunen. Trafikvejene indrettes med optimale forhold for trafikken fremkommelighed, da de skal afvikle den gennemkørende trafik. Det er på de primære trafikveje, at de største trafikmængder, og det højeste hastighedsniveau findes. Hvis muligt, indrettes der parallelle vejsystemer for landbrugs- og andre langsomme køretøjer. En del af baggrunden for dette er, udover fremkommeligheden, et ønske om at undgå den type af uheld, der fremkaldes af langsomme køretøjer. Langsomme køretøjer kan give anledning til hasarderede overhalinger, der kan medføre sammenstød med modkørende eller andre uheld.

På vejklasse 1 er fokus god fremkommelighed, og dermed bør antallet af overkørsler være begrænset. Der vil på vejklasse 1 som udgangspunkt ikke etableres nye vejadgange medmindre alternative vejadgange ikke er mulige. På vejklasse 1 kan der forefindes vigepladser.

Der vil på vejklasse 1 være fokus på trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, hvilket kan være i form af f.eks. profileret kantlinje, rumleriller ved midterlinjen samt kantpæle langs vejen. Der vil ligeledes være fokus på en differentiering af trafikantgrupperne for at højne trafiksikkerheden for de lette trafikanter.

Det er i byzone essentielt af sikre de lette trafikanter krydsning af vejklasse 1. Vejklasse 1 er typisk 50-70 km/t i byzone. Der anvendes som udgangspunkt ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger på de primære trafikveje, men i kryds med mange lette trafikanter kan der laves undtagelser.

4.2 Trafikvej, fordelingsvej

“Trafikvej, fordelingsvej” er veje, der forbinder byer indbyrdes eller som er en forbindelsesvej mellem større veje, samt veje med meget trafik i byer. Disse trafikveje indrettes, så de udgør bindeled mellem de primære trafikveje og lokalveje. Da trafikmængden og hastigheden er lavere på disse trafikveje end på de primære trafikveje, kan der findes cyklister på kørebanen. Vejklasse 2 kan etableres med 80 km/t i landzone, men lavere hastighed kan også forekomme, afhængig af vejens fysiske udformning.

Da fokus på vejklasse 2 ligeledes er på fremkommelighed, vil antallet af overkørsler være begrænset. Det tilstræbes at ombygge eksisterende trafikfarlige overkørsler, og der vil være fokus på korrekt placering i forhold til etablering af nye overkørsler.

Der vil på vejklasse 2 også være fokus på trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger i form af en differentiering af trafikantgrupperne for at højne trafiksikkerheden for de lette trafikanter. Ved lave trafikmængder/lavt hastighedsniveau vil der være lette trafikanter på vejbanen. Der kan være midterlinje på klasse 2 veje og kurveforløb bør markeres med kantpæle i både inder- og yderside.

Vejklasse 2 indrettes i byzone, så de udgør bindeled mellem de primære trafikveje og lokalvejene. Disse veje afvikler trafikken fra bygrænsen/boligområder og ind til bycentre, jernbane- og busstationer og skoler o.l. eller imellem disse områder. Disse veje indrettes typisk med cykelstier, eller der findes et selvstændigt stisystem, som de lette trafikanter kan bruge i stedet for trafikvejene. Vejklasse 2 er typisk 50-60 km/t i byzone, eller lavere hastighed afhængig af vejens fysiske udformning.

4.3 Lokalvej, stamvej

“Lokalvej, stamvej” er de veje, der fordeler trafikken fra de større veje og ud til den enkelte vej med boliger. I det åbne land forbinder disse veje de større veje med et mindre afgrænset område. Disse veje vil typisk have flere tilslutninger. Her er både direkte adgange og forgreninger til mindre veje. Hvor trafikvejenes primære funktion er fremkommelighed, er der på de primære lokalveje mere fokus på tilgængelighed og tryghed. Vejene er derfor tilpasset den lokale trafik.

På vejklasse 3 kan der ved lave trafikmængder/lavt hastighedsniveau være lette trafikanter på vejbanen, men der bør overvejes en alternativ udformning i form af 2 minus 1 vej.

For bilister kan usædvanlige kurveforløb være markeret med midterlinje og kantpæle i ydersiden af kurven.

I byzone forbinder disse veje typisk de større veje med de enkelte boligveje. Denne vejklasse er ofte forekommende i boligkvarterer, og der vil fra denne vejklasse også være direkte adgang til boliger. Hastigheden i byzone er typisk 30-50 km/t.

4.4 Lokalvej, boligvej

"Lokalvej, boligveje" er sidste led i vejnettet. Det er herfra, de enkelte boliger primært har deres indkørsel. Her kommer man primært, hvis man har et ærinde til en bolig eller erhverv. Vejklasse 4 er den vejklasse, som har den største diversitet af veje, da denne vejklasse kan indeholde alt fra almindelige asfaltveje mellem små bysamfund til små grusveje ind til enkelte matrikler. Vejklasse 4 veje muliggør de nødvendige manøvrer for at komme til og fra ejendommene for, at personer kan stige af og på, samt for at læsse eller aflæsse gods. Lokalvejene indrettes så alle trafikantgrupper kan færdes på samme areal: Fodgængere, motorkøretøjer, cykler, knallerter mm. Dette indebærer lokale hastighedsbegrænsninger afhængig af lokale forhold.

Der vil på vejklasse 4 være lette trafikanter på vejbanen, men der kan overvejes en alternativ udformning i form af 2 minus 1 vej. En 2 minus 1 vej ses dog kun som en løsning i byzone – og bør derfor ikke forekomme i landzone.

For bilister bør usædvanlige kurveforløb være markeret med midterlinje og baggrundsafmærkning.

Hastigheden er af hensyn til sikkerheden for de lette trafikanter typisk 15-50 km/t i byzone. Private fællesveje og industriveje hører desuden til i denne kategori.

Buskørsel må forekomme på veje indenfor vejklasse 4.

5. VEJKLASSIFICERING FOR VEJE I LANDZONE

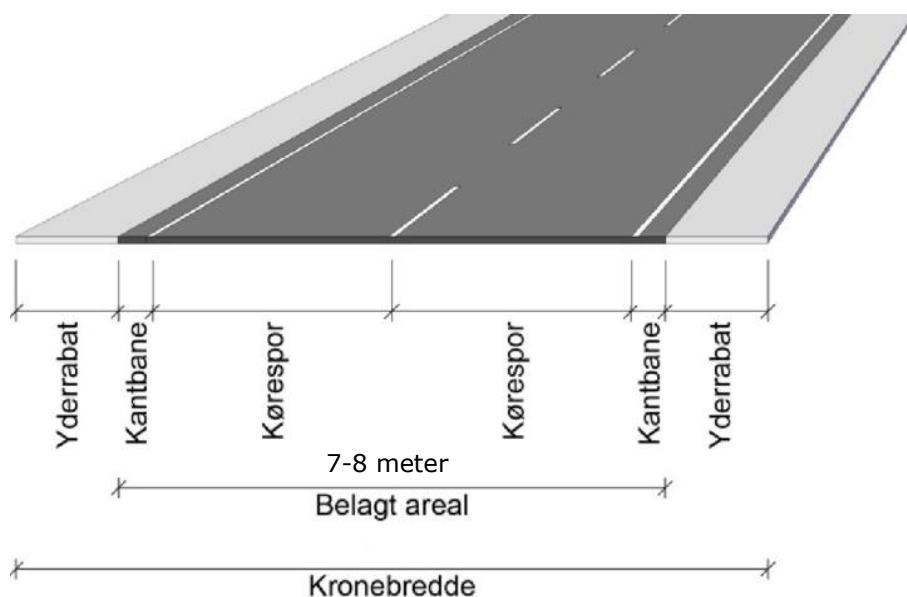
I det følgende fremgår anbefalinger til alle de fire forskellige vejklasser, beliggende i landzone. Anbefalingerne for alle vejklasserne er desuden opsummeret i kapitel 8.

5.1 Vejklasse 1: Trafikvej, gennemfartsvej

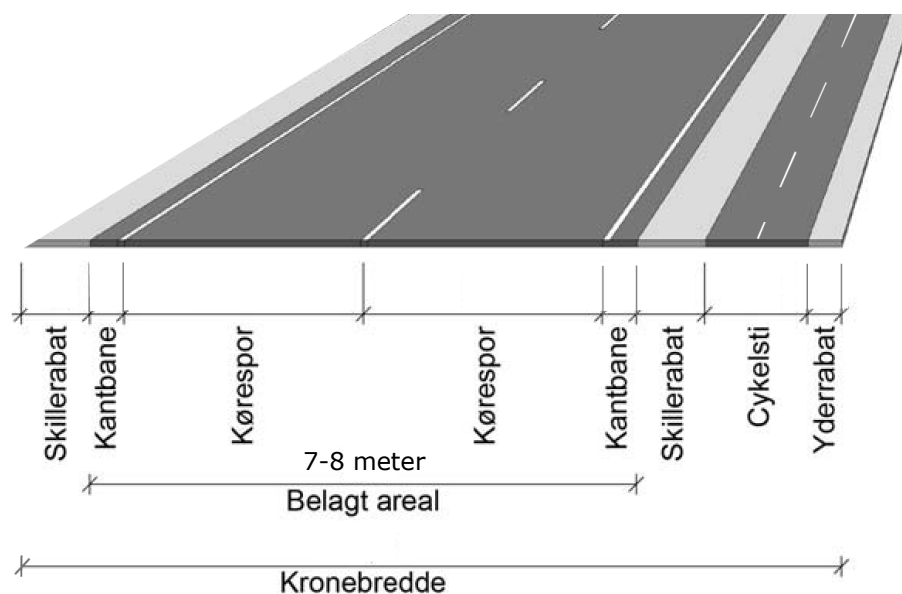
Table 1, Anbefalinger til vejklasse 1: Trafikvej, gennemfartsvej.

Anbefalinger til vejklasse 1: Trafikvej, gennemfartsvej	
Hastighedsgrænse	80 km/t
Dimensionerende køretøj	Modulvognvogt i krydsforbindelser med vejklasse 1 og 2
Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger	
Afmærkning	Profilert kantlinje
	Midterlinje
	10 cm affræsning ved midterlinje (smalle rumleriller)
Kurveafmærkning	Baggrundafmærkning hvor kurveradius <500 meter
	Kantpæle i både inder- og yderside af kurve
Lette trafikanters krydsning	Niveaufri krydsning eller som minimum krydsningspunkt
Vigepladser	1 pr. 5 km
Stiforløb/forbindelser	Separat stisystem
	Dobbeltrettet sti langs vej Minimum skillerabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse
Sidevej og overkørsler til ejendomme / markoverkørsler	Minimumsafstand mellem kryds: 1 km
	Ingen nye/udvidelse af eksisterende overkørsler og vejtilslutninger
	Reducering / flytning af eksisterende tilslutninger
	Ombygge trafikfarlige overkørsler
Belagt areal	7-8 meter
Afvanding	Grøfter eller trug

Figur 3 og figur 4 er eksempler på, hvordan en vej i klasse 1, med en hastighedsgrænse på 80 km/t kan se ud, henholdsvis med og uden cykelsti langs vejen. Som udgangspunkt er det ikke hensigten, at der kører cyklister på kørebanen ved gennemfartsveje. Der er dog ikke opstillet specifikke krav for, hvornår denne type vej skal have cykelsti, da dette vurderes individuelt i forhold til mængden af cyklister og alternative cykelruter samt sammenhæng med kommunens cykelruteplan.



Figur 3, Vejklasse 1 med 80 km/t planlægningshastighed uden cykelsti. [Vejdirektoratet (august 2018): Tværprofiler i åbent land]



Figur 4, Vejklasse 1 med 80 km/t planlægningshastighed med dobbeltrettet cykelsti.

Ved lavere planlægningshastigheder og lavere vejklasser kan kørebanebredden reduceres i forhold til tabel 1.

Etableres en dobbeltrettet sti skal skillerabatten være på mindst 1,5 m. Hvis skillerabatten langs en dobbeltrettet sti etableres med en bredde under 1,5 m skal der etableres en visuel fysisk adskillelse mellem kørebane og sti, som f.eks. fodhegn eller kantpæle. Skillerabatten bør etableres, så den kan rumme færdselstavler med en diameter eller bredde på 0,7 m.

Overkørsler på vejklasse 1 bør med udgangspunkt i ovenstående undgås. Dette kan f.eks. ske ved anlæg af parallelle lokalveje, hvor overkørslerne tilsluttes i stedet for til gennemfarts-/fordelingsvejen. Markoverkørslerne og overkørsler til ejendomme påvirker trafiksikkerheden for

alle trafikantgrupper. Antallet af uheld i forbindelse med overkørsler er betragteligt, og omfatter navnlig bagendekollisioner, frasvingningsuheld og vigepligtsuheld.

En dansk analyse af 2-sporede veje i åbent land viste, at 13 % af de registrerede uheld på de analyserede strækninger var sket i forbindelse med adgange til private ejendomme. En halvering af antallet af adgange til en vej forventes at have en sikkerhedsmæssig effekt på 25 % på de uheld og personskader, der sker i forbindelse med overkørsler.

[Værø, H. (1999): Vejtversnit og uheldsrisiko – vurdering af uheldskonsekvenser af udvalgte tværsnitsændringer. Vejdirektoratet.]

Hvor der på eksisterende veje er overkørsler til ejendomme på begge sider af vejen, er der flere løsningsmuligheder:

- En parallel lokalvej i hver side
- En gennemgående parallel lokalvej i én side og en dobbeltrettet cykelsti i den modsatte side. Herved imødekommes delvist ønsket om tryghed for cyklisterne, og cykelstien kan på korte delstrækninger bruges af trafik til enkelte ejendomme
- En parallel lokalvej i den ene side, mens trafikken til og fra (få) ejendomme på den anden side får lov til at krydse over vejen, men ikke til at svinge til og fra den overordnede vej.

Der findes ca. 18 km kommuneveje i Svendborg Kommune, som er defineret som vejklasse 1. Eksempel på en vejklasse 1 strækning i Svendborg Kommune er vist på figur 5.



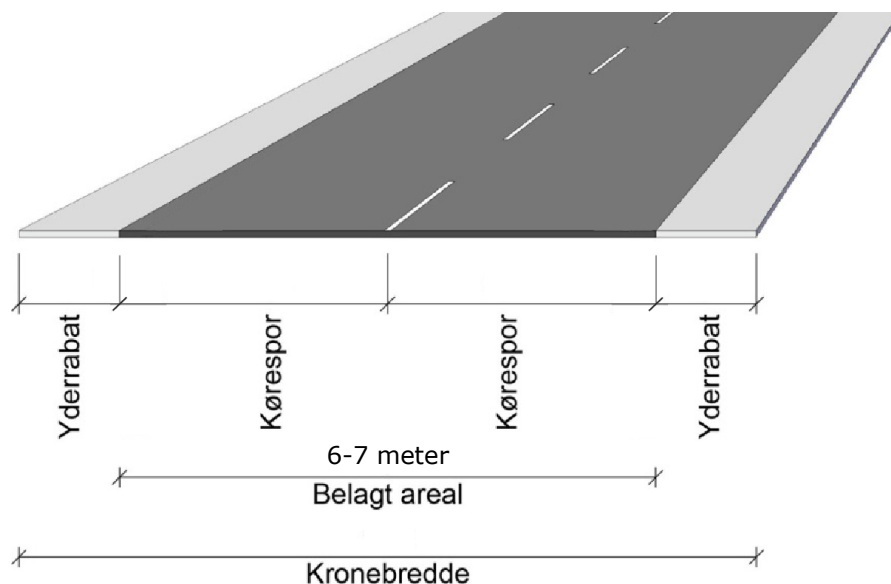
Figur 5, Eksempel på vejklasse 1: Trafikvej, gennemfartsvej i Svendborg Kommune – Nyborgvej. [©Google Maps]

5.2 Vejklasse 2: Trafikvej, fordelingsvej

Tabel 2, Anbefalinger til vejklasse 2: Trafikvej, fordelingsvej.

Anbefalinger til vejklasse 2: Trafikvej, fordelingsvej	
Hastighedsgrænse	70-80 km/t
Dimensionerende køretøj	Modulvognvogt i krydsforbindelser med vejklasse 1 og 2
Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger	
Afmærkning	Midterlinje
Kurveafmærkning	Kantpæle i både inder- og yderside af kurve
Lette trafikanters krydsning	Krydsningspunkt
Vigepladser	1 pr. 10 km
Stiforløb/forbindelser	Separat stisystem
	Dobbeltrettet sti langs vej
	Minimum skillerabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse
Lette trafikanter på vejbanen ved lave trafikmængder / lavt hastighedsniveau	
Sidevej og overkørsler til ejendomme / markoverkørsler	Ombygge trafikfarlige sideveje/overkørsler
Belagt areal	6-7 meter
Afvanding	Grøfter eller trug

Sammenlignet med vejklasse 1 er antallet af kryds og sideveje højere, og kravene til udformningen mindre, hvilket primært skyldes den lavere trafikmængde. Et eksempel på udformning af en vej i vejklasse 2 kan ses på figur 6.



Figur 6, Vejklasse 2 med 80 km/t planlægnings hastighed uden cykelsti. [Vejdirektoratet (august 2018): Tværprofiler i åbent land]

I det åbne land kan vejklasse 2 f.eks. være veje, hvor trafikken søger hen, fordi det er den korteste vej, eller fordi man derved undgår et dagligt trafikproblem på en større vej, uanset at vejen ikke er specielt egnet til trafikmængden pga. dens opbygning eller udformning. Der kan være ønsker om sideudvidelse på enkelte af disse veje grundet lokale forhold, f.eks. for enkelte vejstrækninger, som afvikler store trafikmængder.

Der findes ca. 80 km kommuneveje, som er vejklasse 2. Eksempel på en vejklasse 2 strækning i Svendborg Kommune er vist på figur 7.



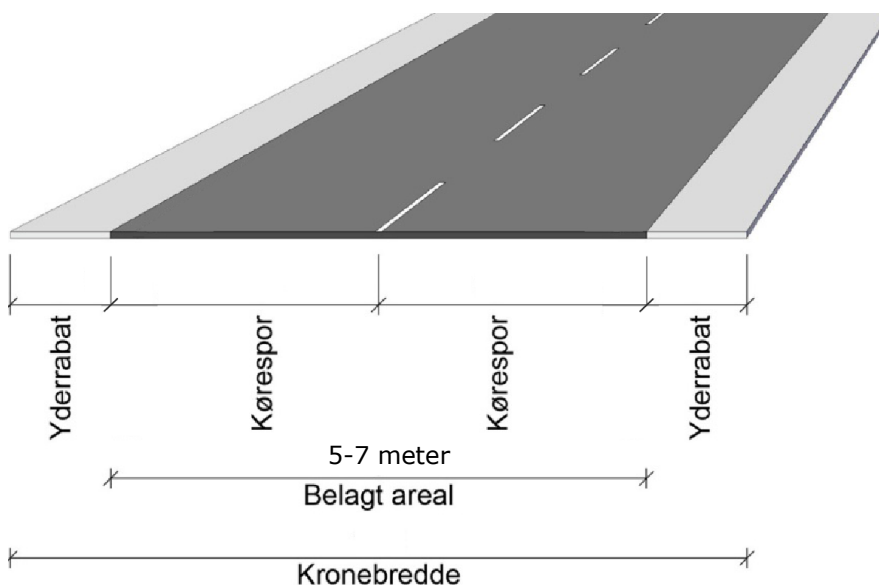
Figur 7, Eksempel på vejklasse 2: Trafikvej, fordelingsvej i Svendborg Kommune - Ørbækvej.

5.3 Vejklasse 3: Lokalvej, stamvej

Tabel 3, Anbefalinger til vejklasse 3: Lokalvej, stamvej.

Anbefalinger til vejklasse 3: Lokalvej, stamvej	
Hastighedsgrænse	60-80 km/t
Dimensionerende køretøj	Vurderes individuelt
Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger	
Afmærkning	Midterlinje i kurver
Kurveafmærkning	Kantpæle i yderside af kurve
Lette trafikanters krydsning	Krydsningspunkt på skoleveje
Stiforløb/forbindelser	Dobbeltrettet sti langs vej på skoleveje
	Minimum skillerabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse Lette trafikanter på vejbanen ved lave trafikmængder / lavt hastighedsniveau (overveje alternativ udformning)
Belagt areal	5-7 meter
Afvanding	Grøfter eller trug
Alternativ udformning	2 minus 1 vej (figur 9)

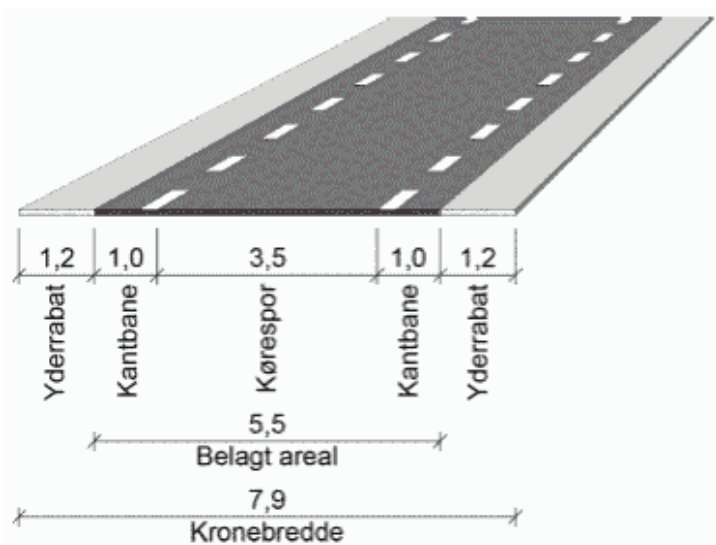
Antallet af kryds og sideveje er højt, da det er vigtigt med en god adgang til denne vejklasse. Et eksempel på et tværsnit for en vejklasse 3 vej er vist på figur 8.



Figur 8, Vejklasse 3. [Vejdirektoratet (august 2018): Tværprofiler i åbent land]

Der kan være ønsker om sideudvidelse på enkelte af disse veje grundet lokale forhold, f.eks. for enkelte vejstrækninger, som afvikler store trafikmængder.

En 2 minus 1 vej kan indtænkes som en alternativ udformning af en vejstrækning i vejklasse 3. Udformningen af en 2 minus 1 vej kan ses på figur 9. Formålet med 2 minus 1 veje er at skabe tryggere rammer for lette trafikanter, på strækninger hvor etablering af cykelstier ikke er realistisk. En 2 minus 1 vej signalerer mere plads til de lette trafikanter, og som oftest sænkes hastigheden samtidigt med etableringen.



Figur 9, Eksempel på udformningen af en 2 minus 1 vej. [Vejdirektoratet (august 2018): Tværprofiler i åbent land]

Der findes ca. 147 km kommuneveje, som er vejklasse 3. Eksempel på en vejklasse 3 strækning i Svendborg Kommune er vist på figur 10.



Figur 10, Eksempel på vejklasse 3: lokalvej, stamvej i Svendborg Kommune – Ryttervej, Svendborg.

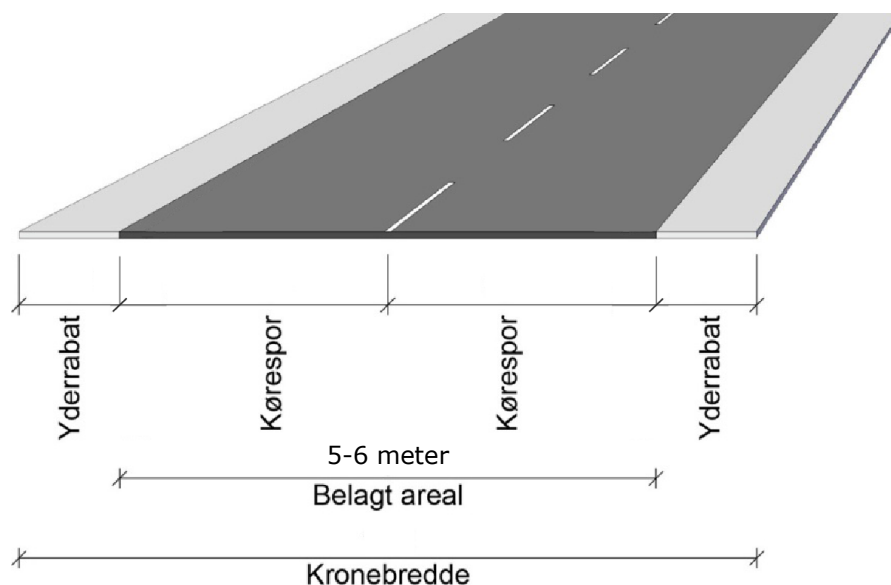
5.4 Vejklasse 4: Lokalvej, boligvej

Der er i anbefalingerne til klasse 4 ikke taget hensyn til, at denne klasse også indeholder private fællesveje og grusveje. Der er ikke stillet krav eller anbefalinger til udformningen af grusveje, hvorfor det følgende blot omhandler de asfalterede veje.

Tabel 4, Anbefalinger til vejklasse 4: lokalvej, boligvej.

Anbefalinger til vejklasse 4: Lokalvej, boligvej	
Hastighedsgrænse	50-80 km/t
Dimensionerende køretøj	Vurderes individuelt
Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger	
Afmærkning	Midterlinje i kurver ved usædvanlige forhold
Kurveafmærkning	Kantpæle i yderside af kurve ved usædvanlige forhold
Stiforløb/forbindelser	Lette trafikanter på vejbanen (overvej alternativ udformning)
Belagt areal	5-6 meter
Afvanding	Grøfter eller trug
Alternativ udformning	2 minus 1 vej (figur 9)

Antallet af kryds og tilslutninger er højt, da det er vejklasse 4, der giver adgang til private ejendomme. Et eksempel på et tværsnit for en vejklasse 4 vej er vist på figur 11, men der er kun anbefalet midterlinje i kurver ved usædvanlige forhold.



Figur 11, Vejklasse 4. [Vejdirektoratet (august 2018): Tværprofiler i åbent land]

Der ønskes som udgangspunkt ikke sideudvidelser på klasse 4 veje. Der kan være ønsker om sideudvidelse på enkelte af disse veje grundet lokale forhold, f.eks. for enkelte vejstrækninger som afvikler store trafikmængder i forhold til vejklassens formål.

Der findes ca. 586 km kommuneveje, som er vejklasse 4. Eksempel på en vejklasse 4 strækning i Svendborg Kommune er vist på figur 12.



Figur 12, Eksempel på vejklasse 4: lokalvej, boligvej i Svendborg Kommune - Skovsbovej. [©Google Maps]

6. VEJKLASSIFICERING FOR VEJE I BYZONE

Definitionen af vejklasserne i byzone er som udgangspunkt de samme som for vejklasser i landzone. En forskel er, at der i byzone ikke tages udgangspunkt i specifikke vejtekniske foranstaltninger, da mange lokale forhold/problemstillinger spiller ind på vejkonstruktionen.

Som udgangspunkt skal der være fortov ved vejklasserne 1-3 i byzone.

Anbefalinger til vejklasse 1-3 i byzone:

Tabel 5, anbefalinger til vejklasse 1-3 i byzone.

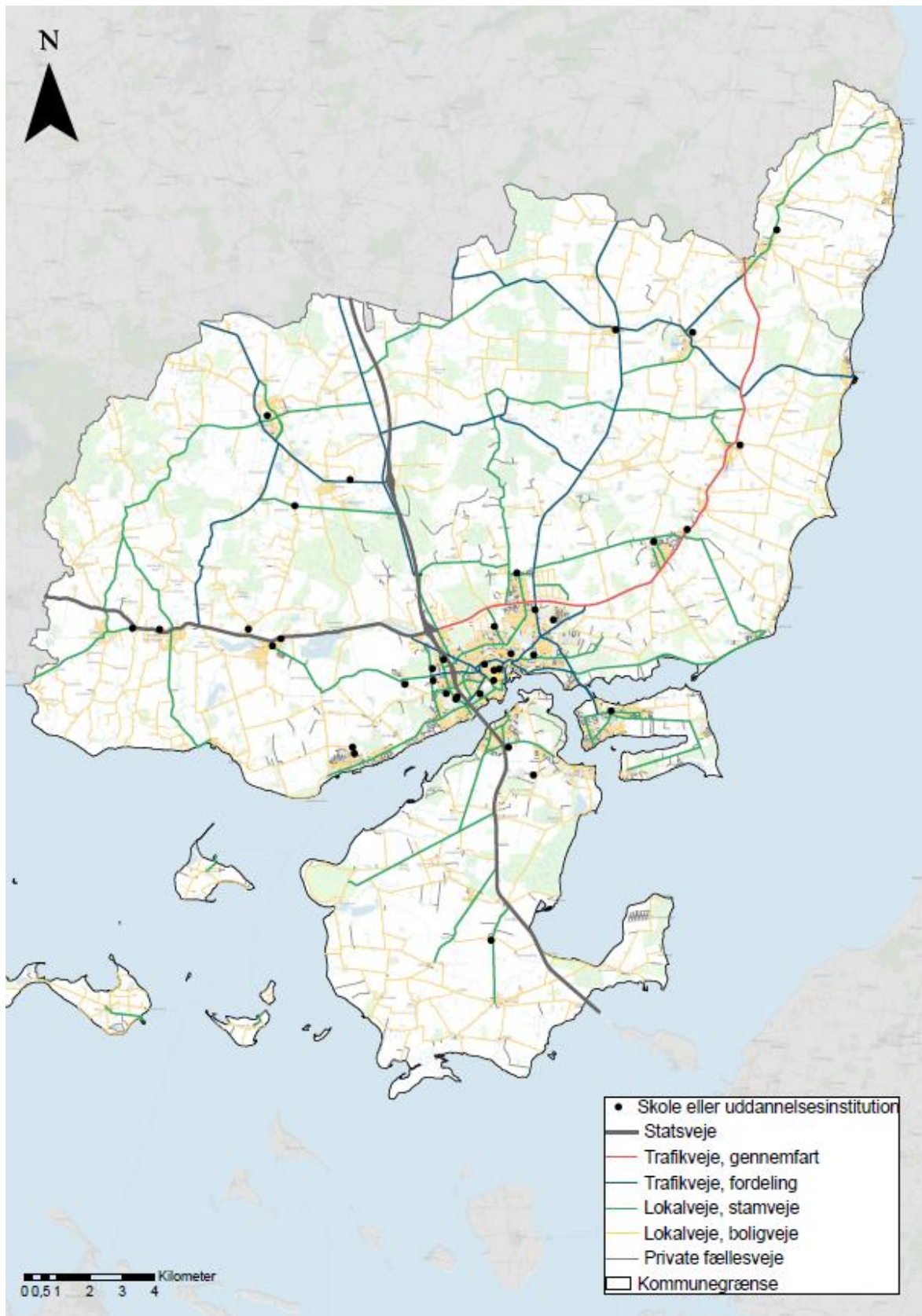
	Vejklasse 1	Vejklasse 2	Vejklasse 3
Hastighedsgrænse	50-70 km/t	40-50 km/t	30-50 km/t
Dimensionerende køretøj	Modulvogntog i krydsforbindelser med vejklasse 1 og 2	Vurderes individuelt	Vurderes individuelt
Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger			
Hastighedsdæmpende foranstaltninger	Byporte	Byporte	Byporte
	Forsætninger	Forsætninger	Forsætninger
	Indsnævring	Indsnævring	Indsnævring
	Rundkørsler	Rundkørsler	Rundkørsler
Lette trafikanter krydsning	Hævede flader	Hævede flader	Hævede flader
	Bump		Bump
	Signalanlæg		
Stiforløb/forbindelser	Krydsningspunkt	Krydsningspunkt	Krydsningspunkt på skoleveje
	Niveaufri krydsning		
	Separat stisystem	Sti langs vej med kantstensafgrænsning	Lette trafikanter på vejbanen (overvej alternativ udformning)
Alternativ udformning	Sti langs vej med kantstensafgrænsning	Cykelbane ved lave trafikmængder / lavt hastighedsniveau (overvej alternativ udformning)	
		2 minus 1 vej (figur 9)	2 minus 1 vej (figur 9)

Grundet definitionen som boligveje findes der ingen specifikke krav til trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger for vejklasse 4 medmindre specifikke lokaliteter bliver udpeget som uheldsbelastet.

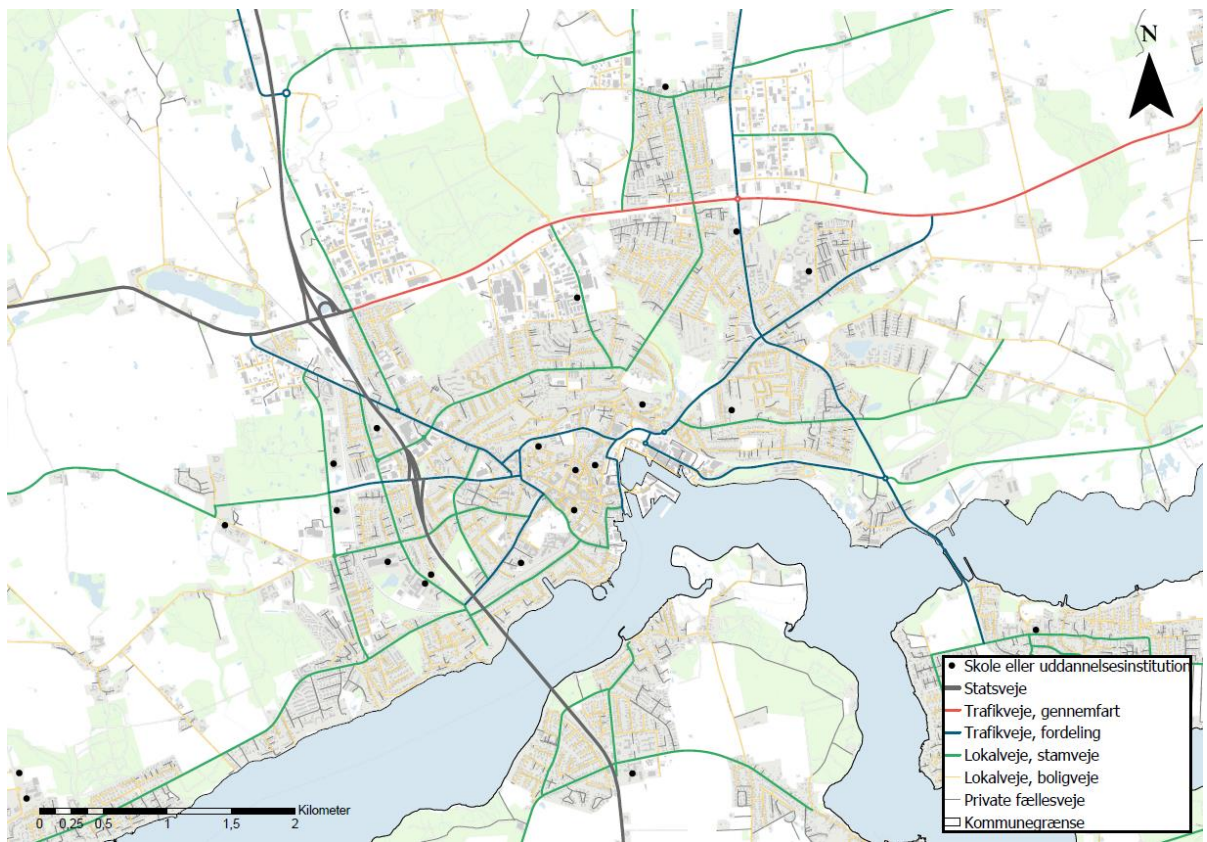
Forbedring af de trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger på det eksisterende vejnet sker ved en prioritering på baggrund af trafikmængden på strækningen og lokale udformningsforhold.

7. ILLUSTRATION AF VEJKLASSIFICERING

Inndelingen af vejklasser i Svendborg Kommune er vist på figur 13, mens vejklasser i Svendborg by er vist på figur 14.



Figur 13, Vejklassificering i Svendborg Kommune.



Figur 14, Vejklassificering i Svendborg by.

8. OPSUMMERING AF ANBEFALINGERKRAV TIL VEJCLASSIFICERING

	Vejklasse 1		Vejklasse 2		Vejklasse 3		Vejklasse 4	
Hastighedsgrænse	80 km/t	70-80 km/t	60-80 km/t	50-80 km/t				
Dimensionerende køretøj	Modulvognetog i krydsforbindelser med vejklasse 1 og 2	Modulvognetog i krydsforbindelser med vejklasse 1 og 2	Vurderes individuelt	Vurderes individuelt				
Trafikikkerhedsmæssige foranstaltninger								
Afmærkning	Profileret kantlinje	Midterlinje	Midterlinje i kurver	Midterlinje i kurver ved usædvanlige forhold				
	Midterlinje							
	10 cm affræsning ved midterlinje (smalle rumlerier)							
Kurveafmærkning	Baggrundafmærkning hvor kurveradius < 500 meter							
	Kantpæle i både inder- og yderside af kurve	Kantpæle i både inder- og yderside af kurve	Kantpæle i yderside af kurve	Kantpæle i yderside af kurve ved usædvanlige forhold				
Lette trafikanters krydsning	Niveaufri krydsning eller som minimum krydsningspunkt	Krydsningspunkt	Krydsningspunkt på skoleveje					
Vigepladser	1 pr. 5 km	1 pr. 10 km						
Stiforløb/forbindelser	Separat stisystem	Separat stisystem	Dobbeltrettet sti langs vej på skoleveje Minimum skillearabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse	Lette trafikanter på vejbanen ved lave trafikmængder / lavt hastighedsniveau				
	Dobbeltrettet sti langs vej Minimum skillearabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse	Dobbeltrettet sti langs vej Minimum skillearabat 1,5 meter, ellers fysisk adskillelse	Lette trafikanter på vejbanen ved lave trafikmængder / lavt hastighedsniveau (overveje alternativ udformning)					
Overkørsler til ejendomme / markoverkørsler	Minimumsafstand mellem kryds: 1 km							
	Ingen nye/udvidelse af eksisterende overkørsler og vejtillutninger Reducering / fyrtning af eksisterende tillutninger Ombygge trafikfarlige overkørsler	Ombygge trafikfarlige sideveje/overkørsler						
Belagt areal	7-8 meter	6-7 meter	5-7 meter	5-6 meter				
Afvanding	Grøfter eller trug	Grøfter eller trug	Grøfter eller trug	Grøfter eller trug				
Alternativ udformning			2 minus 1 vej	2 minus 1 vej				