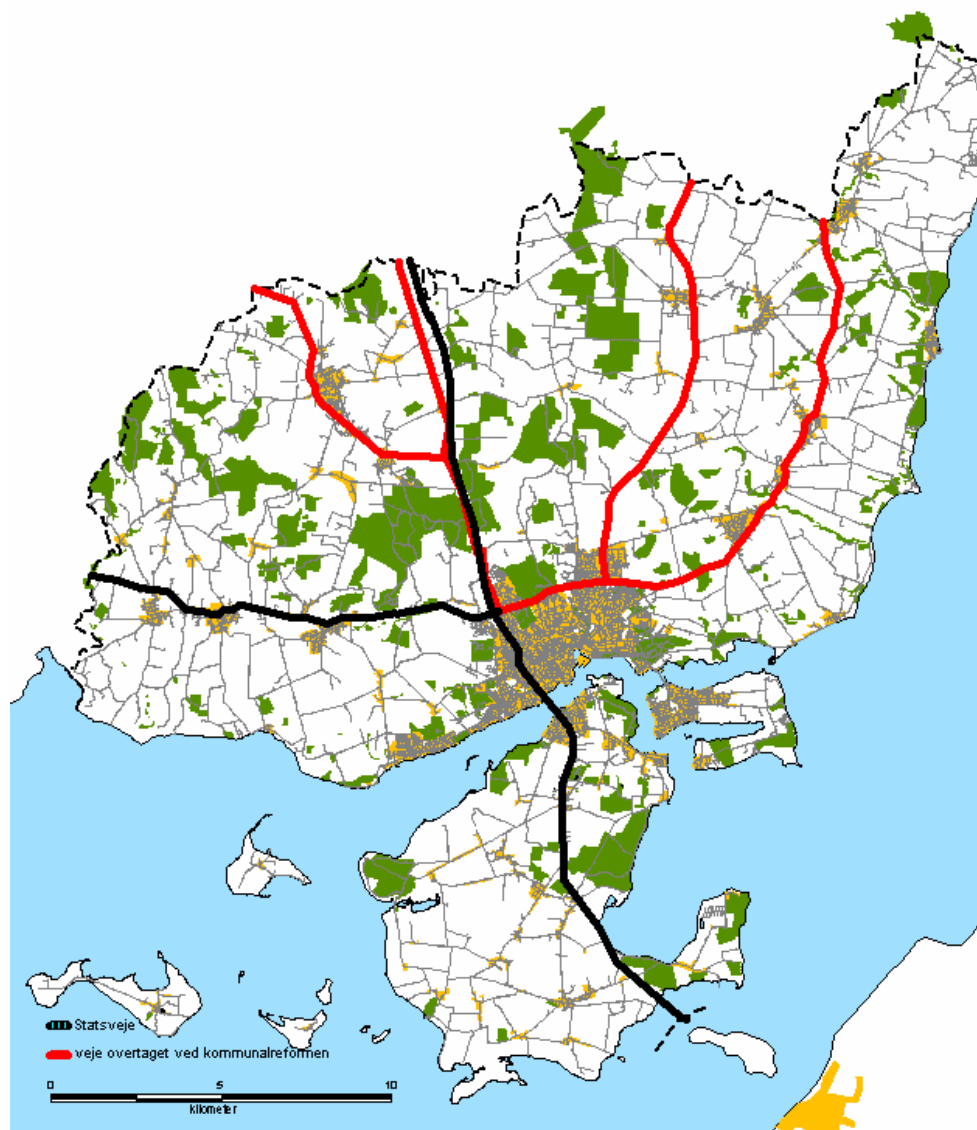


Klassificering af kommuneveje i Svendborg Kommune

De offentlige veje i Svendborg er dels statsveje og dels kommuneveje. Vejdirektoratet bestyrer Rute 9, som er motorvejen Odense – Svendborg og hovedlandevejen over Tåsinge. og vejforbindelsen Rute 44 mellem Svendborg og Faaborg.

Kommunalreformen har betydet, at Svendborg Kommune har overtaget amtsvejene Rute 163, Svendborg – Nyborg, Svendborg – Ørbæk, Snarup – Slæbæk, og ringforbindelsen Ring Nord, som også er en del af rute 163.

I forbindelse med færdiggørelsen af motorvejen overtages landevejen fra Kværndrup til Svendborg, som har fået rute 167.



Den samlede længde af kommunevejene i Svendborg er 814 km.

1. Formål med vejklassificering

Efter sammenlægningen af Gudme, Egebjerg og Svendborg og overtagelse af amtsvejene, er der behov for at udarbejde en ny vejklassificeringsplan, så vejene udgør en trafik helhed for hele kommunen. Samtidig udgør flere af de tidligere amtsveje vigtige forbindelser på tværs af kommunegrænsen. Det er derfor specielt vigtigt, at disse veje har et så ensartet serviceniveau som muligt, dvs. en ensartet fremkommelighed og ensartet udformning og vedligeholdelsesstandard, herunder standard for vintertjeneste på tværs af kommunegrænsen.

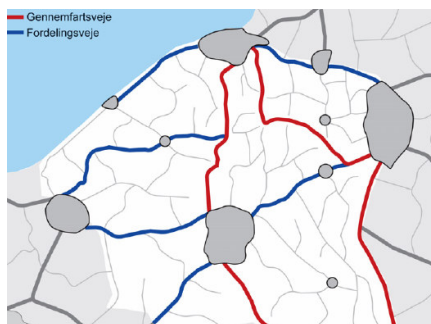
Formålet med vejklassificeringen, er at få et værktøj til brug for både planlægning af vejenes udvikling og driften af vejene.

2. Metode

Vejklassificeringen er sket med udgangspunkt i vejreglernes anbefaling. Vejnettet klassificeres, så de afspejler vejenes trafikale funktion og betydning.

I det **åbne land** anbefaler vejreglerne, at vejnettet overordnet inddrages i trafikveje i form af gennemfartsveje og fordelingsveje og i lokalveje afhængigt af vejenes funktion:

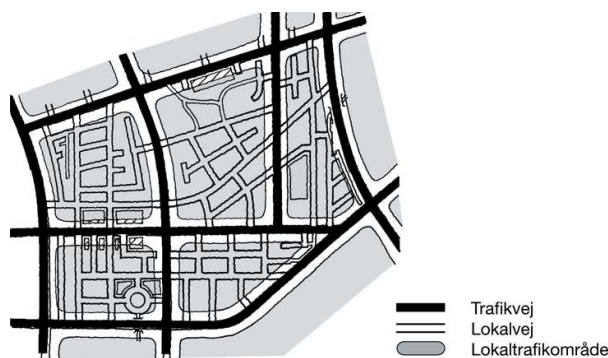
- **Gennemfartsveje** betjener gennemfartstrafik og er karakteriseret ved at være veje med god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed for trafikanterne – dvs. veje med få kryds og tilslutninger og få langsomme køretøjer.
- **Fordelingsveje** forbinder lokalveje med gennemfartsveje og er karakteriseret ved god fremkommelighed, god tilgængelighed og god sikkerhed – dvs. veje med en del kryds og tilslutninger og også en del langsomkørende trafik.
- **Lokalveje** betjener lokaltrafikken og tilgodeser god tilgængelighed og sikkerhed for alle - især de lette trafikanter – dvs. veje med mange kryds og tilslutninger og lave hastigheder af hensyn til sikkerheden.



Figur 1 Eksempel på opdeling af vejnettet i det åbne land (fra vejregler for trafikarealer, land)

I **byområder** inddeles vejnettet ligeledes afhængigt af vejenes funktion i trafik- og lokalveje:

- **Trafikveje** omfatter samtlige veje i kommunens overordnede vejnet. De betjener den gennemkørende biltrafik, trafikken mellem kommunen og omverdenen, mellem de enkelte bysamfund og mellem de enkelte kvarterer i den større by.
- **Lokalveje** omfatter alle de øvrige veje i kommunen. De betjener de lokale områder og de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker.



Figur 2 Eksempel på opdeling af vejnettet i en by (fra vejregel Byernes trafikareal)

3. Udpeging af trafikvejnet der krydser kommunegrænsen

Kommunerne på Fyn udarbejdede i 2007 et fælles bud på et sammenhængende trafikvejnet i form af gennemfartsveje og fordelingsveje. Det resulterede i et fælles notat (se link) <http://www.vejsektoren.dk/imageblob/image.asp?objno=169705> , som der på Kommunaldirektørmødet d. 8. marts 2007 blev nikket ja til.

Uddrag af notatet gengives her:

Som gennemfartsveje er udpeget dels landsdelsforbindelserne og de vigtigste og mest betydende vejforbindelser mellem kystbyerne, større omegnsbyer og Odense.

Der er desuden medtaget en "kystring", der bl.a. forbinder de større kystbyer, og en "mellepring" der forbinder en række af de mellemstore bysamfund indbyrdes og med det øvrige gennemfartsvejnet, herunder også Den Fynske Motorvej og Svendborgmotorvejen. "Kystringen" på Nordfyn er dog fastholdt som en fordelingsvej og ikke en gennemfartsvej bl.a. pga. dens mindre trafikale betydning.

Ved Odense indgår bl.a. den nye Ring 3 øst om Odense og den planlagte faste forbindelse over Odense Kanal i gennemfartsvejnettet. Det kan overvejes, om der er behov for en vestlig Ring 3 for at komplettere vejstrukturen ved Odense.

De vigtigste færgeruter, som skal sikres en god sammenhæng til gennemfartsvejnettet, er vist på kortet. Endvidere er vist gældende vejreservationer fra Regionplan 2005. Vejanlæg,

der er under anlæg (Svendborgmotorvejen, den nye vej mellem Nr. Søby og Årslev, forlægningen af Rute 8 ved Trunderup og en del af Ring Nord i Svendborg) samt den planlagte Kanalforbindelse ved Odense er vist med stiplede linje. Fordelingsvejnettet er i princippet udpeget således, at der fra lokaltrafikområderne maksimalt er i størrelsesorden 2½ km til nærmest fordelingsvej eller adgang til gennemfartsvej. Heri ligger en betragtning om, at der er en grænse for, hvor langt bilister finder det acceptabelt at køre ad lokalveje med lav komfort og/eller lav hastighedsbegrænsning, inden de kommer til trafikvejnettet. I landområderne og i områder, der er domineret af lejlighedsvis ferie- og besøgstrafik kan princippet dog være fraveget.

Fordelingsvejnettet i det åbne land består primært af kommuneveje med større trafikale betydning, herunder også veje, der før 1/1-2007 var amtsveje med mindre trafikale betydning.

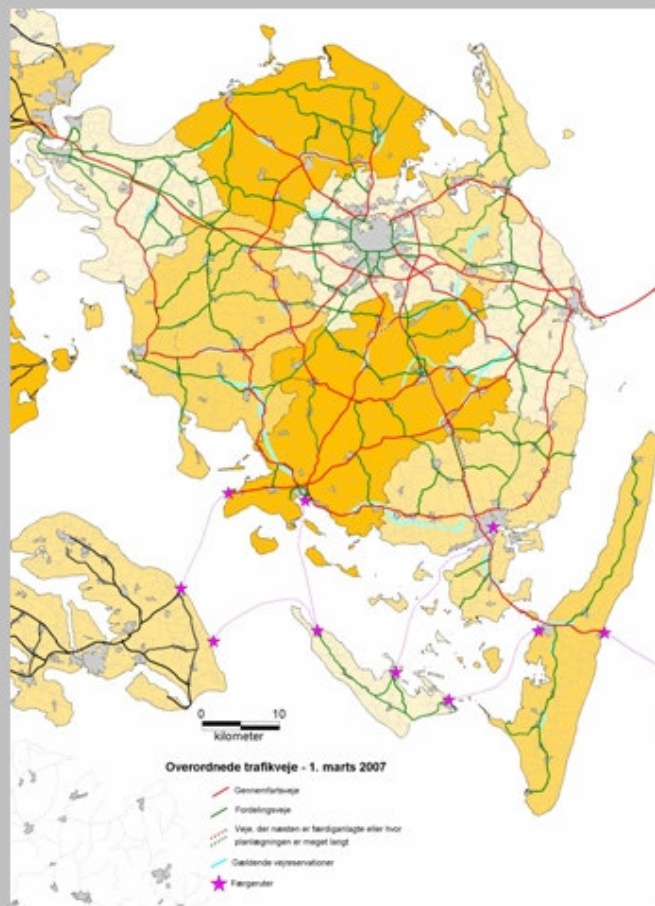
Den 1. marts 2007 forelå der [et fælles kort](#) over gennemfartsveje og fordelingsveje på Fyn.

Blandt de udpegede **gennemfartsveje** på Fyn er:

- Forbindelserne mellem landsdelene
- De vigtigste vejforbindelser mellem kystbyerne, de større omegnsbyer og Odense
- En "kyststring", der bl.a. forbinder de større kystbyer, og en "melletring" der forbinder en række af de mellemstore bysamfund indbyrdes og med det øvrige gennemfartsvejnet. "Kyststringen" på Nordfyn er dog fastholdt som en fordelingsvej og ikke en gennemfartsvej bl.a. pga. dens mindre trafikale betydning.

På kortet er der også vist de vigtigste færgeruter, som skal sikres en god sammenhæng til gennemfartsvejnettet. Endeligt er de gældende vejreservationer fra Regionplan 2005 og vejanlæg, der er under anlæg også indtegnet på kortet.

Fordelingsvejnettet er i princippet udpeget sådan, at der fra lokaltrafikområderne er i størrelsesorden 2½ km til nærmeste fordelingsvej eller adgang til gennemfartsvej. I landområderne og i områder, der er domineret af lejlighedsvis ferie- og besøgstrafik kan princippet dog være fraveget.



Figur 3 Fælles kort over gennemfartsveje og fordelingsveje på Fyn

4. Vejnettet i landområderne

Kommunale gennemfartsveje i Svendborg Kommune

Vejforbindelse mellem Svendborg og Nyborg

- Landevej 702. Denne vej er forbindelsesvej til motorvejen E20 og Nyborg Station for pendlere fra den østlige del af Svendborg kommune.
- Der er regional bustrafik med hurtigrute mellem Svendborg og Nyborg.
- På størstedelen af strækningen er der cykelstier, enten enkeltstier, dobbeltrettet sti eller cykelbaner.
- Årsdøgntrafikken er 5-6000 biler (2005).
- Rutenummereret vej 163.

Ringforbindelse nord om Svendborg

- Landevej 733. Denne vej er forbindelsesvej mellem landevejen mod Fåborg, Svendborgmotorvejen og vejforbindelsen til Nyborg.
- Vejen er facadeløs.
- Der er byggeliniesikring til udbygning til 4 spor.
- Der er regional og lokal bustrafik på dele af strækningen.
- Cykelsti langs med ringforbindelsen forløber i eget tracé.
- Årsdøgntrafik er 9400 biler (2005)
- Rutenummereret vej 163.

Den samlede vejlængde er 16,7 km

Fordelingsveje

Vejforbindelse mellem Svendborg og Ørbæk

- Landevej 710. Denne vej er fordelingsvej som betjener trafik imellem Svendborg og oplandet. Den er samtidig gennemfartsvej over længere afstande.
- Der er regional bustrafik mellem Svendborg og Odense og lokal bustrafik på dele af strækningen.
- På størstedelen af strækningen er der cykelbaner.
- Årsdøgntrafikken er 5900 biler på delstrækningen nord for Svendborg og 2200 biler på den øvrige del.

Vejforbindelse fra landevej 702 ved Broholm over Gudme, Gudbjerg til Kværndrup

- Denne vej er fordelingsvej som betjener trafik mellem bysamfundene men er også gennemfartsvej for bolig-arbejdstrafik til Odense og for trafik, der skal mod Jylland.
- Vejen er af varierende standard, men på store dele er den af god standard.
- Det forudsættes at Fåborg-Midtfyn Kommunes delstrækning til Svendborg-motorvejen ved Kværndrup har samme kategori.

Vejforbindelse fra landevej 702 ved Broholm til Lundeborg

- Denne vej betjener trafik mellem Lundeborg og den overordnede vej. Der er meget ferietrafik.

Vejforbindelse mellem Gudme og Hesselager

- Denne vej betjener trafik mellem Gudme/Gudbjerg og den overordnede vej til Nyborg.

Vejforbindelse Dongs Højrup – Brændeskov – til Ørbækvej

- Vejen Højbjergvej og Gravvængevej er fordelingsvej. Dette for at få maskevidden på fordelingsvejnettet passende efter vejreglernes anbefaling.

Vejforbindelse fra Svendborg-motorvejen gennem Kirkeby og Stenstrup

- Landevej 712. Denne vej er fordelingsvej som betjener trafik mellem Svendborg og oplandet. Den er samtidig gennemfartsvej for trafik mellem Svendborg og Assens-området.
- Der er lokal bustrafik.
- Der er dobbeltrettet cykelsti på en delstrækning.

Parallelforbindelsen (aflagte rute 9) langs Odense-Svendborgmotorvejen, nu rute 167

- Vejen bør opretholdes i en god stand, så den kan benyttes af gennemkørende ved trafikulykker på motorvejen

Vejforbindelse mellem V.Skerninge og Stenstrup

- Denne vej er fordelingsvej som betjener trafik mellem bysamfundene.

Vejforbindelse fra rute 9 til Vornæs

- Vejbetjener Ærø Flyveplads, som har licens til erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, post og/eller fragt. Den betjener samtidig trafik mellem bysamfundene og den overordnede vej.

Vejforbindelse fra rute 9 til Skovballe

- Denne vej er fordelingsvej som betjener trafik mellem bysamfundene og den overordnede vej. (Blev klassificeret til kommunevej fra landevej først i 90-erne).

Den samlede vejlængde er 73,4 km

Lokalveje i landområderne

Lokalveje med tung trafik/gennemkørende trafik

Klintholmvej. Denne vej betjener trafik til Klintholm losseplads

Lundevej-Stationsvej i Stenstrup. Industri/gennemkørende trafik.

Søndre Ringvej/nordre Ringvej i Stenstrup. Industriområde.

Hundstrupvej-Mynderupvej. Betjener trafik fra et større opland.

Gemalvej. Industriområde.

Vængevej-Egebjergvej. Grusgravstrafik.

Fjellebrosvejen. Større opland.

Langegyden i V. Skerninge. Større opland.

Industrivej i V. Skerninge. Industriområde.

Øster Skerningevej-Sømarksvej-Balvej. Grusgravstrafik.
Egensevej-Ærtevej-Højensvej. Tung trafik og større opland.

Den samlede vejlængde er 46,2 km

Lokalveje med bus/skoleveje

Alle veje i kommunen, hvor der kører kollektive busser. Det udpegede vejnet fremgår af det vedlagte kortbilag.

Den samlede vejlængde er 208,9 km.

Alle *øvige lokalveje* er små veje uden kategori.

5. Krav til vejkategoriene i landområderne

Gennemfartsveje

For at sikre en god fremkommelighed i kommunen er en række veje udpeget som gennemfartsveje. På disse veje er det hensigten, at der normalt kan køres med en hastighed på 80 km/h på en komfortabel måde, således at man hurtigt kan komme på tværs og langs af kommunen og med god forbindelse til motorvejen.

Denne vejtype nødvendiggør færrest mulige vejtilslutninger og begrænset facadeadgang. Vejen skal have en god bæreevne (herunder en god vejafvandning) og være jævn. Der skal være gode oversigtsforhold, hældning i kurver, vejbredden bør opfylde vejreglernes anbefalinger, dvs være 8 m og brede rabatter. Cyklister bør færdes på cykelsti, som en del af vejen eller stier i eget tracé.

Gennem mindre bysamfund kan der være hastighedsdæmpende foranstaltninger, men under hensyntagen til fremkommeligheden.

På disse veje skal der sikres en god afmærkning og skiltning, således at vejen kan benyttes på en sikker måde med den høje hastighed.

For at sikre fremkommeligheden, vil det være en fordel, at der passende steder er vigepladser, som kan anvendes af langsomme transportere og rasteplasser i tilknytning til smukke udsigter ligesom buslommer til den kollektive trafik.

Fordelingsveje

Fordelingsvejene omfatter et vejnet af smallere veje end gennemfartsvejene, og med flere sving og sidevejstilslutninger. Vejene skal sikre forbindelse mellem de større bysamfund samt sikre fornuftig forbindelse fra lokalvejene til gennemfartsvejene.

Målet for fordelingsvejen er en god fremkommelighed, men da vejen er et bindeled mellem lokalvejene, hvor tilgængelighed er det væsentlige, og gennemfartsvejene, hvor fremkommelighed er det væsentlige, er vejen ikke alle steder indrettet til høje hastigheder. Afhængig af de lokale forhold vil en fornuftig hastighed være mellem 60 og 80 km/h.

Vejen skal have en god bæreevne, med jævn overflade, der er indrettet til den aktuelle hastighed. Oversigtsforholdene kan være vekslende. Vejbredden bør være mellem 6,4 og 8 m afhængig af hastigheden. Ved 80 km/h bør der etableres cykelsti, ved lavere hastigheder kan brede kantbaner anvendes. For at forbedre vejenes optiske føring i vejkurver og lign. og for at forbedre trafikikkerheden kan der etableres langsgående midter- og kantafmærkning. Vigepladser/rastepladser i særlige områder og busholdepladser i form af buslommer.

Hvor fordelingsvejen løber igennem tæt bebyggelse – bysamfund, hvor der er mange udkørsler og vejtilslutninger, kan etableres hastighedsdæmpende tiltag.

Lokalveje

Lokalveje på landet omfatter de mindre smalle kommuneveje, som er anlagt for at sikre en fornuftig adgang fra ejendommene på landet til fordelingsveje/gennemfartsveje. Her er det tilgængeligheden og trafikikkerheden og ikke fremkommeligheden der er væsentlig.

Den generelle hastighed på landet er 80 km/h, men pga. vejenes vekslende oversigtsforhold og mange vejtilslutninger vil en forsvarlig hastighed skulle afpasses de lokale forhold. Hvor der er særligt dårlige forhold, kan det være nødvendigt at etablere lokal hastighedsbegrænsning. En forsvarlig hastighed er 50-60 km/h, nogle steder lavere.

Lokalvejene er opdelt i følgende underkategorier:

- *Lokalveje med tung trafik/gennemkørende trafik*
Vejen skal have en god bæreevne. Hvis trafikken er mindre end 2000 biler i døgnet kan brede kantbaner anvendes, ellers er cykelsti nødvendig. Vejen bør være 7,5 m bred.
- *Lokalveje med bus/skolevej*
Vejen skal have en god trafikikkerhed, idet der færdes bløde trafikanter. Vejen kan indrettes med 2 spor og cykelbaner eller hvor vejen er meget smal som 1 sporede veje med brede punkterede kantlinier som kan benyttes af såvel cykler som vigearealer for brede køretøjer (landbrugsmaskiner). Bussen holder på selve vejen. Ved særlige forhold, såsom mere end 5-10 buspassagerer, kan en buslomme være en fordel.
- *Øvrige lokalveje*
Vejene forbliver i den stand de har, med mindre der er særlige sikkerhedsforhold, der gør sig gældende

6. Vejnettet i Svendborg By

Gennemfartsveje (trafikveje)

Ørbækvej mellem Ring Nord og Nyborgvej

- Er en del af radialforbindelse til Svendborg Centrum. Ad denne vej

- skiltes til Svendborg Havn.
- Der er regional bustrafik mellem Nyborg og Odense over Ørbæk
- Der er ingen cykelstier, men vejen er bred. Politiet har givet tilladelse til cykelbaner på strækningen.
- Tvangsrute for specialtransporter.

Nyborgvej mellem Ring Nord og Dronningemaen

- Er en del af radialforbindelse til Svendborg Centrum. Ad denne vej skiltes til Svendborg Havn.
- Der er regional bustrafik til Nyborg og Odense.
- Der er en del tung trafik.
- På størstedelen af strækningen er der cykelstier.
- Årsdøgnstrafik på 10-12.000 biler. Den ydre del af Nyborgvej er blevet aflastet efter Ring Nord er etableret.

Dronningemaen

- Er en del af centrumringen om Svendborg bymidte.
- Forbindelse mellem Nyborgvej og Johs. Jørgensensvej
- Stærkt trafikeret vej, mere end 16.000 biler i døgnnet.
- Tung trafik til havnen.
- Der er regional og lokal kollektiv bustrafik.
- Der er cykelstier på størstedelen af strækningen.

Johs. Jørgensensvej

- Vestlig indfaldsvej til Svendborg Centrum fra Rute 9.
- Stærkt trafikeret vej, mere end 13.000 biler i døgnnet.
- Tung trafik til havnen.
- Der er regional og lokal kollektiv bustrafik.
- Der er cykelstier på størstedelen af strækningen.

Den samlede vejlængde er 6,3 km

Øvrige trafikveje

Odensevej – Vestergade

- Vigtig indfaldsvej som betjener trafik mellem det nordlige Svendborg, hvor der er industriområde og Svendborg Centrum.
- Der er en del større forretningscentre.
- Der er cykelbaner på størstedelen af strækningen.
- Der er lokal kollektiv bytrafik.

En del af Toldbodgade og Jessens Mole og Havnepladsen

- Betjener trafik til Ærø og til Frederiksøen.
- Der er busterminal og Station

Linkenkærvej – Hestehavevej – Brovejen og Christiansmindevej

- Betjener trafik til Thurø

Fåborgvej

- Betjener trafik fra oplandet

Ryttervej – Wandallsvej

- Vigtig trafikal forbindelse imellem Svendborgs vestlige bydele

Den samlede vejlængde er 12,8 km.

Lokalveje

Lokalveje med tung/gennemkørende trafik

Vestergade-Valdemarsgade-Jernbanegade-Kloster Plads-Toldbodvej

Ringforbindelsen rundt om bymidten

Sankt Jørgensvej-Voldgade

Betjener trafik fra Svendborg vest og Tåsinge. Ambulancerute.

Rantzausmindevej-Kogtvedvej

Betjener trafik fra Rantzausmindeområdet.

Mølmarksvej

En ringforbindelse, som betjener trafik til arbejdspladser, institutioner og butikker.

Tvedvej

Betjener trafik til Tved.

Porthusvej

Betjener trafik til industriområdet fra overordnet vej.

Vejene i industriområderne i Svendborg NØ, N, NV og V er alle i kategorien lokalveje med tung/gennemkørende trafik.

En del af Heldagervej hører under samme kategori.

Den samlede vejlængde er 33,9 km.

Lokalveje med bus/skoleveje

Alle veje, hvor der kører kollektive busser. Det udpegede vejnet fremgår af vedlagte kortbilag.

Den samlede vejlængde er 25,0 km.

Bymidten

Alle veje inden for den indre ringforbindelse samt gaderne fra byens centrum rettet mod havnen.

Den samlede vejlængde er 5,7 km.

Veje, der ikke er nævnt, er *øvrige lokalveje* uden kategori.

7. Krav til vejkategoriene i byen

Gennemfartsveje (trafikveje)

På gennemfartsvejene i byen skal der ligesom på landet sikres en god fremkommelighed, men i byen skal der samtidig tages hensyn til at der færdes flere bløde trafikanter, så trafikikkerheden vil spille en stor rolle ved fastlæggelsen af vejenes standard. Der skal i særlig grad tænkes på konflikter mellem de tunge køretøjer og cyklister. Hastigheden gennem byen er lavere. I vejreglerne anbefales hastighedsbegrænsning på 60-70 km/h.

Der skal sikres et minimum af vejtilslutninger og begrænset facadeadgang.

Cyklister bør færdes på cykelstier.

Der skal være buslommer til den kollektive trafik.

Vejens bæreevne skal være god og være jævn.

Der bør tænkes på minimering af vejstøj ved valg af vejbelægning.

Øvrige trafikveje

Øvrige trafikveje er smallere men har en betydelig trafik. I vejreglerne anbefales hastighedsbegrænsningen på vejen til 50 km/h.

Trafikkerheden spiller en stor rolle ved fastlæggelsen af vejens standard. Nye vejtilslutninger og vejadgange skal begrænses.

Cyklister bør færdes på cykelstier eller cykelbaner.

Der bør være buslommer til den kollektive trafik.

Vejens bæreevne skal være god og være jævn.

Der bør tænkes på minimering af vejstøj ved valg af vejbelægning.

Lokalveje

Lokalvejene omfatter alle de øvrige veje i byen. Her er det tilgængeligheden og trafikikkerheden og ikke fremkommeligheden der er væsentlig.

Lokalvejene er opdelt i følgende underkategorier:

Lokalveje med tung/gennemkørende trafik

Den lokale hastighed bør være 30-40 km/h. Cyklister bør færdes på cykelstier eller cykelbaner. Der kan etableres trafikchikaner. Bump bør undgås.

Lokalveje med bus/skolevej

Den lokale hastighed bør være 30-40 km/h. Cyklister bør færdes på cykelbaner. Der kan etableres trafikchikaner.

Øvrige lokalveje

Den lokale hastighed bør være 10-20 km/h. Der bør etableres trafikchikaner.

Bymidten

Bør indrettes på de bløde trafikanters præmisser. Hastigheden skal være lav, 10-20 km/h.

8. Det videre arbejde

Vejklassificeringsplanen danner grundlag for udarbejdelse af

- Vintertjenesteplan

- Hastighedsplan
- Cykelstiplan
- trafiksikkerhedsplan