



Kvalitets- og Designmanual

Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger i Nordfyns Kommune
Del 3



nordfyns
kommune

Indhold

Formål	3
Generelt.....	4
1. Visuelle virkemidler	6
1.1 - Byport (specialdesignet)	6
1.2 - Beplantning langs vejen.....	7
1.3 - Afmærkning af kørebanen	8
1.4 - 2 minus 1 vej.....	9
1.5 - Skiltning for lokal hastighedsbegrænsning.....	10
1.6 - Signalanlæg	11
2. Fysiske virkemidler	12
2.1 - Indsnævring af vej med dobbelt sideheller.....	12
2.2 - Indsnævring af vej med enkelt eller forskudt sidehelle	13
2.3 - Vejforsætning med midterhelle	14
2.4 - Vejforsætning med chikane	16
2.5 - Krydsningshelle	17
2.6 - Autoværn.....	17
2.7 - Bump.....	18
2.8 - Hævede flader i byer	19
2.9 - Rundkørsel.....	20

Oprindeligt dokument oprettet
den 22. juni 2015
Tilrettet den 12. september 2016
Dokument nr. D2015-235387
Revideret den 7. marts 2019
Dokument nr. D2018-277791
Sags nr. 480-2014-144520

Formål

Kvalitets- og Designmanual for Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger Del 3 - er en del af et opslagsværk, vedr. design og udtryk ved etablering af visuelle tiltag og fysiske anlæg i Nordfyns Kommune.

Formålet med Kvalitets- og Designmanualen er overordnet at løfte kvaliteten i kommunens anlæg og investeringer. Samtidig er manualen administrationens værktøj til at indstille trafiksikkerhedsmæssige tiltag, når projekter i trafiksikkerhedspuljen prioriteres politisk.

Kvalitets- og Designmanualen er et dynamisk dokument og dermed et dokument der løbende vil følge udviklingen. Ligeledes er det muligt at fravige manualen ved større projekter, hvor temaet bliver valgt af andre hensyn.

I det følgende gives der beskrivelser af forskellige løsninger, som har til hensigt, i videst muligt omfang, at forene trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger med det overordnede ønske, der er om at sikre fremkommelighed og mobilitet.

Målsætninger i Nordfyns Kommunes Trafiksikkerhedsplan er:

- At ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikuheld og alle borgere skal kunne færdes sikkert og trygt på kommunens veje og stier.
- At der målrettet arbejdes med at påvirke trafikanternes adfærd.
- At tiltag på vejnettet tager hensyn til vejens funktion og brug.

For at opnå disse målsætninger, bør sti- og vejnettet ses i en helhed. Helt overordnet skal tiltag opfattes som fornuftige, så man kan se formålet med, at disse tiltag iværksættes.

Ved undersøgelse af funktion og brug af vejnettet, skal der fokuseres på følgende principper:

- Visuelle trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, prioriteres frem for fysiske foranstaltninger, hvor det er muligt og giver tilstrækkelig effekt.
- Strækninger, hvor der ønskes hastighedsnedsættelser, skal godkendes af Fyns Politi i samarbejde med Vejmyndigheden. Der skal foreligge tungtvejende trafiksikkerhedsmæssige hensyn og dokumentation for disse.
- Strækninger, hvor man kan øge hastigheden på grund af ændringer i lokale - eller trafikale forhold, skal aktivt indgå i prioriteringen af bedre fremkommelighed.
- Strækninger eller områder, hvor trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger kan fjernes eller reduceres, grundet ændringer i vejens brug og funktion, skal prioriteres.
- Hensynstagen til erhvervslivets behov for fremkommelighed og tilstrækkelige adgangsforhold.
- Hensynstagen til omkringboende ved etablering af trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger.
Her tænkes på elementer som: adgangsforhold, tryghed, støj og vibrationer.

- Pæne æstetiske løsninger som understøtter Nordfyns Kommunens Kvalitets- og Designmanual – Del 1.

Generelt

Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger kan etableres vha. enten visuelle- eller fysiske virkemidler eller vha. en kombination af disse. Trafikanter gøres dermed opmærksom på, at der sker ændringer i vejforløbet eller i omgivelserne.

I hvert tilfælde skal en dybere analyse af området eller strækningen af-dække, hvilken foranstaltninger der skal iværksættes. Her prioriteres visuelle virkemidler frem for fysiske.

Visuelle virkemidler

Visuelle virkemidler til trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger kendetegnes ved, at disse ikke umiddelbart ændrer eller begrænser vejens oprindelige geometri.

Følgende kan f.eks. anvendes eller kombineres:

- Byport (specialdesignet)
- Bepantning som ved placering langs vej visuelt kan indsnævre vejforløbet på en pæn og æstetisk måde
- Vejbaneafmærkning
- 2 minus 1 vej
- Skiltning for lokale hastighedsbegrænsninger
- Signalanlæg

Visuelle foranstaltninger kan alene vise sig utilstrækkelige. Er dette tilfældet, kan disse efterfølgende suppleres af fysiske tiltag.

Fysiske virkemidler

Fysiske virkemidler til trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger kendetegnes ved, at disse ændrer eller begrænser vejens oprindelige geometri.

Følgende kan f.eks. anvendes eller kombineres:

- Indsnævring
- Vejforsætninger med midterhelle
- Vejforsætninger med chikaner
- Krydsningshelle
- Autoværn
- Bump
- Hævede flader og belægninger
- Rundkørsler

Fysiske foranstaltninger vil typisk også skulle suppleres med visuelle tiltag for at virke efter hensigten.

Beskrivelse:

En beskrivelse af de enkelte virkemidler vil i videst muligt omfang indeholde:

- Anvendelsessted
- Beskrivelse
- Fordele
- Ulemper
- Produktdata
- Ansvarsområde

Henvisninger:

Vedrørende beskrivelse af byernes-/områdernes anvendte materialer henvises til de temaer, som er defineret i "Kvalitets- og Designmanual – Byrumsinventar, udstyr og øvrige anlæg i Nordfyns Kommune - Del 1" og "Del 2".

- Del 1 - indeholder beskrivelse af temaer for byerne og områderne
- Del 2 - indeholder beskrivelse af produkt/materialer der anvendes til hvert tema.

Materialerne der anvendes til de trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, bør i vides mulig omfang, følge de retningslinjer der er fastsat i ovennævnte. Dermed tilpasses det visuelle udtryk med tema og materialer der benyttes i byerne, de mindre byer i åbent land samt sommerhusområder, skove og naturområder.

Regler og vejledninger

Grundlaget for denne manual støtter sig bl.a. til relevante regler og vejledninger fra vejdirektoratet.

Vejregler.

Beskrivelse af trafiksikkerhedsløsninger og regler for udformning af vejarealer

Links: <http://vejregler.lovportaler.dk/>

Hastighedstilpasning i åbent land.

Virkemidler til løsning af hastighedsproblemer i åbent land

Fartdæmpere.

Vejledning om placering og udformning af hastighedsdæmpende foranstaltninger i forbindelse med trafiksanering dvs. med ombygning af eksisterende uhensigtsmæssig udformede veje.

Grundlag for udformning af trafikarealer.

Grundlag for udformning af trafikarealer for både by og land.

Afmærkning af kørebanen.

Omhandler generelle forhold vedrørende afmærkning af kørebanen.

1. Visuelle virkemidler

1.1 - Byport (specialdesignet)

Anvendelsessted:

- Byporte ved indfaldsveje til de større byer
- Byporte ved indfaldsveje til mindre byer i landområder

Byporte tilpasses de 4 temaer i hovedbyerne med 4 specifikke udtryk. Temaer til landsbyernes byporte er ens for alle.

Temaer - se del 1 af Kvalitets- og Designmanualen.

Beskrivelse:

For at skabe en visuel effekt af port, placeres porten ved indkørslen til byen og med integreret byskilt.

Byporten etableres som erstatning for alm. Byskilt.

Byporten udformes, så den ikke udgør en sikkerhedsmæssig risiko ved eventuel påkørsel.

Byport-løsningen kan suppleres med en bredere kantbane eller anden trafikdæmpende foranstaltning, som kan understrege effekten.

Byporten kan kombineres med belysning for markering af indgangen til byen.

Fordele ved byporten:

- Hastighedsdæmpende
- Synliggørelse af overgang til byzone
- Skærper bilistens opmærksomhed
- Bevarer vejens kapacitet
- Forskønnelse af byrum med speciel design

Ulemper ved visuel byport:

- Kræver vedligeholdelse
- Kan udgøre en sikkerhedsmæssig risiko for bløde trafikanter ved påkørsel

Produktdata:

Byportene udformes i farve og udtryk som følger byernes tema og materialevalg.

Materiale:

1 x 1 meter stålplade monteret på 2 stk. ø76 mm. stålrør med afrundet toplukning (Bogense med "knoblukning") og med påsvejste flanger som sammenboltes med galvaniseret rør med flange som er faststøbt. Flanger sammenskrues med springbolte som "splintres" ved evt. påkørsel. Til Morud og Landsbymodellen udføres det hele i galvaniseret stål.



Øvrige modeller – Stål med E-coating før industrilakering i farve iht. byernes tema.

Farve:

Bogense – RAL 5008

Otterup – Specialmalet i farve som "Cortenstål"

Søndersø – RAL 7021

Morud – Galvaniseret stål

Landsby – Galvaniseret stål

Byporten udformes, så de ikke udgør en uforholdsmæssig stor sikkerhedsmæssig risiko ved en eventuel påkørsel

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park



1.2 - Beplantning langs vejen

Anvendelsessted:

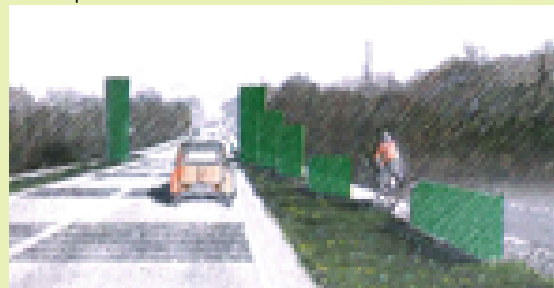
- Supplement til byport/byskilt ved indfaldsveje til større og mindre byer i landområder.

Beskrivelse:

Indsnævring kan anvendes på steder med en hastighedsnedsættelse til 60 km/t eller derunder.

Ved mindre indfaldsveje kan den visuelle indsnævring være buske eller anden lav beplantning, som plantes med stadig kortere afstand samt tættere og tættere på vejkanterne.

Principskitse



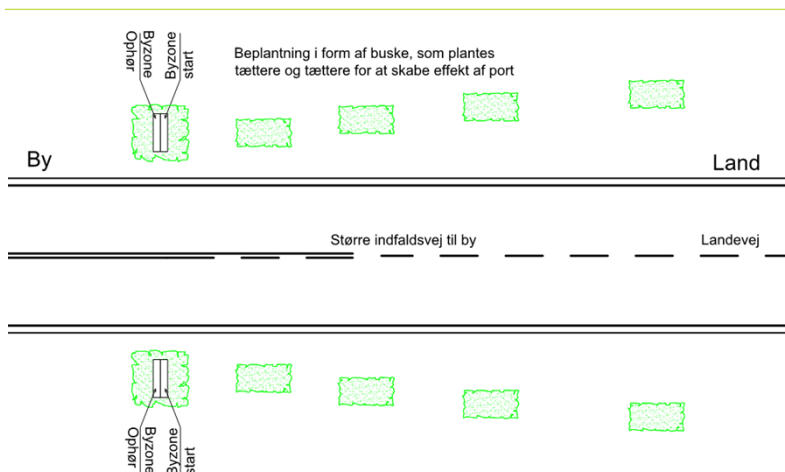
Fordele ved den visuelle indsnævring:

- Hastighedsdæmpende
- Synliggørelse af overgang til byzone
- Skærper bilistens opmærksomhed
- Bevarer vejens kapacitet
- Forskønnelse af byrum med beplantning

Ulemper ved den visuelle indsnævring:

- Kræver stor vedligeholdelse for at bibeholde ønsket effekt og undgå dårlig oversigt

Principskitse



Produktdata:

Beplantning der bruges til denne visuelle indsnævring, bør være "blød" f.eks. Bøg der kan klippes samt kan tilpasses områdets-, vejens- og rabatens udformning.

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

1.3 - Afmærkning af kørebanen

Anvendelsessted:

- Afmærkning kan generelt anvendes over alt, hvor der ønskes øget visuel synlighed af vejens forløb og brug.

Beskrivelse:

Ofte kan en afmærkning af kørebanen bidrage til at give trafikanterne en god vejledning. Der igennem kan den medvirke til at skabe sikrere og trygkere forhold for vejens brugere.

Vejbaneafmærkning kan f.eks. være: Kantafstribning, spærreflader, farvet asfalt og andre ikke hævede overfladebelægninger samt varslings- og vigelinjer. Tillige indgår også reflekterende vejsøm i denne kategori.

Fordele ved vejbaneafmærkning:

- Lave etableringsomkostninger
- Er overkørbare

Ulemper ved vejbaneafmærkning:

- Relativ kort levetid
- Er overkørbare

Produktdata:

Afmærkningsmaterialet kan f.eks. være: Maling, Thermo plast eller OB. Vejsøm er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park



1.4 - 2 minus 1 vej

Anvendelsessted:

På veje med lav trafikintensitet i:

- Område uden om bykerne i Bogense, Otterup, Søndersø og Morud
- Mindre byer i landområde
- Skov og Naturområder
- Strand- og Sommerhusområder

Beskrivelse:

2 minus 1 vej kan anvendes på steder med en hastighedsbegrænsning til højst 50km/t i byer og 60 km/t i landområder.

En 2 minus 1 vej er en anden afmærkning af en 2 sporet vej, således der reelt eller blot visuelt kun bliver et spor. Herved skal bilisterne i begge retninger, dele om et kørespor og skal placere sig midt på vejen, når der ikke er modkørende færdsel.

Forholdene kræver et andet køremønster og at hastigheden skal nedsættes.

Afmærkningen sker ved hjælp af kantlinjer kan evt. suppleres med farvet asfalt i de to kantbaner.

Afstrikning bør udføres med maling frem for Thermo plast, for at undgå uhensigtsmæssige støjgener.

Vejtypen skaber sikrere og tryggere forhold for cyklister.

2 minus 1 veje kan benyttes på smalle veje i åbent land, eller veje i tættere bebygget områder, hvor der er behov for at sikre bløde trafikanter, eller en forbedring af trafiksikkerheden på veje, med mange eneuheld.

Der skal være en tydelig afmærkning med skilte, både med smal vej og løbende med hastighedsbegrænsning.

Fordele ved 2 minus 1 veje:

- Sikrere og tryggere forhold for cyklister
- Nedsætter hastigheden
- Reducere risikoen for mødeuheld, eneulykker og ulykker med for høj hastighed
- Skabe afstand til faste genstande
- Billig løsning i forhold til egentlige cykelstier

Ulemper ved 2 minus 1 veje:

- Risiko for at trafikanter misforstår hinanden
- Falsk tryghed for cyklister, hvis bilister ikke respekterer cykelstrimlen.

Produktdata:



Trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger i Nordfyns Kommune. Del 3

Vejbredden bør være 5-6 m. og ikke overskride 6,5 – 7 m.
Køresporbredden excl. afstribning skal ligge i intervallet
By 2,75 – 3,0 m.
Land 3,0 – 3,5 m.
Kantbanebredde min. 0,9 m. og max. 1,5 m.

2 minus 1 vej kan dog i særlig tilfælde også anlægges i mindre bredde.

2 minus 1 veje kan kombineres med forsætning, beplantering, pullerter eller belægningskifte for at forbedre markeringen og forskønnelsen.

Kantbanen kan markeres med rød asfalt.
Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

1.5 - Skiltning for lokal hastighedsbegrænsning

Anvendelsessted:

- Lokal hastighedsbegrænsning kan anvendes, hvor færdselslovens hastighedsgrænser på 80 km/t udenfor bymæssig bebyggelse og 50 km/t indenfor, ikke virker hensigtsmæssige eller kan opfattes som fornuftige, set ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt synspunkt.
- Eksempler på velegnede lokaliteter: Mindre bysamfund uden for bymæssig bebyggelse, hvor vejens udformning er snørklet (sving og bakker), som buffer før byporte/byskilte og som supplement til diverse fysiske virkemidler.

Beskrivelse:

Der skelnes imellem påbudt hastighedsbegrænsning og anvist hastighed.

Fordele ved lokal hastighedsbegrænsning:

- Skaber øget tryghed for vejens naboer
- Medvirker til gradvis reduktion af hastigheden fra land til by
- Påbudt hastighedsbegrænsning kan sanktioneres af færdselspolitiet.
- Hjælper trafikanten til at erkende ændringer i vejens brug. Trafikanten får herved mulighed for at udvise hensyn overfor vejens naboer

Ulemper ved lokal hastighedsbegrænsning:

- Anvist hastighed kan ikke sanktioneres af færdselspolitiet og skal ofte suppleres med fysiske virkemidler
- Skiltningen skal vedligeholdes

Produktdata:

Standere og galger i galvaniseret stålrør.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park



1.6 - Signalanlæg

Anvendelsessted:

- Kryds i byer og i åbent land.
- Kryds, hvor trafikintensiteten i perioder er høj både på primærvej og sekundærvej.

Beskrivelse:

Signalanlæg bør som udgangspunkt, og hvis ikke andet taler imod dette, etableres som et "alt rødt"-signalanlæg. Før etablering af et signalanlæg, bør der altid foreligge en forudgående trafiksikkerhedsrevision af krydset.

Fordele ved signalanlæg:

- Velegnet til afvikling af trafikken fra sekundærvej til primærvej på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde.
- Sikre og trykke forhold for den bløde trafikantgrupper

Ulemper ved signalanlæg:

- Signalanlæg har dyre etableringsomkostninger
- Signalanlæg vil ofte skulle suppleres af fysiske virkemidler

Produktdata:

Iht. leverandørens anvisninger

Ansvarsområde:

Drift- Vej og Park



2. Fysiske virkemidler

2.1 - Indsnævring af vej med dobbelt sideheller

Anvendelsessted:

- Byer
- Mindre byer i landområder

Beskrivelse

Indsnævring kan bruges til hastighedsdæmpning i bymæssig bebyggelse, f.eks. på steder med krydsende lette trafikanter.

Indsnævring til kun et kørspej, som skal benyttes af trafik i begge retninger, bør kun etableres hvor hastigheden gennem tavleafmærkning er sat til 40 km/t eller derunder, og hvor der er tilfredsstillende sigt til modkørende biler.

Kørspejbredden skal tilpasses forholdene og vurderes ud fra vejens betjening.

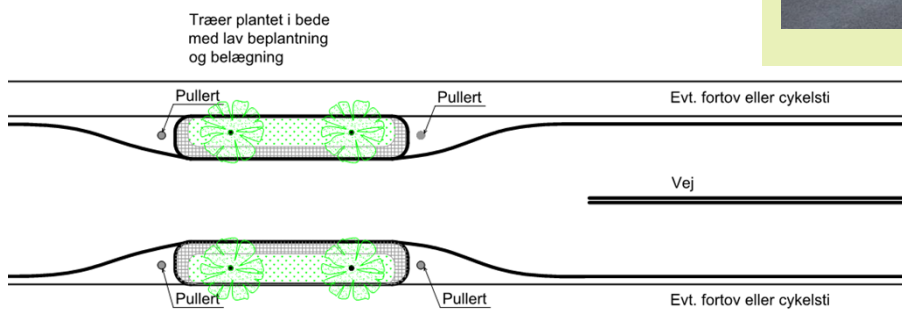
Fordele ved indsnævring:

- Hastighedsdæmpende
- Bedre tryghed for bløde trafikanter, hvis der etableres cykelsluse
- Forhindre overhalinger
- Skærper bilisternes opmærksomhed
- Forskønnelse af byrum med beplantning
- Sideheller kan evt. etableres som regnbede

Ulemper ved indsnævring:

- Nedsætter vejens kapacitet
- Kan give anledning til kapløb mellem bilister for at komme først
- Parkerede biler foran cykelsluse kan medføre at cyklister bliver presset ud på vejarealet

Principskitse



Produktdata:



Indsnævringerne kan kombineres med beplantning og/eller belysning for at forbedre markeringen og forskønnelsen.

Beplantning der bruges bør være "blød" og tilpasset området og vejens-/rabattens udformning.

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Bede kan belægges med Chaussesten.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

En indsnævring kan kombineres med bump eller hævede flade, hvis den ønskede hastighedsdæmpning ikke er opnået. (Se punkt 4 og 5).

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

2.2 - Indsnævring af vej med enkelt eller forskudt sidehelle

Anvendelsessted:

- Byer
- Mindre byer i landområder

Beskrivelse

Indsnævring kan bruges til hastighedsdæmpning på alle vejklaser i bymæssig bebyggelse.

Heller kan placeres på samme side af vejen med passende afstand eller forskudte.

Køresporsbredden skal tilpasses forholdene og vurderes ud fra vejens betjening.

Fordele ved indsnævring:

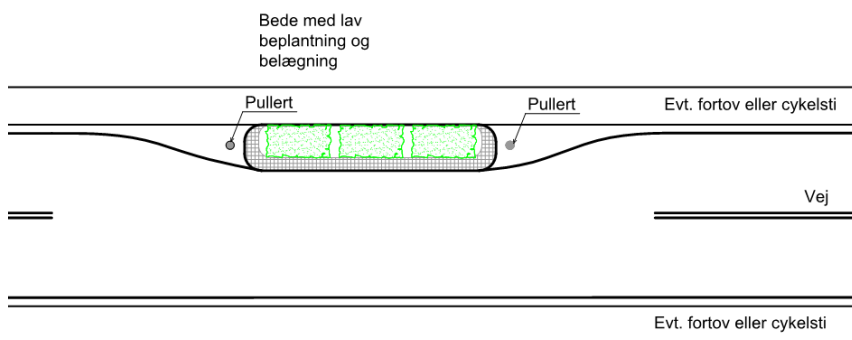
- Hastighedsdæmpende
- Bedre tryghed for bløde trafikanter, hvis der etableres cykelsluse
- Forhindre overhalinger
- Skærper bilisternes opmærksomhed
- Forskønnelse af byrum med beplantning
- Sideheller kan evt. etableres som regnbede

Ulemper ved indsnævring:

- Nedsætter vejens kapacitet
- Kan give anledning til kapløb mellem bilister for at komme først
- Parkerede biler foran cykelsluse kan medføre at cyklister bliver presset ud på vejarealet

Principskitse





Produktdata:

Indsnævringerne kan kombineres med beplantning og/eller belysning for at forbedre markeringen og forskønnelsen.

Beplantning der bruges bør være "blød" og tilpasset området og vejens-/rabattens udformning. Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Bede kan belægges med Chaussesten.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

En indsnævring kan kombineres med bump eller hævede flade, hvis den ønskede hastighedsdæmpning ikke er opnået. (Se punkt 1.4 og 1.5)

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park



2.3 - Vejforsætning med midterhelle

Anvendelsessted:

- Byporte ved større indfaldsveje til byer samt mindre byer i landområder.
- Større befærdede veje hvor hastighedsdæmpning er påkrævet.

Beskrivelse:

Forsætningen kan anvendes med en planlægningshastighed på 50 km/t eller derunder.

Anvendes hvor det er fysisk muligt, da det kræver mulighed for en udvidelse af vejen at etablere denne foranstaltning.

Forsætning med midterhelle skal placeres på et sted, hvor bilernes hastighed er nedsat til et niveau, hvor bilistens manøvre kan foregå forsvarligt og komfortabelt.

Belysning kan etableres for markering af forsætningen.

Forsætningen kan suppleres med visuel indsnævring før byskilt. Typisk den specielt designede byport.

Fordele ved den fysiske forsætning:

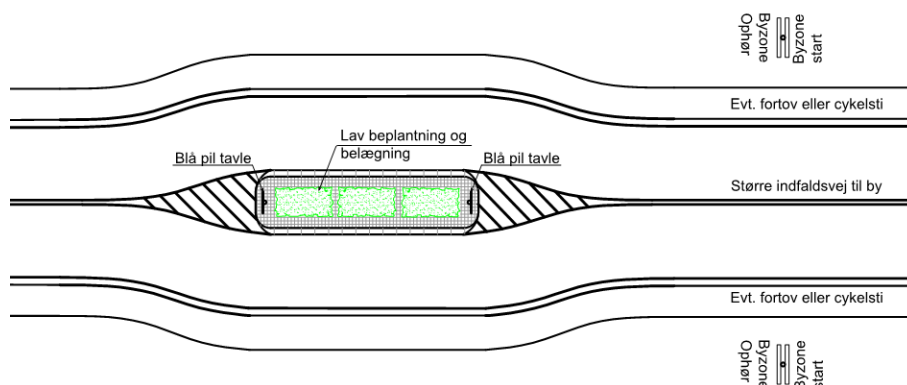


- Hastighedsdæmpende
- Synliggørelse af overgang til byzone
- Skærper bilistens opmærksomhed
- Bevarer vejens kapacitet

Ulemper ved den fysiske forsætning:

- Risiko for påkørsel af midterhelle
- Kræver vedligeholdelse, hvis den etableres med beplantning, for at undgå dårlig oversigt

Principskitse



Produktdata:

Beplantning der bruges til denne visuelle indsnævring bør være "blød" f.eks. Bøg der kan klippes så det tilpasses midterhellens udformning.

Bedet omkring buske belægges med Chaussesten.

Af hensyn til risikoen for påkørsel skal kantsten være affasede og max. 8 cm. høje.

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

2.4 - Vejforsætning med chikane

Anvendelsessted:

- Byporte ved byer
- Mindre byer i landområder
- Større befærdede veje hvor hastighedsdæmpning er påkrævet

Beskrivelse:

Forsætninger af kørespor uden reduktion af køresporsantallet, kan anvendes på trafikveje med en planlægningshastighed på 60 km/t eller derunder.

Forsætninger skal udformes, så den tillader alle tilladte køretøjer at passere med den skilte hastighed.

Fordele ved forsætninger:

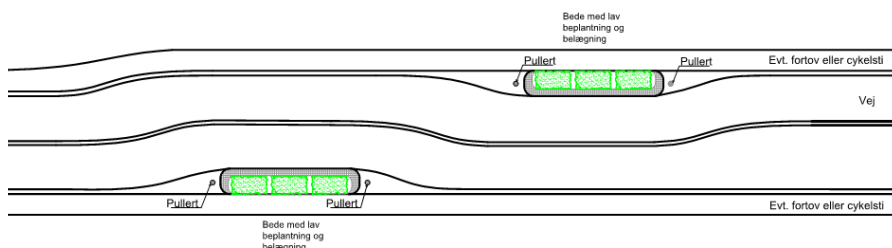
- Hastighedsdæpende
- Forhindre overhalinger
- Skærper bilistens opmærksomhed
- Forskønnelse af byrum med beplantning
- Sideheller kan evt. etableres som regnbede

Ulemper med forsætninger:

- Nedsætter vejens kapacitet



Principskitse



Produktdata:

Materialerne og beplantning der bruges til den fysiske forsætning bør være tilpasset området og vejens-/rabattens udformning. Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

De benyttede kantsten i forsætningen skal være affasede.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

2.5 - Krydsningshelle

Anvendelsessted:

- Krydsningshelle kan anvendes som sikkerheds- og tryghedsskabende foranstaltning for gående, på veje, hvor vejbredden er tilstrækkelig stor.

Beskrivelse:

Den kantstensbegrænsede del af krydsningshellen bør være mindst 2,00 m. Hertil bør lægges minimum 2 x 0,25 m kantbane på hver side af hellen.

Det kan i visse tilfælde være hensigtsmæssigt at styre fodgængere til det ønskede (og sikrede) krydsningssted med rækværk.

Fordele ved krydsningshelle:

- Reducerer vognbanebredde, hvilket kan have hastighedsdæmpende effekt
- Opdeler vejens samlede bredde, således at fodgængere og trækkende cyklister opnår en mere tryk og sikker krydsning af vejen.

Ulemper ved krydsningshelle:

- Skal vedligeholdes
- Kan give anledning til påkørsel

Produktdata:

Den del af krydsningshellen der ikke er sænket for fodgængerpassage belægges med Chaussesten. Fodgængerpassagen kan enten være asfalteret eller belægges med fliser.

Af hensyn til risikoen for påkørsel skal kantsten være affasede og max. 8 cm. høje.

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

Ansvarsområde:

Drift- Vej og Park



2.6 - Autoværn

Anvendelsessted:

Autoværn anvendes som fysisk forhindring på steder, hvor konsekvensen af en afkørsel udgør en betydelig sikkerhedsmæssig risiko for trafikanten selv eller for andre trafikanter.

Beskrivelse:

Autoværn og tilhørende udstyr er konstruktioner, der opfanger køretøjet og ændrer dets hastighed og retning på en kontrolleret måde, så køretøjets fører og passagerer ikke udsættes for uacceptable påvirkninger.

Fordele ved autoværn:

- Forhindrer kollisioner
- Beskytter imod nedstyrtning



Ulemper ved autoværn:

- Skal vedligeholdes

Produktdata:

Autoværn udføres under normale forhold i galvaniseret stål.
Hvor æstetiske forhold taler herfor, kan autoværnet beklædes med træ.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.

Ansvarsområde:

Drift- Vej og Park



2.7 - Bump

Anvendelsessted:

Veje og stier hvor visuel fartdæmpning ikke er tilstrækkelig.

Beskrivelse:

Bump som hastighedsdæmpende funktion, anvendes som udgangspunkt ikke på de overordnede trafikveje, men kun på mindre trafik- og lokalveje med en hastighedsgrænse på 60 km/t og derunder.

Cykel-bump anvendes som forvarsling af vigepligt.

Bump kan også supplere de visuelle virkemidler på større veje, hvor det er nødvendigt for at nedbringe hastigheden.

Bump skal nøje overvejes inden de anvendes på boligveje eller i tættere bebygget områder, samt på veje hvor busser kører i fast rute, pga. støj- og vibrationsgener.



Fordele ved bump:

- Hastighedsdæmpende
- Vejen føles mere tryk
- Kan reducere antallet af uheld
- Forholdsvis billige at anlægge
- Forener hastighedsdæmpning og trafikafvikling

Ulemper ved bump:

- Øget trafikstøj
- Øget vibrationsgener
- Til gene for store køretøjer og busser
- Kræver afvanding

Produktdata:

Modificeret Sinusbump er bump, hvor der i overgangen mellem vejen og bumpets cirkelbue indlægges en kontrakurve i længdeprofilen.

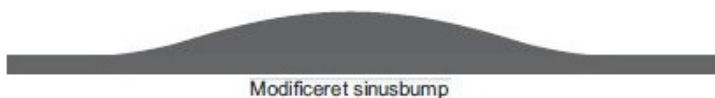
Ved modificering reduceres generne for bl.a. tunge køretøjer ved passage af vejbumpet.

I øvrigt skal udførsel altid ske iht. gældende vejregler



Belægning udføres iht. den øvrige vej og så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1

Principskitse



Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

2.8 - Hævede flader i byer

Anvendelsessted:

Byer og mindre byer i landområder

Beskrivelse:

Til dæmpning af hastighed kan benyttes en hævet kørebanelade med ramper mod det normale kørebaneliveau.

Betegnelsen hævet flade benyttes, når udstrækning er større end længden af de normalt forekommende køretøjer, dvs. 10-15 m.

Hævede flader med 2 spor kan anvendes på trafikveje og lokale veje med planlægningshastighed 50 km/t og derunder samt på vejstrækninger, i kryds og på torve og pladser.

Hævede flader kan i mange tilfælde anvendes med god arkitektonisk virkning, i sammenhæng med fartdæmpere med andre udformninger f.eks. visuel fartdæmpning.

Kan også forbedre tilgængeligheden for mennesker med funktionsnedsættelse, ved at skabe ekstra krydsningsmulighed.

Fordele ved hævede flader:

- Reducering af hastigheden
- Forener hastighedsdæmpning og trafikafvikling
- Kan give et byrum et bedre æstetisk udtryk
- Lettere krydsning af vej

Ulemper ved hævede flader

- Øget trafikstøj
- Øget vibrationsgener
- Til gene for store køretøjer og busser

Produktdata:

Den hævede flade kan anlægges i en varierende belægning eller en anden farve end den øvrige kørebane. Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1



Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park

2.9 - Rundkørsel

Anvendelsessted:

Byer og landområder

Beskrivelse:

Rundkørsler kan anvendes som krydsudformning uanset de indgående vejes vejklasse, hastighedsgrænse, og op til en forholdsvis høj trafikintensitet.

Midterøen bør etableres så trafikanterne ikke kan se over rundkørslen.

Af hensyn til store køretøjer, bør en del af midterøen være overkørbar.

Som alternativ til en traditionel rundkørsel kan anvendes minirundkørsler, hvor midterøen er overkørbar.

Denne løsning bør kun anvendes i kryds hvor hastigheden i forvejen er lav.



Fordele ved rundkørsler:

- Hastighedsdæmpende
- Glidende trafikafvikling
- Mindre støjgener i forhold til lyssignaler
- Lavere driftsomkostninger i forhold til signalanlæg
- Bedre forskønnelsesmuligheder end signalanlæg

Ulemper ved rundkørsler:

- Pladskrævende og dyr løsning
- Cyklister kan føle sig utrygge i rundkørsler
- Kan give problemer med trafikafvikling, hvis der er en skæv fordeling mellem indkørende trafikstrømme
- Minirundkørsler kan skabe utryghed for bilister, da der kan opstå forvirring om placeringen

Produktdata:

Rundkørsler kan kombineres med beplantning, for at forbedre markeringen og forskønnelsen.

Der anvendes materiale som gør at udskiftning og vedligeholdelse er minimal.

Materialerne der bruges bør så vidt muligt følge de retningslinjer, der er beskrevet i Nordfyns Kommunes Kvalitets- og Design Manual – Del 1.



Ansvarsområde:

Drift - Vej og Park