

EKSEMPELSAMLING

PLANLÆGNING AF VEJE OG STIER I ÅBENT LAND

ANLÆG OG PLANLÆGNING

OKTOBER 2012

VEJREGLER

FORORD

Denne eksempelsamling hører til håndbogen "Planlægning af veje og stier i åbent land".

Håndbogen er en del af vejregelserien "Udformning af veje og stier i åbent land", som indeholder følgende håndbøger:

- Planlægning af veje og stier åbent land + eksempelsamling
- Grundlag for udformning af trafikarealer
- Tracéring i åbent land
- Tværprofiler i åbent land
- Planlægning af vejkryds i åbent land
- Prioriterede vejkryds i åbent land
- Rundkørsler i åbent land
- Signalregulerede vejkryds i åbent land
- Toplanskryds i åbent land

Vejregelserien for "Udformning af veje og stier i åbent land" er oprindeligt udarbejdet af arbejdsgruppen for "Veje og stier i åbent land" nedsat i 1994. Følgende medlemmer fra denne gruppe har især bidraget til arbejdet:

- Lars Juhl Poulsen
- Jerrick Gro Jensen
- Poul Mathiassen
- Per Borges
- Adrian Schelling
- Henning Sørensen

De enkelte håndbøger har løbende været sendt i høring og et samlet forslag blev præsenteret på vejregelrådsmøde i september 2008. Det blev i den forbindelse besluttet, at der var behov for justeringer af vejregelforslaget inden godkendelse. Sidst i 2009 påbegyndte arbejdsgruppen arbejdet med at færdiggøre vejregelforslaget fra 2008.

Vejregelserien er udført under vejregelgruppen, der i perioden havde følgende sammensætning:

- Erik Birk Madsen, Vejdirektoratet (formand)
- Ulrich Bach, COWI (fagsekretær)
- Elisabeth Helms, Vejdirektoratet
- Helle Petersen, Odense Kommune
- Ulrik Larsen, Vejdirektoratet
- Kenneth Kjemtrup, Vejdirektoratet
- Kristian Larsen Nørgaard, Vejdirektoratet
- Marianne Rask, Roskilde Kommune
- Carsten Husum Møller, Silkeborg Kommune
- Stig V. Jeppesen, Grontmij
- Anders Aagaard Poulsen, Rambøll
- Petra Schantz, Vejdirektoratet (projektleder fra vejregelsekretariatet)

Vejregelrådet blev den 19. januar 2012 orienteret om håndbogen "Planlægning af veje og stier i åbent land".

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	4
1.1	Indhold af denne eksempelsamling	4
1.2	Forholdet til andre håndbøger	4
2	KLASSIFICERING – PRAKTISK UDFØRELSE MED EKSEMPLER	5
2.1	Eksempler	5

1 INDLEDNING

1.1 Indhold af denne eksempelsamling

Denne eksempelsamling skal benyttes sammen med håndbogen "Planlægning af veje og stier i åbent land", som er en del af vejregelserien "Udformning af veje og stier i åbent land".

I håndbogen er der beskrevet en metode til planlægning af vejnettet i det åbne land. Eksempelsamlingen indeholder en række eksempler på, hvordan metoden kan anvendes på et eksisterende vejnet. De viste eksempler er udtryk for valg af et højt sikkerhedsniveau. Eksemplerne søger at illustrere, hvordan vejmyndighederne gradvist kan arbejde hen mod dette mål.

Som et yderligere eksempel på hvordan planlægningsmetoden kan anvendes, har SAMKOM¹ i vinteren og foråret 2006/2007 afprøvet planlægningsmetoden gennem et demonstrationsprojekt omfattende kommunerne på Fyn. Erfaringerne fra projektet er beskrevet på SAMKOMs hjemmeside www.samkom.dk.

1.2 Forholdet til andre håndbøger

1.2.1 Ny metode til planlægning af veje i det åbne land

Håndbogen "Planlægning af veje og stier i det åbne land" beskriver en planlægningsmetode, hvor både hensynet til fremkommelighed og trafikikkerhed er sat i højsædet samtidig med, at miljøet tilgodeses.

Metoden er inspireret af den kendte og af de fleste kommuner anvendte planlægningsmetode for veje i byer. Her opleves mange steder en sammenhæng mellem vejens funktion i trafiksystemet, vejens udformning og den tilladte hastighed. Årsagen er i høj grad en konsekvent brug af den funktions- og hastighedsklassificering af veje i byområder samt de vejledninger for udformning, som er beskrevet i vejregelserien "Byernes trafikarealer".

Vejplanlægningen i det åbne land kan på samme måde tage udgangspunkt i vejens funktion, det ønskede hastighedsniveau på vejen og dens deraf følgende udformning.

¹ SAMKOM er et forum om samarbejde og udvikling mellem Kommunalteknisk Chefforening (KTC) og Vejdirektoratet om kommunale veje.

2 KLASSIFICERING – PRAKTISK UDFØRELSE MED EKSEMPLER

Udgangspunktet for planlægningen af vejnettet i et område vil normalt være et eksisterende vejnet med blandet trafik, hvor der må foretages en række afvejninger i forhold til især de økonomiske muligheder og trafikanternes adfærd. Det beskrives i det efterfølgende med en række eksempler:

- En beskrivelse af en funktionel klassificering bl.a. illustreret af en række eksempler på, hvordan de enkelte vejnet (bil, bus, langsomme køretøjer, cykel/fodgængere) kan udpeges på et eksisterende vejnet
- En gennemgang af hvordan det klassificerede vejnet opstilles ud fra de forskellige net
- En beskrivelse af, hvordan det klassificerede vejnet tildeles hastighedsklasser – også illustreret ved en række eksempler - samt eksempler på, hvordan planlægningshastigheden kan opnås
- Gode råd til, hvordan vejmyndighederne prioriterer de ombygningsbehov, der afdækkes gennem planlægningsarbejdet.

2.1 Eksempler

Eksempelsamlingen indeholder følgende eksempler:

- Eksempel 1 - Det fremtidige trafikvejnet
- Eksempel 2 - Lokaltrafikområder
- Eksempel 3 - Det fremtidige sammenhængende stinet
- Eksempel 4 - etablering af parallelt vejnet for langsomme køretøjer
- Eksempel 5 - Det fremtidige busnet
- Eksempel 6 - Sammensætning af trafikvejnet og lokaltrafikområder
- Eksempel 7 - Begrænsning af tilslutninger til trafikvejnet
- Eksempel 8 - Anvendelse af hastighedsklassificeringen til løsning af modstridende funktionelle krav
- Eksempel 9 - Strategi for etablering af planlægningshastighed på gennemfartsvejene
- Eksempel 10 - Strategi for etablering af planlægningshastighed på fordelingsvejene
- Eksempel 11 - Strategi for etablering af planlægningshastighed på lokalvejene
- Eksempel 12 - Etablering af ny omfartsvej
- Eksempel 13 - Fælles grundlag for fastlæggelse af serviceniveau for driften

Eksempel 1 - Det fremtidige trafikvejnet

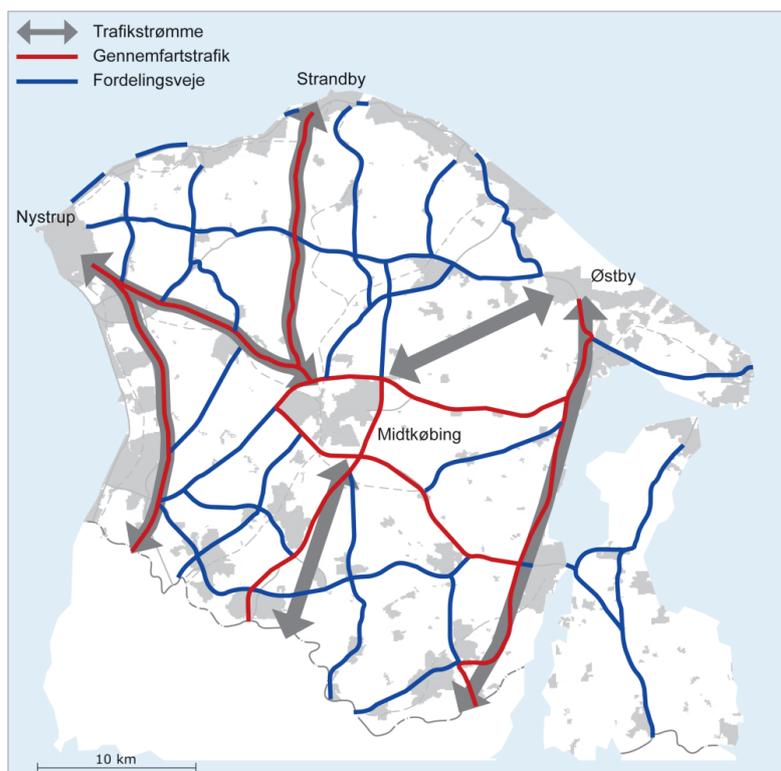
Midtkøbing, Nystrup, Strandby og Østby kommuner har i fællesskab udarbejdet en vejplan for det åbne land. De fire kommuner udgør til sammen en trafikal afgrænset helhed med Midtkøbing, som den største by i området. Trafikken i området er primært orienteret mod Midtkøbing og mod området syd for de fire kommuner.

Ved udarbejdelsen af planen har de fire kommuner politisk vedtaget at tage udgangspunkt i et højt sikkerhedsniveau.

I alt har de fire kommuner 950 km veje i det åbne land, hvor af ca. 400 km er udpeget som trafikveje, og heraf er 150 km udpeget som gennemfartsveje. Gennemfartsvejene til Østby og Midtkøbing er statslige motorveje, mens de øvrige veje er kommunale veje. Trafikvejnettet har en maskevidde på ca. 5 x 5 km – lidt varierende fra område til område.

Ved udarbejdelsen af vejplanen blev det overvejet også at udpege den nordlige vejforbindelse mellem Østby og Nystrup til en gennemfartsvej, da det er den mest direkte vejforbindelse mellem to af de største byer i området.

Det blev dog valgt alene at udpege den lidt sydligere forbindelse omkring Midtkøbing som gennemfartsvej. Kommunerne vil gerne etablere en sikker højklasset vej med god fremkommelighed for bilisterne på tværs af regionen. Da de økonomiske ressourcer er begrænsede, er det derfor valgt at koncentrere indsatsen på den sydlige forbindelse. Denne vej har i dag en højere standard end den nordligere forbindelse og den løber kun igennem et enkelt bysamfund. Der er behov for en opgradering af vejen bl.a. ved at ombygge vejen til en 2+1 vej.



Eksempel 2 - Lokaltrafikområder

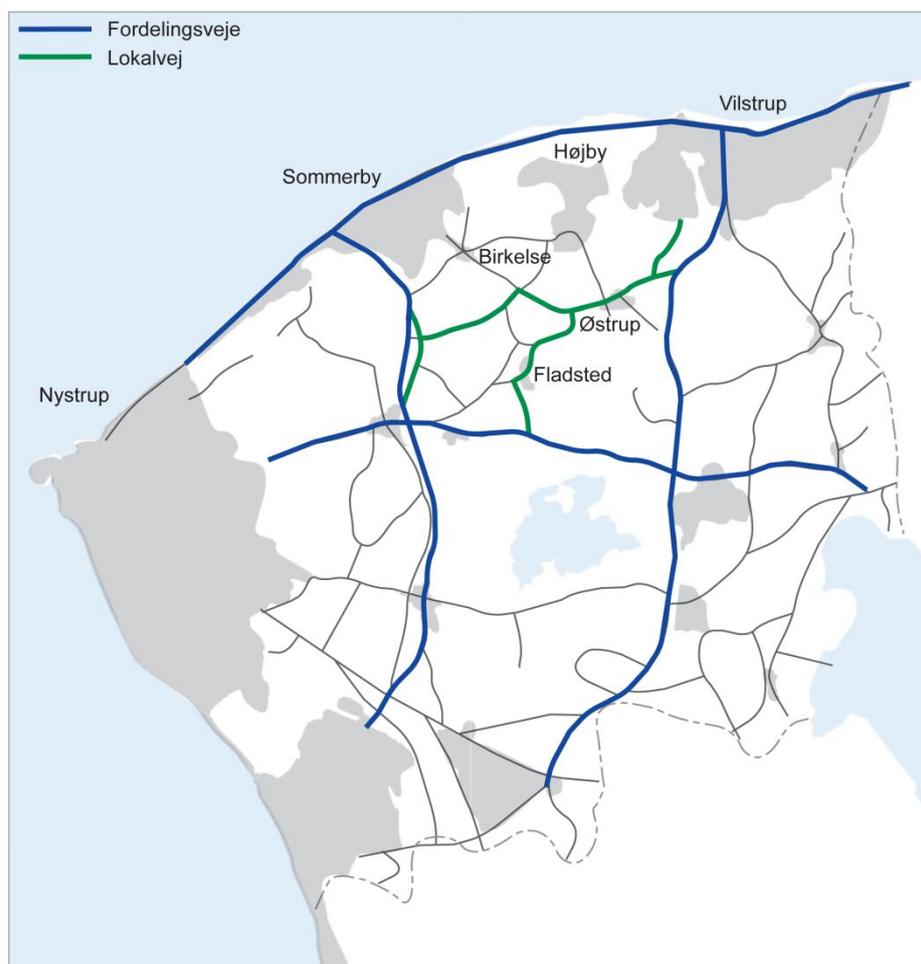
I Nystrup Kommune gav den funktionelle klassificering af vejene i det åbne land anledning til en række overvejelser i kommunens mindre områder.

Området omkring Fladsted, Birkelse og Østrup har mange ensartede veje, som stort set har samme standard og trafikmængde. Det var derfor svært at klassificere vejene i området.

Kommunen kunne enten vælge at betragte området som et stort lokaltrafikområde betjent af de fordelingsveje, som afgrænser området, eller vælge at betragte hvert bysamfund som et lokaltrafikområde og udpege en stor del af vejene som fordelingsveje.

Kommunen valgte den første mulighed og klassificerede alle vejene i området som lokalveje, dels fordi bysamfundene i vid udstrækning fungerer som et samlet lokaltrafikområde – den fælles sportsplads ligger i Østrup, brugsen ligger i Fladsted etc., og dels fordi trafikmængderne på vejene i området er meget lave – omkring 300-500 biler/døgn.

De større byer Sommerby, Højby og Vilstrup er alle separate lokaltrafikområder og betjenes fra den nordlige fordelingsvej.



Eksempel 3 - Det fremtidige sammenhængende stinet

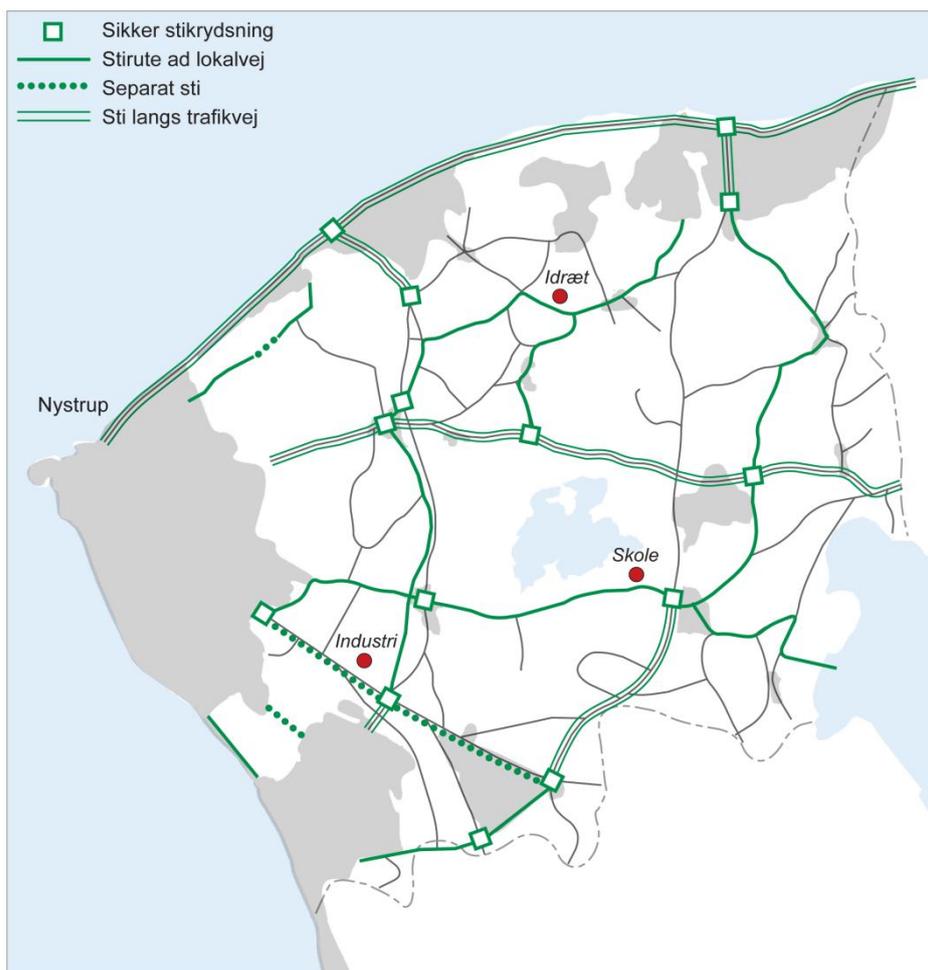
Midtkøbing, Nystrup, Strandby og Østby kommuner har sammen udarbejdet en plan for et sammenhængende stinet i det åbne land på baggrund af en kortlægning af de vigtigste funktioner i de fire kommuner samt i de tilstødende kommuner. Der er lagt stor vægt på at sikre et sammenhængende stinet på tværs af de fire kommuner.

Overordnet forbinder stinettet de største bysamfund og de vigtigste regionale funktioner, herunder bl.a. et sommerland, en naturpark og de største badestrande. Lokalt forbinder stinettet de større byer med deres opland, bl.a. de mindre landsbyer og andre funktioner, som ligger i det åbne land.

I Nystrup Kommune drejer det sig bl.a. om et idrætsanlæg med en svømmehal, en skole og et industriområde, som ligger i det åbne land. Kommunen har bl.a. udarbejdet en skolevejsanalyse som baggrund for udarbejdelsen af stiplanen.

Det ønskede sammenhængende stinet består både af separate stier, stier langs veje (herunder også brede kantbaner) samt stier ad lokalveje. Etableringen af cykelstier i det åbne land er meget dyrt, og da der kun er få midler til etablering af stier på kommunens budget, har Nystrup Kommune haft meget fokus på at anvende lokalveje som en del af stinettet. Kommunen har derfor valgt, at disse veje skal have en hastighedsgrænse på max. 50 km/h.

De fire kommuner vil tænke nye stier sammen med et evt. parallelt vejnet for landbrugskøretøjer.



Eksempel 4 - Etablering af parallelt vejnet for langsomme køretøjer

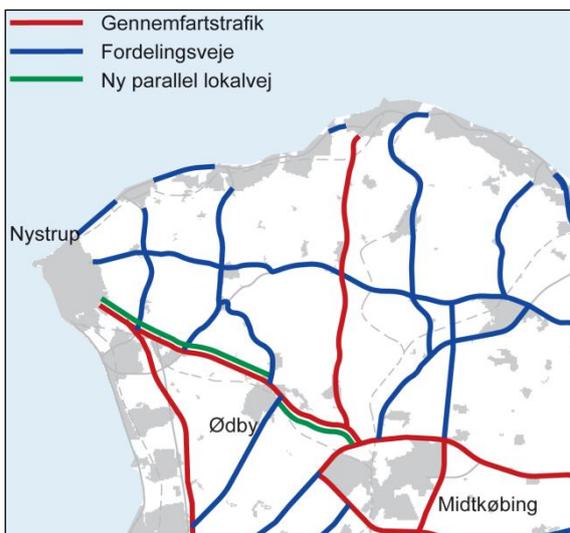
De fire kommuner vil på sigt etablere et parallelt lokalvejssystem langs trafikvejene både til langsomme køretøjer og cyklister. Først og fremmest etableres lokalveje langs gennemfartsvejene.

Indtil dette parallelvejssystem er etableret, vil kommunerne udarbejde et forslag til at forbyde kørsel med langsomme køretøjer på gennemfartsvejnettet i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne på de strækninger, hvor alternative ruter uden ret meget omvejskørsel kan anvises. På de strækninger, hvor der er flest langsomme køretøjer, vil kommunerne desuden gennemgå vejnettet og vurdere udformningen af de eksisterende vigepladser og muligheder for at etablere "billige" nye vigepladser fx sammen med busstoppesteder.

Nystrup og Midtkøbing kommune har i de næste fire års budget desuden afsat penge til at etablere en stiforbindelse mellem Nystrup og Midtkøbing. Der er ikke cykelstier langs den eksisterende vej, og da vejen er udpeget som en gennemfartsvej, har etablering af stier her en høj prioritet. Umiddelbart findes der nemlig ikke alternative ruter ad lokalveje. Strækningen er ca. 15 km lang.

De to kommuner har besluttet at etablere en lokalvej parallelt med gennemfartsvejen til både cyklister og langsomme køretøjer og dermed også give mulighed for at sanere tilslutninger og overkørsler langs vejen. Der er i dag mange ind- og udkørsler på strækningen, som kommunerne vurderer både medfører farlige situationer og også egentlige uheld. De langsomme køretøjer er desuden med til at begrænse fremkommeligheden på den ret trafikerede vej. Der kører ca. 15.000-20.000 biler/døgn på strækningen.

Lokalvejen anlægges på nordsiden af vejen mellem Nystrup og Ødby, mens den anlægges på syd-siden af vejen mellem Ødby og Midtkøbing. Dette er sket på baggrund af en afvejning af antal tilslutninger og økonomi. Der er kun få tilslutninger på sydsiden af vejen mellem Nystrup og Ødby og omvendt mellem Ødby og Midtkøbing. Fra disse tilslutninger forbydes det at dreje til og fra gennemfartsvejen, men bilisterne skal krydse gennemfartsvejen og køre ind på lokalvejen ind til næste egentlige vejtilslutning. Gennem Ødby er vejen trafiksaneret til 40 km/h, og der er etableret sikre stikrydsninger ved begge indkørsler til byen.



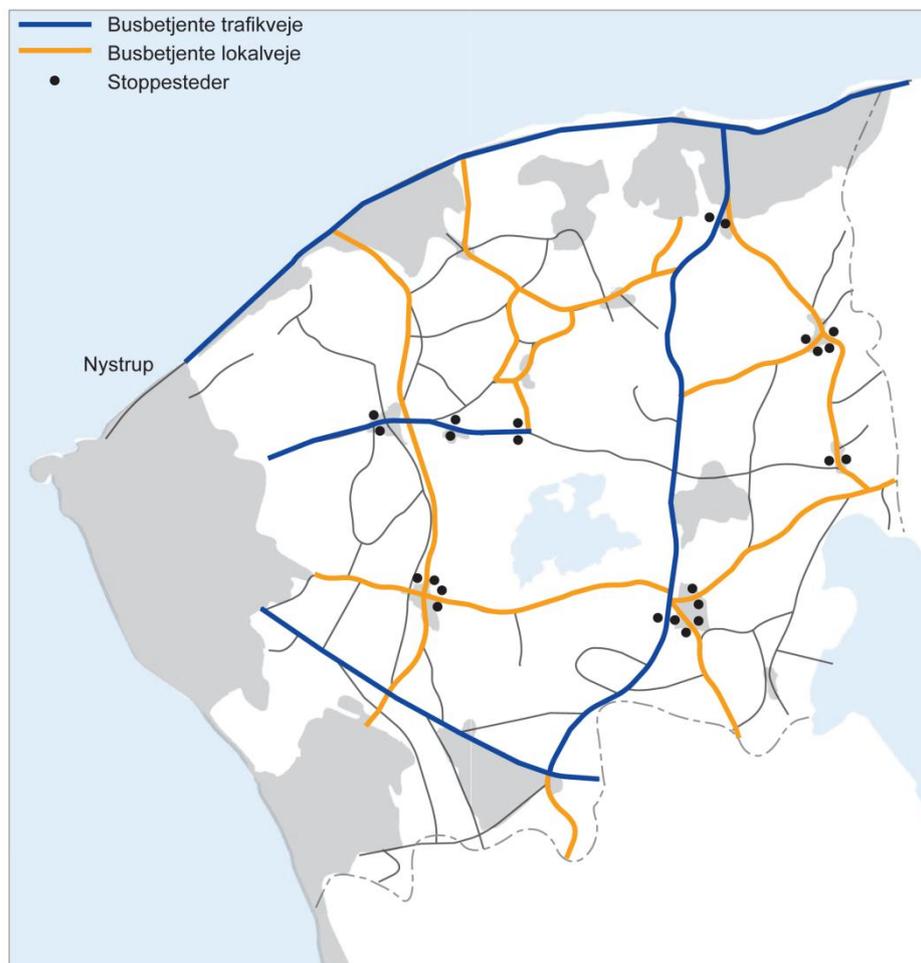
Skiltet er opsat ved indkørsel til lokalvejen



Eksempel 5 - Det fremtidige busnet

I samarbejde med det regionale trafikselskab - Nordstrup trafikselskab – er det nuværende busnet incl. skolebusruter blevet optegnet med angivelse af stoppesteder. På den baggrund har de fire kommuner og trafikselskabet i fællesskab diskuteret mulige fremtidige ændringer af busnettet – både med hensyn til mulighederne for at forbedre serviceniveauet og for at planlægge rutenettet bedst muligt i forhold til det klassificerede vejnet. Det tilstræbes, at busruterne primært benytter trafikvejnettet. Hvor det er nødvendigt at anvende lokalveje af hensyn til tilgængeligheden, tages der hensyn til busserne ved udformningen af disse, bl.a. i valg af fartdæmpere.

I Nystrup Kommune såvel som i de andre tre kommuner kører der rutebusser på en stor del af vejnettet, men frekvensen er lav på de fleste ruter, og hovedparten af kommunens landområde er "vinkezone". Der er dog stoppesteder på enkelte af trafikvejene i det åbne land, og enkelte af disse er ikke etableret som buslommer. Dette gøres hurtigst muligt, og de nye buslommer etableres i en længde og bredde, der også gør det muligt at anvende dem som vigepladser for langsomme køretøjer. Busstoppestederne sammenknyttes med stinettet, og der etableres sikre stikrydsninger i forbindelse med busstoppestederne, hvor det er nødvendigt.



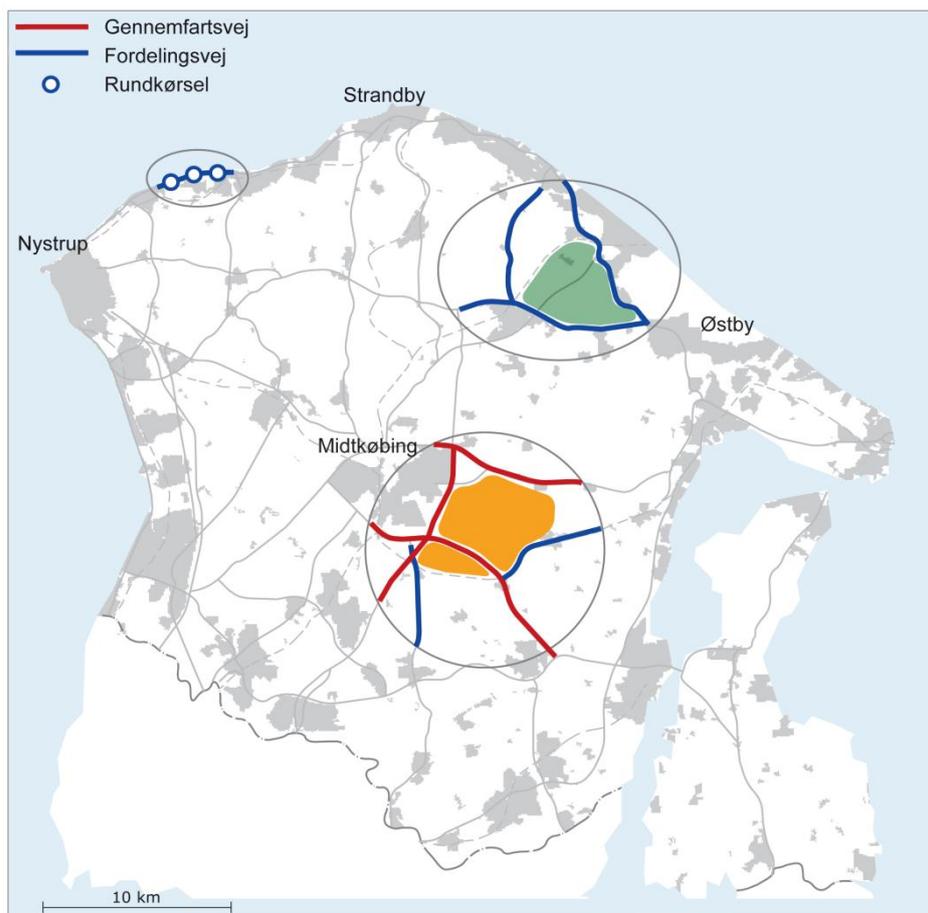
Eksempel 6 - Sammensætningen af trafikvejnet og lokaltrafikområder

I tre af kommunerne fremkom en række forskellige problemstillinger, da trafikvejnettet skulle sammenkobles med lokaltrafikområderne.

I Strandby Kommune gennemskår en af trafikvejene et stort rekreativt skovområde med en del færdsel på tværs af trafikvejen – både lette trafikanter og køretøjer, som anvendes i forbindelse med vedligehold af skoven. Kommunen besluttede i stedet at udpege en anden trafikvejsforbindelse og nedklassificere vejen til lokalvej.

I Nystrup Kommune gennemskår en trafikvej langs nordkysten en række lokaltrafikområder. Det var primært sommerhusområder, hvor en stor del af sommerhusene ligger på sydsiden af vejen, mens stranden ligger på nordsiden. Det var ikke muligt at finde en alternativ trafikvejsrute. Derfor valgte kommunen at klassificere trafikvejen som en fordelingsvej og koncentrere adgangen til sommerhusene - og den krydsende trafik mellem sommerhusene og stranden - i en række mindre rundkørsler.

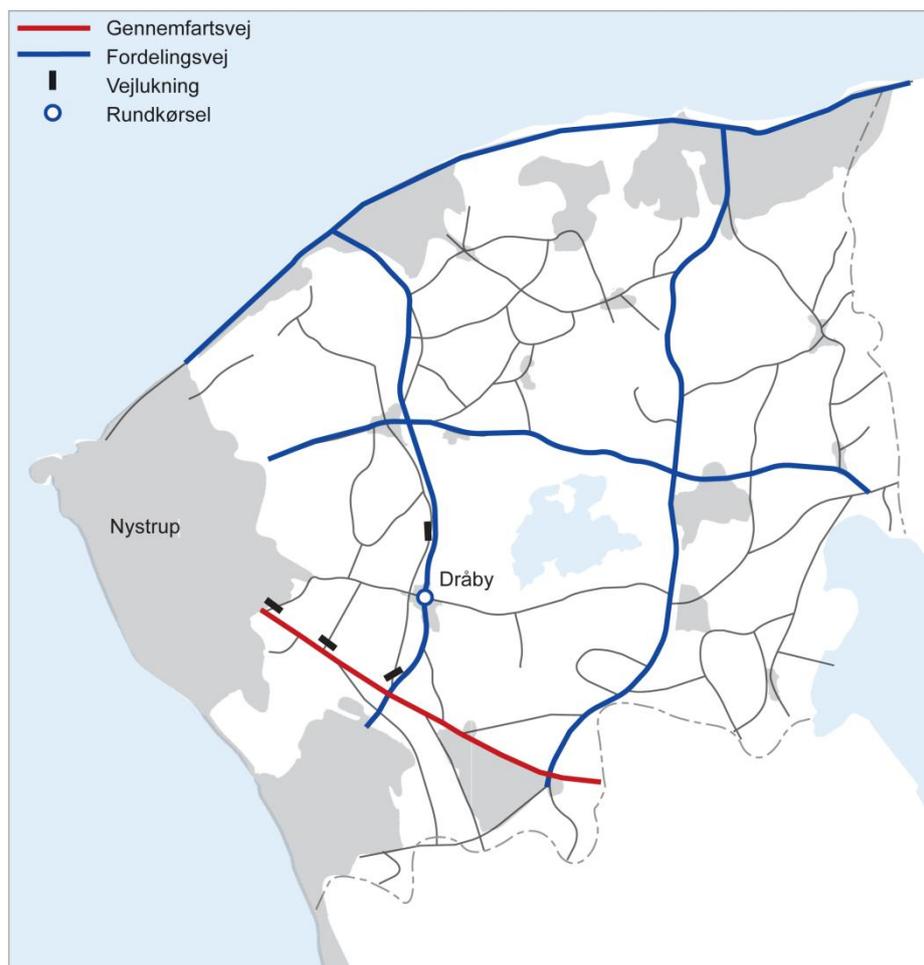
I Midtkøbing Kommune gennemskår en trafikvej (en gennemfartsvej) et sammenhængende landbrugsområde med en del kørsel på tværs af vejen. Da kommunen ikke kunne finde alternative trafikvejsruter, kontaktede kommunen de berørte landmænd og fik gennemført en omfordeling af jorderne. Det medførte, at området kunne opdeles i to lokaltrafikområder, og at kommunen kunne bibeholde vejen som en gennemfartsvej.



Eksempel 7 - Begrænsning af tilslutninger til trafikvejnettet

Nystrup Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af vejplanen i det åbne land gennemgået vejnettet med henblik på at sanere antallet af tilslutninger til trafikvejnettet. Kommunen har søgt at fjerne tilslutninger af lokalveje direkte til gennemfartsveje, primært ved at lukke lokalvejene og i stedet skabe adgang via fordelingsvejene. Samtidig har kommunen søgt at begrænse antallet af tilslutninger fra lokaltrafikområderne til fordelingsvejene.

Et eksempel er lokaltrafikområdet lige øst for Nystrup, som primært består af en række gårde med tilhørende landbrugsjord. Området har mange tilslutninger til trafikvejnettet. Kommunen har lukket de to tilslutninger til den sydlige gennemfartsvej samt to tilslutninger til den østlige fordelingsvej. Samtidig har kommunen ombygget det 4-benede kryds i Dråby til en rundkørsel, bl.a. fordi det bliver den primære adgang til lokaltrafikområdet fra syd og øst.



Eksempel 9 - Strategi for etablering af planlægningshastigheden på gennemfartsvejene

Midtkøbing, Nystrup, Strandby og Østby Kommuner ønsker i deres plan for vejene i det åbne land at opnå en ensartethed i udformningen af vejene, så der skabes en genkendelighed hos trafikanterne og en forståelse af hastighedsgrænserne på vejnettet. De fire kommuner har derfor lagt stor vægt på sammen at udarbejde en strategi for implementering af planlægningshastigheden på gennemfartsvejnettet.

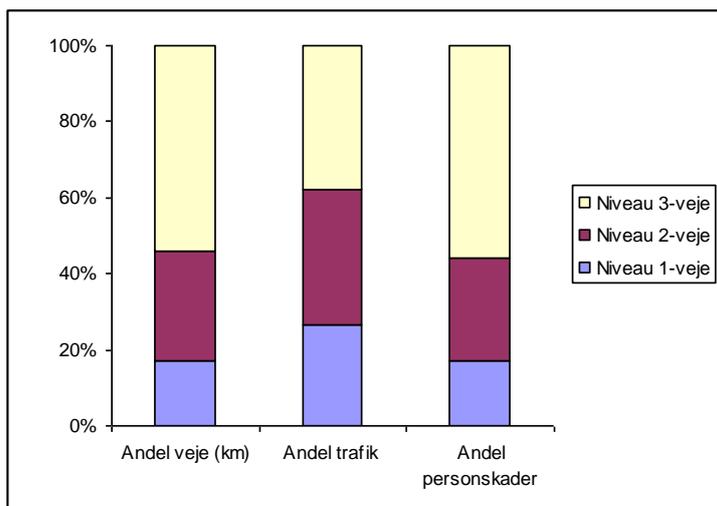
Gennemfartsnettet forbinder sammen med motorvejsnettet de fire kommuner med resten af landet og danner de vigtigste forbindelser internt i området.

De fire kommuner har vedtaget en strategi, hvor der arbejdes med tre niveauer af veje. Figuren nederst viser fordelingen af vejlængder, trafikarbejde og personskader på niveauerne. Niveau 3 vejene har en relativ højere andel af skaderne i forhold til trafikken.

1. Veje med hastighedsklassen 80 km/h, som på sigt skal være 90 km/h. Disse veje forbinder de store byer i området med motorvejsnettet. Disse veje skal udbygges, så de giver god fremkommelighed og høj sikkerhed. Her sker de dyre og effektive udbygninger, som tilgodeser flest trafikanter. Vejene kan være 2+1 veje med fysisk midteradskillelse, der etableres lokalveje til lette trafikanter og langsomme køretøjer parallelt med vejen samt toplanskryds. Desuden renoveres sidearealerne, adgange lukkes og der skal være forbud mod kørsel med langsomme køretøjer. Der skal etableres omfartsveje om de større byer.

2. Veje med hastighedsklassen 80 km/h. Disse veje forbinder de store byer i området og forbinder området med nabokommunerne. Disse veje forsynes med omfartsveje om større byer, fysisk midteradskillelse, hvor der er mange mødeuheld, ekstra kørespor, hvor fremkommelighed skal prioriteres, cykelstier adskilt med rabat, rundkørsler eller T-kryds, reduktion af vejadgange, renovering af sidearealer. Disse veje påregnes at trække trafik fra de mindre veje, og ombygninger her skal også prioriteres.

3. Veje med hastighedsklassen 60-70 km/h. Disse veje skal lede trafikken frem til vejene med højere hastighedsklasse. Disse veje kræver store ombygninger for sikkert at kunne afvikle trafikken med det nuværende hastighedsniveau. På disse veje gøres der ikke meget for at forbedre fremkommeligheden. Vejene gennemgås meter for meter for at afgøre den rigtige hastighed set i sammenhæng med foranstaltningerne og deres pris. Der skabes sammenhæng mellem vejudformning og hastighed bl.a. ved at sætte hastigheden ned.



Eksempel 10 - Strategi for implementering af planlægningshastigheden på fordelingsvejene

De fire kommuner har i 1. omgang valgt at bruge de fleste af ressourcerne på forbedring af gennemfartsvejnettet, som betjener hovedparten af trafikken.

Hovedparten af fordelingsvejene har i dag en hastighedsgrænse på 80 km/h. På baggrund af en besigtigelse af fordelingsvejene er det vurderet, at hastigheden på sigt alle steder skal reduceres til 60 km/h.

Som led i dette har kommunerne valgt følgende strategi for etablering af planlægningshastigheden på fordelingsvejene:

1. Gennemførelse af forsøgsprojekter på 2-3 strækninger, som har sikkerhedsproblemer, der kan genfindes på en række andre veje. Disse forsøgsprojekter skal afdække effektive og billige løsninger til at skabe sammenhæng mellem udformning og hastighed og dermed reducere antallet af uheld.
2. De mest uheldsbelastede strækninger og stier ombygges ud fra erfaringen i forsøgsprojekterne.
3. Øvrige strækninger, hvor udformning og planlægningshastighed ikke er i overensstemmelse, ombygges.

For at reducere omkostningerne til ombygninger har kommunerne vedtaget, at fordelingsveje, som også fungerer som stier, skal have en hastighedsgrænse på 50 km/h. Det vurderes således ikke nødvendigt at etablere stier langs vejene, og gennem forsøgsprojekterne håber kommunerne at kunne udvikle nye og billige løsninger, som kan være med til at fardæmpe disse fordelingsveje.

Eksempel 11 - Strategi for etablering af planlægningshastigheden på lokalvejene

Nystrup Kommune har ca. 80 km veje, som er klassificeret som lokalveje i det åbne land. I dag er hovedparten af disse veje omfattet af den generelle hastighedsgrænse på 80 km/h i åbent land – også selvom gennemsnitshastigheden på en del af disse veje er væsentlig lavere pga. vejudformningen.

Det er politisk vedtaget, at alle lokalvejene på sigt skal have en hastighedsgrænse på 50 km/h. Der sættes dog ikke på nuværende tidspunkt skilte op med 50 km/h på alle disse veje. Det er der ikke opbakning til hverken hos politikere, politi eller teknikere. Samtidig har kommunen heller ikke ressourcer til at firdæmpe/ombygge alle lokalvejene, således, at vejene også ville signalere en hastighed på 50 km/h.

Kommunen har derfor valgt at foretage indsatsen omkring hastighedsnedsættelser på lokalvejnettet efter følgende prioritering:

1. Uheldsbelastede lokalveje
2. Lokalveje, som opleves som utrygge af befolkningen – herunder især skoleelever bl.a. afdækket i skolevejsanalysen
3. Lokalveje, som indgår i det sammenhængende stinet
4. Øvrige lokalveje

Eksempel 12 - Etablering af en ny omfartsvej

Midtkøbing Kommune har besluttet at lave en omfartsvej omkring Birstrup. Birstrup ligger på gennemfartsvejen, som er hovedforbindelsen mellem Midtkøbing og motorvejsnettet mod syd.

Midtkøbing Kommune vil gerne på sigt opklassificere hele strækningen til en vej med en hastighedsgrænse på 90 km/h og udbygge den til 2+1 vej med midterrabat og nødspor for at højne både fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Kommunen har arbejdet med to forskellige forslag til tværprofiler for omfartsvejen. Det ene er en 2+1 vej med midterrabat og nødspor, mens det andet er et mere "skrabet" tværprofil – en 2-sporet vej med overkørbart midterareal. Tværprofilet for 2+1-vejen er 20,5 m og prisen er 11,0 mio.kr/km. Tværprofilet for den 2-sporede vej er 9,7 m og prisen er 6,8 mio. kr/km. Begge priser er excl. krydsombygninger.

Af økonomiske årsager valgte kommunen at bygge omfartsvejen som en 2-sporet vej med overkørbart midterareal, men valgte også at forberede vejen til en senere udbygning bl.a. ved at udlægge et vejareal på 20,5 m.

Eksempel 13 - Fælles grundlag for fastlæggelse af serviceniveau for driften

Midtkøbing, Nystrup, Strandby og Østby Kommuner ønsker også at skabe et fælles udgangspunkt for fastlæggelse af serviceniveau i forhold til vedligehold og vintertjenesten på vejnettet. Kommunerne vil dermed sikre, at trafikanterne oplever et ensartet serviceniveau på især de trafikveje, som går på tværs af kommunegrænserne. De fire kommuner vil også sikre, at planlægningsfolkene og driftsfolkene internt i kommunerne og på tværs af de fire kommuner taler samme sprog – fx skal en trafikvej og en lokalvej være defineret på samme måde både i planlægnings- og driftssammenhæng.

De fire kommuner har vurderet, at udarbejdelsen af den funktionelle klassificering af vejnettet har skabt det nødvendige grundlag for et fælles sprog samt fastlæggelse af de prioriteringsparametre, der skal anvendes til bestemmelse af serviceniveau i driften.

For trafikvejnettet er opdelingen i gennemfartsveje og fordelingsveje samt oplysninger om trafikmængderne tilstrækkeligt til at fastlægge serviceniveau.

For lokalvejene har kommunerne vurderet, at det var nødvendigt at opdele dem i fem underopdelinger:

- Lokalveje som en del af stirutenettet
- Lokalveje med rutebuskørsel
- Lokalveje som adgangsvej til få ejendomme eller som ender blindt
- Lokalveje med tung trafik
- Øvrige lokalveje



Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

vejregler@vd.dk
vejregler.dk

EAN: 9788770608237

 Transportministeriet