

Vejklassificering – differentierede vejnet

Af Ole Thomsen, Nordjyllands Amt, og Frank Studstrup, COWI

Introduktion

Vejmyndighederne - staten, amterne og kommunerne - har på hver deres veje til opgave at imødekomme trafikanternes behov for fremkommelighed og service samtidig med, at antallet af trafikuheld og miljøbelastningen skal reduceres. Men trafikken på vejene stiger, og vejbudgetterne kan ikke følge med, hvis alle behov skal tilgodeses. Derfor kræves en prioritering, når der skal vælges lokaliteter og standarder for anlæg og drift af vejene.

Trafikanterne har som brugere af vejene behov for at kunne indrette rutevalg, hastighed og ophold og service på rejsen i forhold til turens formål, karakter og længde. Men vejnettet er indrettet over mange år, og det drives af mange forskellige myndigheder. Derfor er der forskelle i standarder og vedligeholdelse, som vanskeliggør trafikantens overblik og forventninger til vejenes struktur, udformning og anvendelse.

Differentiering af vejnettet er et princip, som vejmyndighederne kan anvende ved anlæg, vedligeholdelse og administration af vejene. Formålet er på den ene side at tilpasse vejstandarden efter trafikanternes forskellige behov og på den anden side at anvende vejbudgettet så økonomisk optimalt som muligt i forhold til behovene.

Dette indlæg rejser spørgsmål om behov, principper og perspektiver for den fremtidige vejklassificering og det beskriver dagens praksis for vejklassificering på amternes 10.000 km landeveje.

Vejklassificering – en strategi i vejplanlægningen

Behovet – hvorfor differentiere vejnettet?

Biltrafikkens mangeårige vækst ser ud til at fortsætte, og med væksten følger fortsat stigende behov for at sikre vejenes trafikale funktion – tilgængelighed og fremkommelighed – og for at reducere trafikken uønskede konsekvenser - trafikuheldene og miljøbelastningen.

Disse behov søger vejbestyrelserne at dække gennem den løbende drift og ved fortsatte investeringer i forbedringer af vejenes standard. Den naturlige begrænsning i de offentlige budgetter betyder imidlertid, at der er et stadigt og stort behov for at prioritere aktiviteterne - og dermed vejstandarden - inden for de økonomiske rammer og i forhold til de aktuelle eller fremtidige behov.

Det danske vejnet udgøres primært af de over 70.000 km offentlige veje, som bestyres af staten, amterne og kommunerne. Staten har det nationale vejnet på ca. 1.600 km, bl.a. det store "motorvejs-H". Amterne bestyrer ca. 10.000 km regionale landeveje.

Prioritering og valg af standarder kan ikke baseres alene på de helt lokale behov på vejene. Af hensyn til trafikanternes opfattelse af vejenes funktion og dermed deres adfærd på vejene og af hensyn til rationel drift er det ønskeligt med en ensartet vejstandard over længere strækninger. Dette gælder især på de overordnede veje, hvor trafikmængden er stor samtidig med, at køreafstandene er lange.

Forskelle i vejmyndighedernes principper for anlæg og drift kan medføre u hensigtsmæssige standardskift ved vejbestyrelsesgrænserne. Dette gælder specielt med hensyn til den nationale og regionale trafik over længere afstande. Set ud fra et planlægningshensyn vil forskellig praksis også mindske mulighederne for skabe en samlet strategi for den videre udvikling af det overordnede vejnet i landet.

Principper – hvordan differentiere vejene?

Vejene anlægges og drives med baggrund i lov om offentlige veje, i vejregler og andet vejteknisk grundlag samt i den politiske prioritering. For at sikre en gennemgående vejstandard har mange vejmyndigheder tradition for at opdele vejnettet i forskellige klasser.

I de senere årtier er differentiering af vejene foreslået eller anvendt under forskellig form, f.eks. i:

- Vejregel-udkast, 1964
- Regionplanerne, siden 1970
- Skitse til vejplan, 1974
- Vejregler for vej- og stityper, 1981
- Rutenummerering og vejvisning
- "Blå vejnet" (særtransporter)

De nuværende vejregler omhandler forskellige klassificeringer af vejnet og anlægstyper, men der findes ingen egentlige retningslinier på området. Praksis ved vejplanlægning og -administration er op til den enkelte vejbestyrelse og er således meget forskellig. Der findes ikke generelt aftaler, planer eller etablerede fælles strategier for vejenes klassificering.

Ved en klassificering af vejene skal der typisk tages stilling til følgende:

1. Hvordan defineres vejklasserne – og dermed antallet?
2. Hvordan anvendes de som strategisk redskab?

Ad. 1. Vejklassificeringen bør som princip være uafhængig af vejbestyrelsesforholdene, idet vejklassen defineres i forhold til vejenes trafikale funktion. Opstillingen af en vejklassificering – en differentieret vejnetsplan - kan baseres på f.eks.

- by- og centerstruktur
- særlige trafikmål, herunder ”porte” til naboområder
- trafikens størrelse, sammensætning og turmål

Ad. 2. Vejnetsplanen kan - sammen med de øvrige tekniske og politiske kriterier – anvendes som beslutningsstøtte i vejsektoren. Kriterierne relateres til de enkelte og kan anvendes inden for:

- vejadministration
- vejanlæg
- vejvedligeholdelse

Perspektiver – hvilke muligheder i fremtiden?

Bortset fra de store bro- og motorvejsanlæg udgør nye vejanlæg kun en mindre del af de samlede vejinvesteringer. Anvendelsen af vejklasser vil her typisk indgå i valget af vejtype, f.eks. motorvej, motortrafikvej, 2-sporet landevej eller anden vejtype.

Vejvedligeholdelse og en videre udbygning af de eksisterende veje er de områder, hvor der er de største økonomiske potentialer i en strategisk anvendt vejklassificeringen. Formålet med vejklasserne er her at indgå i grundlaget for prioritering gennem en differentiering af vejstandarder og servicetilbud til trafikanterne inden for et givet vejbudget.

Eksempler på mulig øget differentiering af standarder inden for den fremtidige vejvedligeholdelse og –udbygning er:

- belægningsvedligeholdelse
- vintervedligeholdelse
- udbygning i åbent land
- trafiksaneringer i byområde.

Ansvar for det overordnede vejnet er i dag delt på primært 15 vejbestyrelser, nemlig staten og amterne. Da der ikke findes en samlet, tværgående planlægning for dette vejnet, kan der med tiden opstå større forskelle i vejstandarder bl.a. på tværs af amtsgrænserne. Tværgående principper for differentiering af det nationale og regionale vejnet kan eventuelt på sigt bidrage til en større ensartethed af vejnettet og en optimering af investeringerne.

Amternes vejklassificering

Med vejlovreformen fik de 14 amter en væsentlig større del af ansvaret for den fremtidige udvikling af landets overordnede vejsystem. Amterne har ud over vejbestyrelsesansvaret for de 10.000 km landeveje også gennem regionplanlægningen en vigtig rolle i den samlede planlægning af den regionale udvikling.

Regionplanerne har - siden de første blev udarbejdet i 1970 - indeholdt afsnit om den trafikale betjening og om reservationer for nye anlæg. Planerne er revideret hvert 4. år og en ny revisionsrunde er i denne tid i gang hos amterne.

Flere amter har også udarbejdet egentlige vejsektorplaner som grundlag for prioritering af indsatsområder og standarder for landevejene. En central del af disse planer er ofte en klassificering af landevejene i en regional vejnetsplan.

Vejklassificering i regionplanerne

Nordjyllands Amt har i forlængelse af et vejplanarbejde i foråret 2000 gennemført en undersøgelse af de øvrige amters praksis med hensyn til anvendelsen af differentierede vejnet.

Undersøgelsen har givet følgende resultat:

Arbejder amtet med et differentieret vejnet?

- Politisk godkendt: 6 amter
- Er lavet: 2 amter
- Under udarbejdelse 3 amter
- Ikke sat i værk 2 amter

Påregnes der ændringer i kommende regionplan?

- Nej: 6 amter
- Ja: 7 amter

Antal vejklasser i nuværende regionplan?

- 5 vejklasser: 1 amt
- 4 vejklasser: 2 amter
- 3 vejklasser: 3 amter
- 2 vejklasser: 4 amter
- 1 vejklasse: 5 amter

Anvendes der ÅDT til fastlæggelse af geometri og belægnings?

- 2 amter bruger ikke ÅDT
- 1 amt bruger delvis ÅDT
- 2 amter bekræfter anvendelsen
- 2 amter bruger intervaller: 0-1.500, 1.500-3.000, 3.000-5.000, 5.000-10.000
- 1 amt anvender ÅDT men ikke faste intervaller
- 1 amt angiver: 0-3.000, 3.000-6.000, 6.000-15.000, til befæstelse
- 2 amter angiver Æ10 som kriterie
- 1 amt anvender vejklasse som kriterium for kørebanebredde:
 - vejklasse 1: 7 eller 8 meter
 - vejklasse 2: 7 meter

- Regionale veje, klasse B (trafik mellem regions- og egnscentre og øvrige regionale trafikmål)
- Regionale veje, klasse C (trafik mellem kommunecentre mv.)
- Øvrige regionale veje (anden trafik)

Kriterierne for opstillingen af vejnetsplanen har været:

- Det regionale bymønster
- Trafikale funktioner
- Trafikbelastning (årsdøgntrafik)
- Sammenhængende netstruktur
- Koordinering med naboamter
- Alternative rutevalg
- Vejvisning og rutenummerering

Vejnetsplanen udgør det strategiske grundlag for amtets administration og planlægning på areal- og vejområdet. Det gælder f.eks. for adgangs- og byggeliniesager, beskyttelseszonerne langs vejene og prioriteringer i forbindelse med anlæg og drift. Endvidere indgår vejnetsplanen i vurderinger af op- og nedklassificeringer samt i strategier for delplanerne under amtets vejplan:

- Vejudbygningsplan: (vejstandarder, - bredder, serviceniveau)
- Trafik- og miljøhandlingsplan (valg af løsninger i byerne)
- Belægningsplan (komfort, prioritering af belægninger eller lapning)
- Sideanlægsplan (tæthed og standard for holde- og rastepladser)
- Cykelstiplan

Den nordjyske vejnetsplan forventes endelig vedtaget i sammenhæng med amtsrådets behandling af den reviderede regionplan.