



Forslag til vejklassificeringsplan for Gribskov Kommune



Gribskov Kommune
Rådhusvej 3
3200 Helsingør

Tlf. 72496000
www.gribskov.dk



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
Planens indhold	4
Baggrund	4
2. Forudsætninger	5
Trafikken på vejnettet	5
Trafikale mål	6
Byudvikling i kommunen	7
3. Forslag til vejklassificering	8
Biltrafikvejnet	8
Nuværende net for kollektiv trafik	12
Overordnet stirutenet	13
Det samlede trafiknet	14
4. Hastighedsklassificering af vejnettet i åbent land	15
5. Vejklassificering i byerne	17
Vejklassificering i byerne Gilleleje, Græsted og Helsingør	18
6. Forslag til konkrete projekter	22
Hastighed	22
Stianlæg	22
Sanering og fartdæmpning	22
Det videre arbejde	23

1. Indledning

Målet med en funktionel vejklassificering er at skabe et vejnet, der sikrer fortsat god fremkommelighed og høj trafiksikkerhed i Gribskov Kommune. Desuden skal trygheden for kommunens lette trafikanter sikres, og der skal tages hensyn til bæredygtighed i forhold til miljø og natur.

Gribskov Kommune har efter kommunesammenlægningen overtaget alle de tidligere amtsveje og er i dag vejmyndighed for alle offentlige veje, idet der ikke tidligere var statsveje i kommunen. Dette betyder at Gribskov Kommune i fremtiden selv forvalter hele vejnettet.

Planens indhold

Denne plan indeholder en funktionel vejklassificering af veje i åbent land, samt en klassificering af vejnettet i kommunens tre største byer, Helsingør, Gilleleje og Græsted. Derudover foretages en hastighedsklassificering af vejnettet med retningslinier for den fremtidige udformning.

I den funktionelle vejklassificering inddeles vejnettet i klasser afhængig af funktion, og der sker en inddeling af vejnettet i hastighedsklasser. Planen udpeger således, hvilke veje der skal tilbyde trafikanter høj fremkommelighed, og hvilke der skal reguleres, så trafikarter kan blandes, uden at det går ud over sikkerheden og trygheden.

Planen vil danne grundlag for kommunens myndighedsbehandling af vejnettet og udgøre et arbejdsredskab, som forvaltning vil kunne bruge i forbindelse med behandling af vejsager samt prioriteringer og beslutninger på kommunens vejnet.

Der er ikke knyttet en fast tidshorisont eller konkret handlingsplan til vejklassificeringsplanen, men planen har grænseflader til kommunens øvrige trafikale planer, herunder især trafiksikkerhedsplanen.

Baggrund

Arbejdet med vejklassificeringen blev påbegyndt i foråret 2008 og afsluttes december 2008 med vedtagelse af planen. Sideløbende med arbejdet for vejklassificeringsplanen, er der udarbejdet henholdsvis en trafiksikkerhedsplan og en stiplan for Gribskov Kommune. I forslag til projekter fra disse to planer er der taget højde for den udarbejdede vejklassificering, og hovedstinet indgår direkte i det samlede trafiknet. Forslag til projekter omtales i denne rapport, men er separat indarbejdet i handlingsplaner for henholdsvis trafiksikkerhedsplanen og stiplanen.

Herudover kræver gennemførelsen af vejklassificeringen også generelle tiltag på vejnettet i åbent land, som kræver investeringer for at imødegå kravene til blandt andet sikkerheden på moderne veje med høj fremkommelighed. I byområderne er det ofte et spørgsmål om hastighedstilpasning samt beskyttelse af lette trafikanter der er vigtige fokusområder.

2. Forudsætninger

Til vejklassificeringen er der anvendt retningslinier fra vejregelhæftet for planlægning af veje og stier i åbent land, for så vidt angår åbent land, og for byernes trafikarealer, for så vidt angår byområderne.

Der er taget udgangspunkt i de overvejelser og analyser, der ligger bag udarbejdelsen af Gribskov Kommunes vinterkort, som indeholder en prioritering af vintervedligeholdelsen på vejnettet. Herudover er det eksisterende busvejnet i kommunen indtegnet. Der er konstateret et stort sammenfald mellem vinterkortet og det eksisterende busnet.

Trafikken på vejnettet

Trafikmængderne på vejnettet har stor betydning for udpegningen af vejklasserne, da trafiknettets primære formål er at udgøre den mest direkte vej for hovedparten af trafikken. Vejreglerne foreskriver en vejledende maksimal døgntrafik på 1000 ktj. inde i lokalområderne og 10.000 ktj. på fordelingsveje, mens der ikke er retningslinier for trafikmængderne på gennemfartsveje.

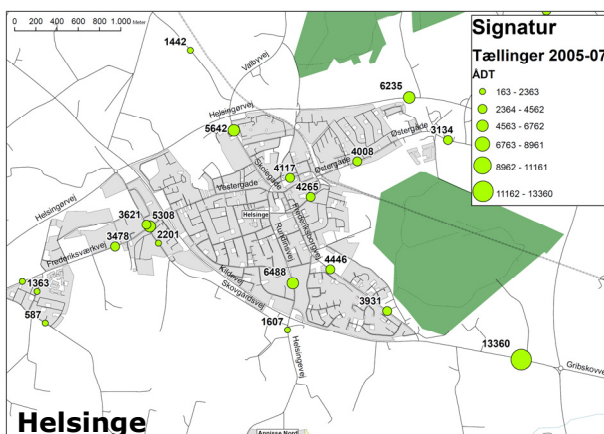
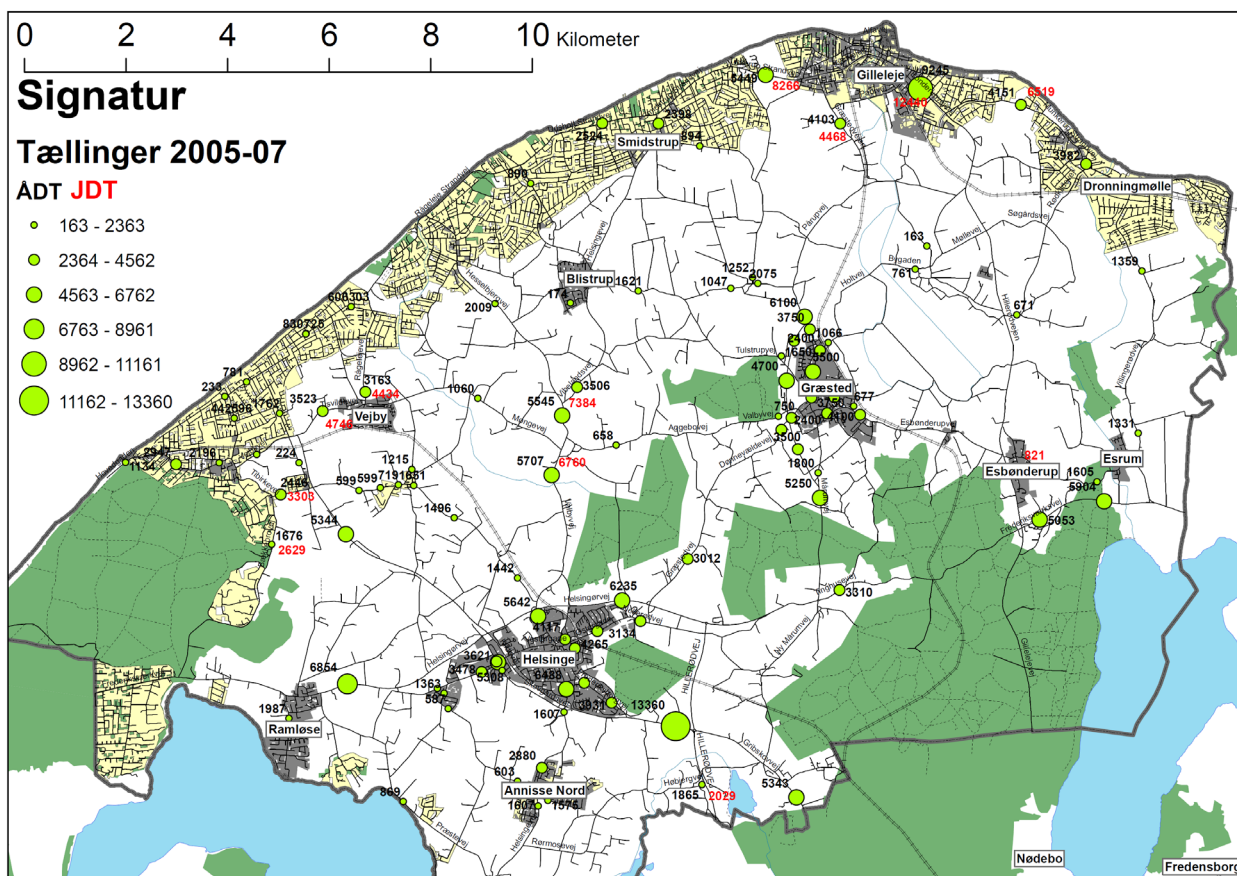
De mest befærdede veje i Gribskov Kommune, med minimum 6000 ktj. i årsdøgntrafik, omfatter vejene:

- Hillerødvej-Bonderupvej
- Kildevej syd for Helsingør
- Helsingørvej-Frederiksværksvej
- Pårupvej nord for Græsted

Vejene med trafikbelastning på mellem 5-6000 ktj. i årsdøgntrafik omfatter vejene:

- Smidstrup Strandvej
- Valbyvej
- Kildevej
- Mårupvej
- Gribskovvej

På grund af kommunens store sommerhusområder, bærer vejstrækninger i de kystnære områder en større trafikmængde om sommeren, hvilket kan aflæses på julidøgntrafikken. De veje der påvirkes mest af sommerlandstrafikken er Bonderupvej, Smidstrup Strandvej samt Nakkehoved Strandvej. Trafiktællinger viser at stigningen på disse strækninger er på 35-55 % i juli måned i forhold til årsdøgntrafikken, hvilket må forventes også at gøre sig gældende på de øvrige overordnede vejstrækninger langs kystområderne.

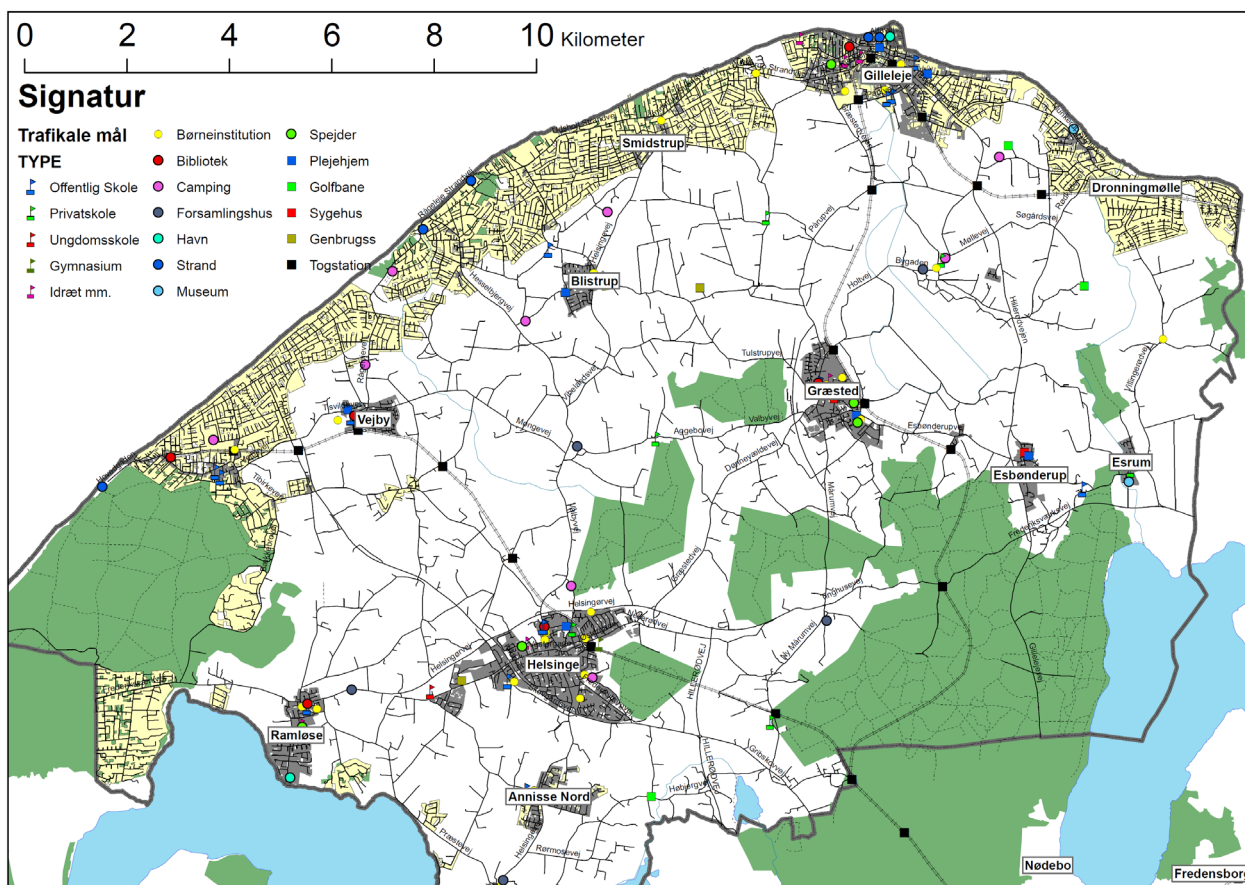


Figur 1. Trafikregistreringer i Gribskov Kommune fra 2005-2007. Her opgjort for hhv. årsdøgntrafik (ÅDT) og julidøgntrafikken (JDT).

Trafikale mål

I forbindelse med klassificeringen af veje og stier i Gribskov Kommune er de formodede største trafikale mål i kommunen blevet kortlagt og anvendt som en del af grundlaget for klassificeringen.

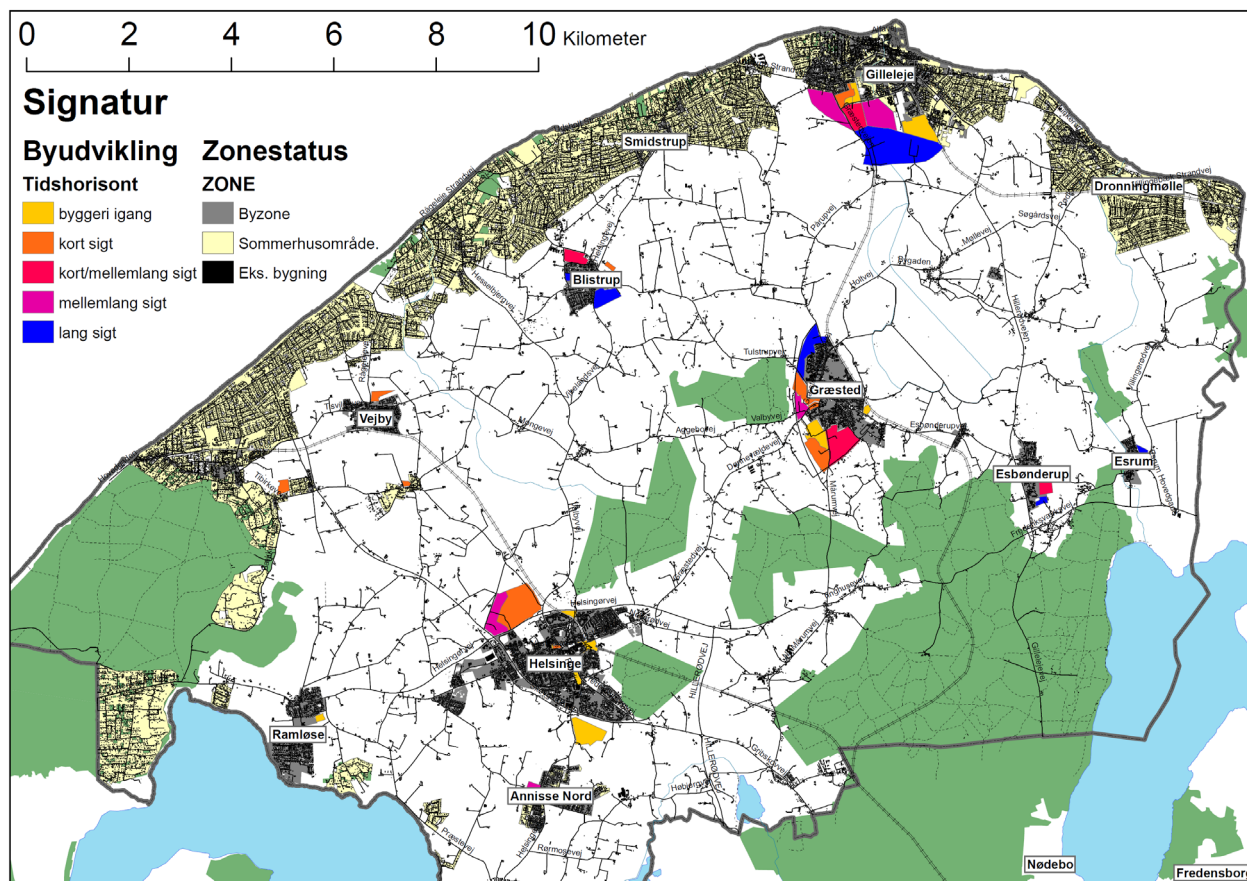
Kortlægningen viser en stor samling af turmål i de tre større byer; Helsing, Græsted og Gilleleje. De større turmål i landområderne er strande, campingpladser og golfbaner, der primært er beliggende langs Nordkysten. Herudover findes en del togstationer tilknyttet Lokalbansen i åbent land, der fungerer som trinbræt med anmeldelse for påstigning.



Figur 2. Kortlægning af de trafikale mål i Gribskov Kommune

Byudvikling i kommunen

Udlægning af nye arealer til byudvikling i kommunen er hovedsageligt koncentreret omkring de eksisterende byområder og primært omkring byerne Gilleleje og Græsted. I Gilleleje er det en forudsætning for den fremtidige byudvikling, at der anlægges en ny ringvejsforbindelse i forlængelse af Industrivej. I Græsted er der udlagt store byudviklingsarealer ud mod den nye omfartsvej samt syd for byen. I Helsingør er der på kort sigt udlagt arealer til byudvikling nord for Helsingørvej.



Figur 3. Oversigt over fremtidig byudvikling i Gribkov Kommune

3. Forslag til vejklassificering

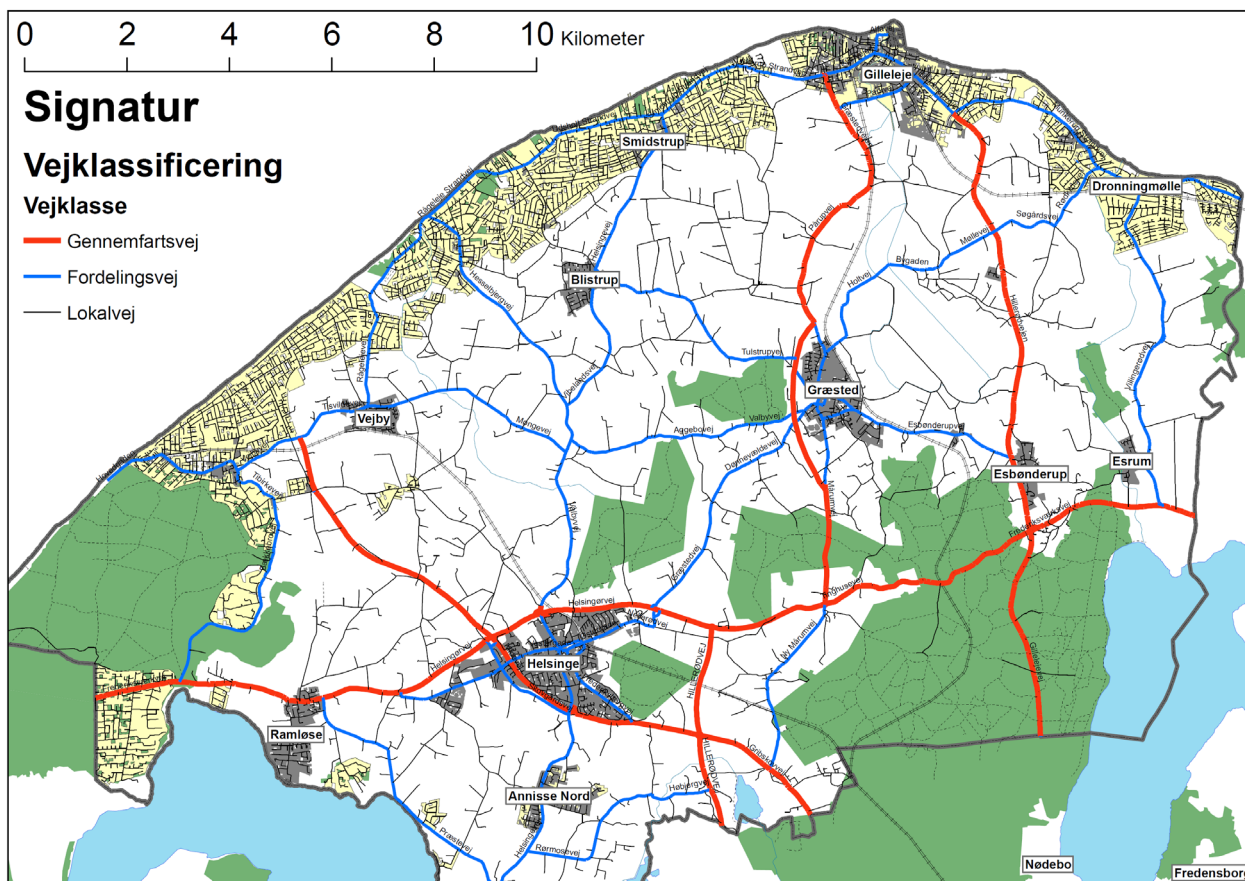
I det følgende stilles der forslag til en samlet plan for vejklassificering i Gribkov Kommune. Planen indeholder forslag til:

- Biltrafiknet, bestående af gennemfartsveje, fordelingsveje og lokalveje
- Busnet
- Hovedstinet

Biltrafikvejnet

Det overordnede trafikvejnet består af gennemfartsveje og fordelingsveje. Øvrige veje er lokalveje, som betjener trafik med ærinde i det pågældende lokalområde og hvorpå gennemkørende trafik ikke bør forekomme.

Vejregelhæftet for planlægning af veje og stier i åbent land anbefaler et biltrafiknet, hvor maskevidden for gennemfartsvejene er ca. 10 km og for fordelingsvejene ca. 3-5 km. Maskevidden er vurderet på baggrund af den køretid, det som trafikant er acceptabelt at færdes på henholdsvis lokalveje og fordelingsveje før man kommer til en overordnet vej.



Figur 4. Udpegning af det trafikale biltrafiknet i Gribskov Kommune

Forslaget til biltrafikvejnet skal afstemmes med den igangværende regionale vejklassificering, som udarbejdes af Vejcenter Hovedstaden i samarbejde med kommunerne. Dette arbejde er ikke nået så langt, at det har været muligt at indarbejde nabokommunernes forslag og ønsker.

Desuden kan forslaget til vejklassificering blive påvirket af beslutninger omkring vejnettet gennem nationalparken, som endnu udestår.

Gennemfartsveje

Gennemfartsvejene er de veje, der først og fremmest skal give trafikanterne en høj grad af fremkommelighed. Samtidig skal gennemfartsvejene i høj grad betjene den gennemkørende trafik i kommunen. Dette betyder, at der stilles større krav til fagadeløshed, og at bløde trafikanter skal sikres ved færdsel langs med denne vejklasse.

For Gribskov Kommune er der udpeget et net af gennemfartsveje som skaber forbindelse til regionens centre udenfor kommunen. Dette er hhv. Hillerød og Helsingør samt Frederikssund og Hundested via Frederiksværk. Desuden forbinder gennemfartsvejene de større byer i kommunen, som Helsingør, Græsted og Gilleleje. Følgende strækninger er udpeget som gennemfartsveje:

- Som en øst-vest gående gennemfartsvej er udpeget **Helsingørvej-Frederiksværksvej** der går nord om Helsingør.

- Landevejen **Kildevej-Hillerødvej** er udpeget som en gennemfartsvej, da den forbinder Helsingør og sommerhusområderne ved Rågeleje med Hillerød.
- **Græstedvejen-Pårupvej-Ny Mårupvej** er udpeget som en gennemfartsvej, der forbinder Gilleleje og Græsted med Hillerød.
- **Gillelejevej-Hillerødvej** er udpeget som gennemfartsvej til betjening af trafikken mellem Gilleleje og Helsingør via Esrum.



Figur 5. Eksempel på gennemfartsvej i åbent land

Efter etablering af omfartsvej vest om Græsted vurderes det naturligt at fastholde både Mårupvej-Pårupvej samt Gillelejevej-Hillerødvej som gennemfartsveje. En ny højklasset vej mellem Græsted og Gilleleje vil imidlertid gøre forløbet vest om Græsted mere attraktivt. Der kører i dag væsentligt mere trafik på Hillerødvej end på Pårupvej.

Strandvejen fra Vejby til Dronningmølle, inklusiv strækningen gennem Gilleleje er ikke udpeget som gennemfartsvej, idet meget store dele af strandvejen forløber gennem bymæssig bebyggelse, hvor egentlig gennemfartstrafik er uønsket.

Fordelingsveje

Fordelingsveje udgør bindeleddet mellem gennemfartsveje og lokalveje. De skal sikre en rimelig fremkommelighed og en god tilgængelighed samtidig med at det foregår sikkert for alle trafikanttyper. På frie strækninger tilgodeses primært fremkommeligheden, mens krydsene bør prioritere adgangen til lokalvejene og mellem fordelingsvejene indbyrdes. Cykeltrafik kan afvikles enten på cykelstier eller på kørebanen afhængig af hastighedsklasser og trafikmængder.



Figur 6. Eksempel på fordelingsvej i land (tv) og by.

Nedenfor er listet en række strækninger der er udpeget som fordelingsveje:

- Strandvejen – fra Vejby til Dronningmølle
- Vibelandsvej-Helsingevej
- Valbyvej-Hesselbjergvej
- Dønnevældevej-Græstedvej
- Tulstrupvej
- Esbønderupvej
- Villingerødvej
- Møngevej-Tisvildevej
- Præstevej
- Rørmosevej
- Aggebovej
- Holtvej

På en del af de udpegede fordelingsveje, kører der i dag under 2000 i årsdøgntrafik og på enkelte endda under 1000 ktj. På nogle fordelingsveje er trafikmængden meget større om sommeren. Dette gælder især vejene i sommerhusområderne, hvor især Strandvejen godt kan have karakter af at være gennemfartsvej i højsæsonen.

Lokalveje

Lokalveje er de veje, der forbinder de enkelte ejendomme med fordelingsvejene. Lokalveje kan være 1- og 2-sporede, og på lokalveje færdes alle trafikanter sammen.



Figur 7. Eksempler på lokalveje.

Langsomme og tunge køretøjer

Der er ikke udpeget et net for langsomme køretøjer, idet langsomme køretøjer ikke er identificeret som et særligt problemområde i Gribskov Kommune. Det anbefales dog så vidt muligt at langsomme køretøjer holder sig til fordelingsveje og lokalveje. Der kører pt. ingen regelmæssige specialtransporter med f.eks. vindmøllevinger i kommunen, som kræver særlige hensyn i forhold til udvidede kørekurver i kryds. For tunge køretøjer som sættevognstog lægger vejklassificeringen op til, at disse primært kører på gennemfartsvejene. Der bør ikke forekomme gennemkørende tung trafik på lokalveje, hvor der færdes bløde trafikanter, bortset fra eventuelt kollektiv trafik.

Nuværende net for kollektiv trafik

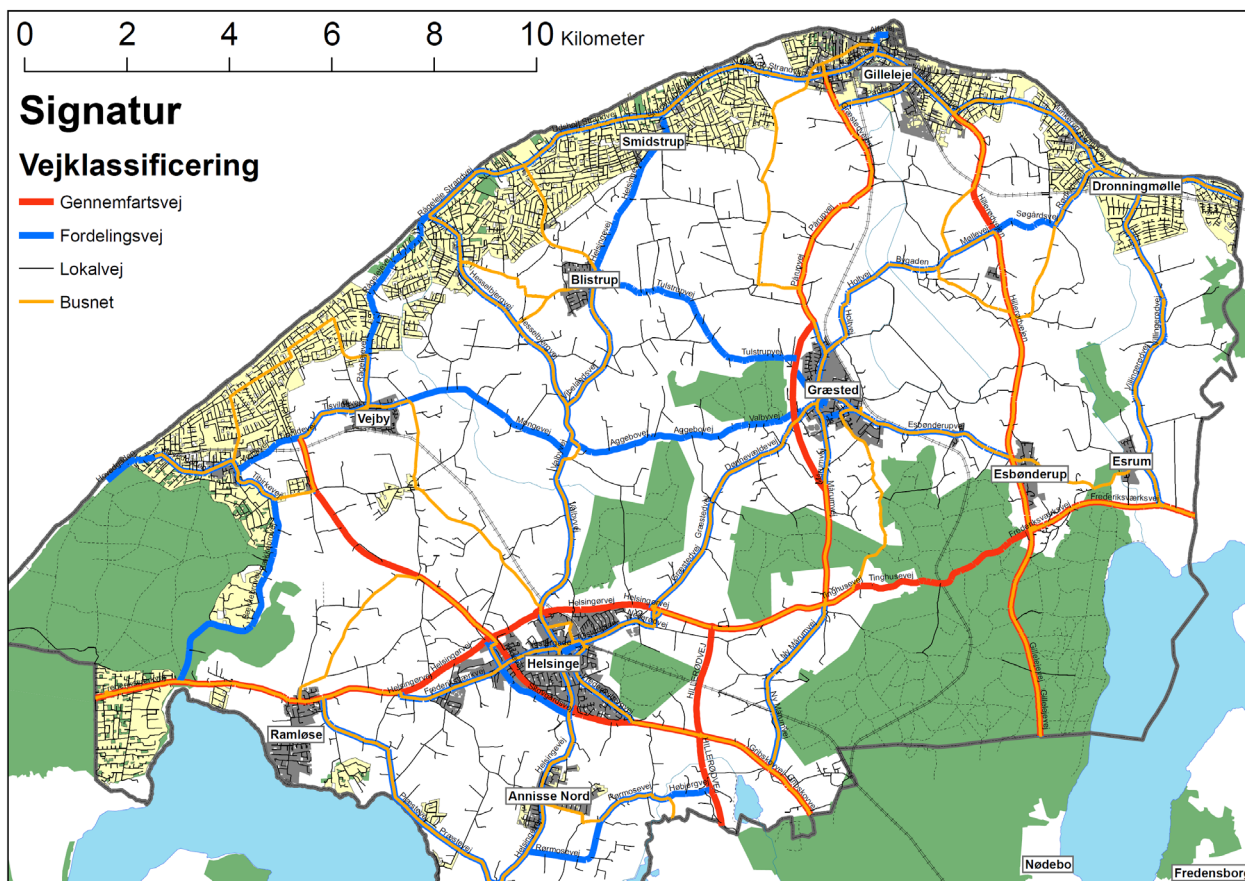
Det nuværende net for kollektiv trafik i Gribskov Kommune er optegnet på baggrund af Movias gældende rutekort. Optegningen viser et relativt fintmasket net.

Som udgangspunkt bør regionale busruter primært benytte trafikvejene, hvor målet er at sikre en god fremkommelighed. Lokale busruter kan i højere grad benytte lokalveje, da deres mål i højere grad er at komme tæt på passagererne end at komme hurtigt frem.

Der forekommer pt. bustrafik på en del af de veje, der i fremtiden bør fungere som lokalveje. Et par af de vigtigste veje omfatter:

- Laugøvej
- Almevej
- Tågerupvej
- Præstevej syd for Græsted mm.

Af hensyn til tilgængeligheden til den kollektive trafik, kan det være nødvendigt at fastholde ruterne i fremtiden. I forbindelse med den fysiske udformning af lokalveje med bustrafik bør der derfor tages hensyn til bussens fremkommelighed.



Figur 8. Eksisterende busnet i Gribkov Kommune, hvor der kører busser i rute, sammenlignet med biltrafiknettet.

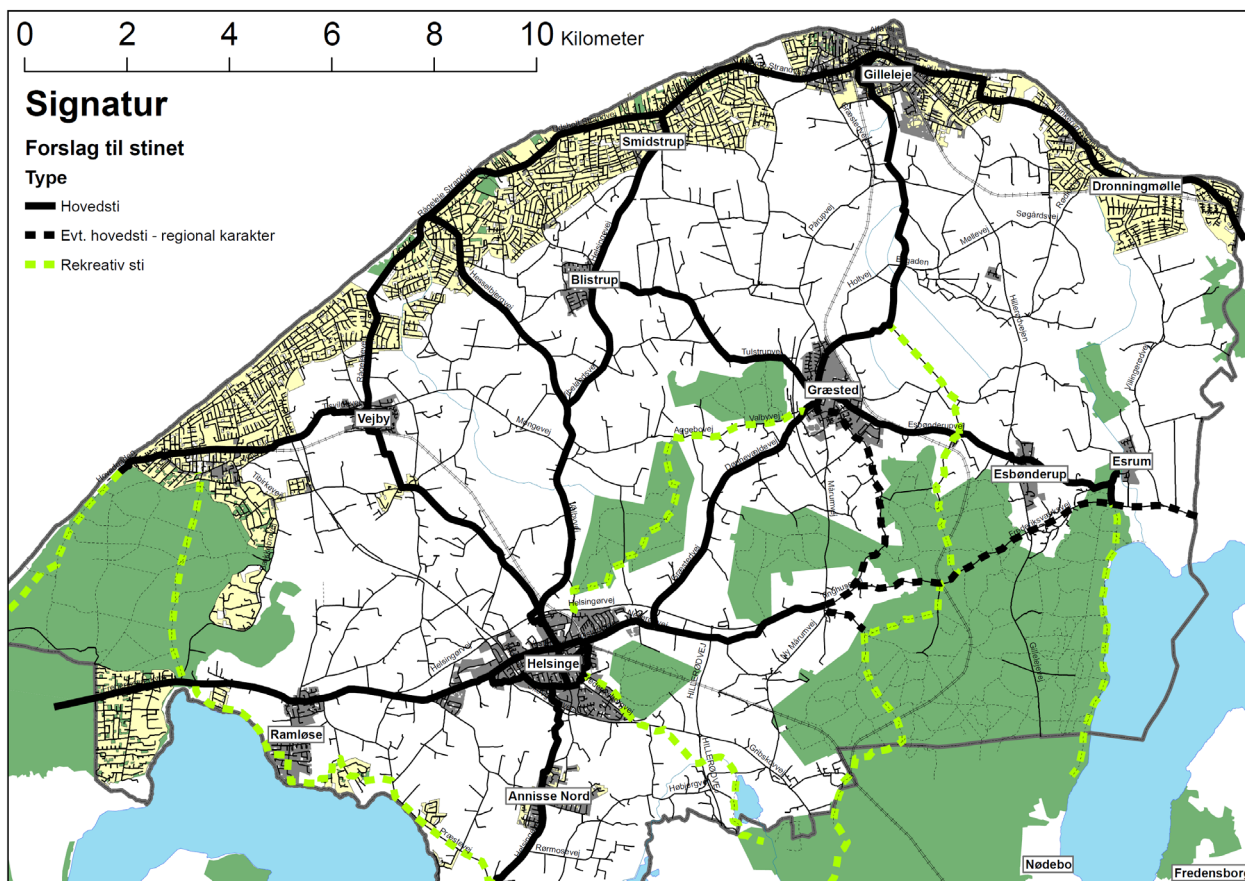
Overordnet stirutenet

Gribkov Kommune har sideløbende med vejklassificeringen udarbejdet en samlet stiplan på baggrund af en kortlægning af eksisterende stianlæg og de større trafikale mål for let trafik i kommunen, samt en analyse af uheld med bløde trafikanter og oplevet utryghed ved at færdes på veje og stier i kommunen.

Stiplanen udpeger et hovedstirutenet som skaber forbindelse mellem kommunens større byområder samt til de større byer og regionale centre i nabokommunerne. Dette net skal primært betjene cyklister, som ofte færdes over længere afstande, f.eks. pendlere. Disse stiruter vil typisk forløbe langs gennemfartsveje eller fordelingsvej i det åbne land eller trafikveje i byerne (primært de tidligere amtsveje), som oftest er de mest direkte ruter mellem de større trafikale mål. I enkelte tilfælde forløber de ad lokalveje, hvor trafikmængden og hastigheden er lav.

Stiplanen udpeger desuden et supplerende rekreativt stirutenet, som giver forbindelse til rekreative mål som strande, skove, fritidsaktiviteter, museer osv. Dette net forløber udelukkende i separate stiforløb eller langs lokalveje med lav trafikintensitet.

Hovedstinettet indgår som forslag til det overordnede stinettet for kommunen.



Figur 9. Udpegning af et overordnet stinettet i Gribskov Kommune bestående af hovedstier og rekreative stier.

Det samlede trafiknet

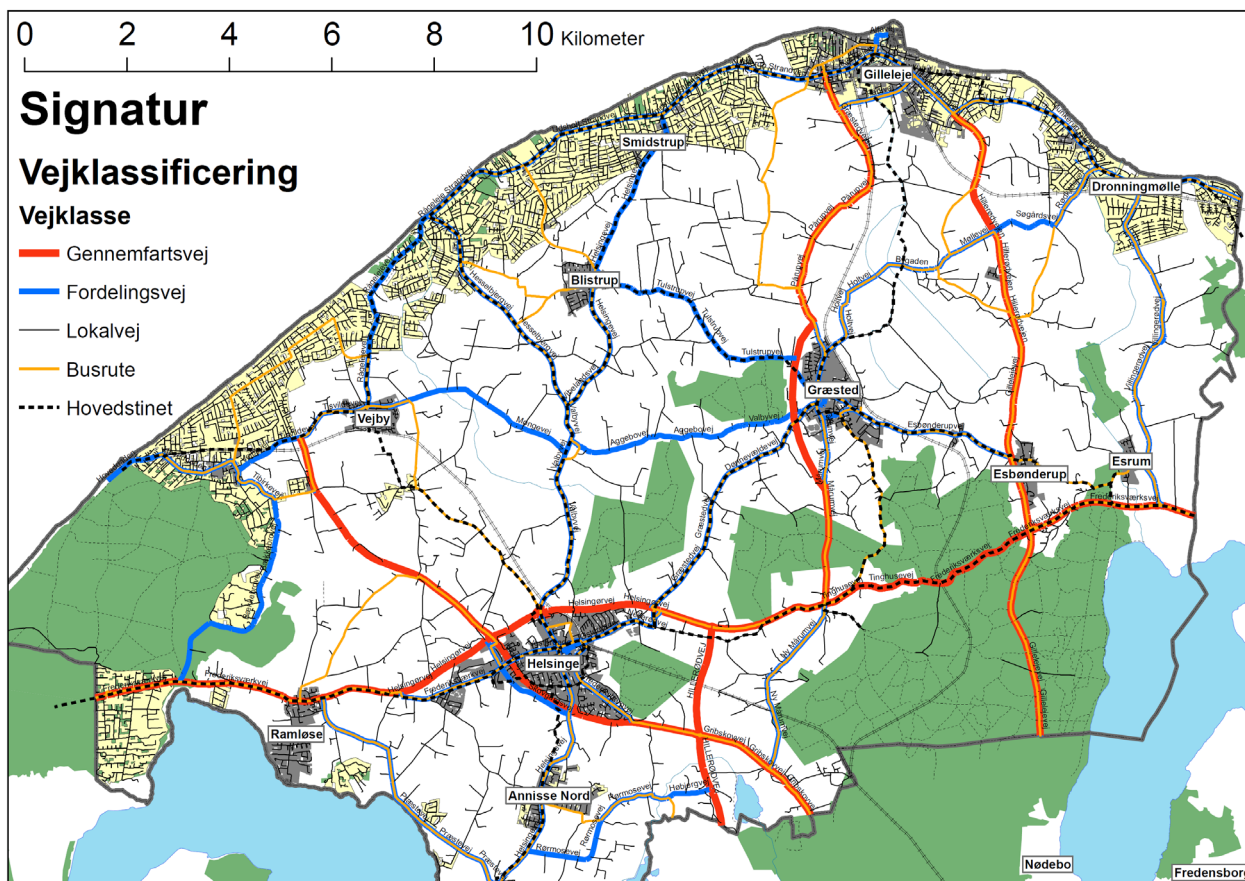
På baggrund af forslagene til et biltrafiknet, busnet og stinet kan der foretages en samlet optegning af de trafikale net i Gribskov Kommune.

Den samlede optegning giver et overblik over, hvor der bør foretages ændringer på vejnettet. Det kan være steder, hvor trafikveje er sammenfaldende med busnettet og hovedstinettet. Her bør der som hovedregel anlægges stier adskilt fra kørebanen med mindre trafikintensiteten er meget lille. Strækninger med sammenfald i trafiknet, busnet og hovedstinettet omfatter:

- Frederiksværksvej
- Græstedvej-Dønnevældevej
- Valbyvej
- Strandvejen fra Smidstrup til Rågeleje
- Nakkehoved Strandvej

I stiplanen er der forslag til stianlæg adskilt fra kørebanen på alle strækninger, hvor trafik- og busveje anvendes som hovedsti.

Ligeledes bør man være opmærksom på at afstemme hastigheden på gennemfartsvejene i forhold til fremkommeligheden, så de store trafikmængder fastholdes på veje med den bedste sikkerhed.



Figur 10. Det samlede trafiknet for veje i åbent land.

4. Hastighedsklassificering af vejnettet i åbent land

Som supplement til vejklassificeringen, er der udarbejdet et forslag til hastighedsklassificering af vejnettet, således at vejplanen også bliver en hastighedsplan.

Hastighedsklassificeringen skal sikre, at der er overensstemmelse mellem vejens udformning, omgivelser og trafikantgrupper der færdes på vejen, samt den hastighed bilerne kører med. Vejens funktion og hastighedsklasse fastsætter kravene til udformningen af de enkelte veje.

Der foreligger ikke en samlet kortlægning af de eksisterende hastighedsklasser på alle kommunens veje. Alle de udpegede gennemfartsveje i Gribskov forudsættes derfor som udgangspunkt placeret i hastighedsklasse M+ (80 km/t) eller M (60-70 km/t). Kun forlængelsen af Hillerød motorvejen syd for Kildevej er på en kort strækning i hastighedsklasse H (90 km/t).

Tabel 1. Forhold mellem ønsket hastighed og funktionel vejklasse (Vejregel, Planlægning af veje og stier i åbent land)

Hastighedsklasse			Funktionel vejklasse
Hastighedsklasse	Betegnelse	Ønsket hastighed (km/h)	
Høj	H ⁺	120-130	Gennemfartsveje
	H	90-110	Gennemfartsveje
Middel	M ⁺	80	Gennemfartsveje/ Fordelingsveje
	M	60-70	Gennemfartsveje/ Fordelingsveje/ Lokalveje
Lav	L ⁺	40-50	Fordelingsveje/ Lokalveje
	L	30	Lokalveje

I forbindelse med hastighedsklassificeringen og de efterfølgende krav til udformningen af vejene må der indgås kompromisser, i forhold til hvad der er realistisk at opnå i den nærmeste fremtid og set i et lidt længere perspektiv.

På baggrund af anbefalingerne i vejreglerne foreslås det at Gribskov arbejder hen imod følgende mål for kommunevejene:

Mål for Gennemfartsveje

På 2 sporede gennemfartsveje i M+ (80 km/t) med trafikmængder under 10.000 biler/døgn, bør der gennemføres foranstaltninger, der reducerer risikoen for frontalkollisioner, f.eks. rumleriller eller autoværn. Desuden skal tværprofilet have kantbaner. Gennemfartsveje i hastighedsklasse M (60-70 km/t) tilstræbes udformet svarende til en ønsket hastighed på 60-70 km/t.

På gennemfartsveje i hastighedsklasse M+ (80 km/t) og M (60-70 km/t) kan cykeltrafik foregå på cykelstier parallelt med kørebanen.

Mål for Fordelingsveje

Fordelingsvejene i Gribskov kommune er placeret i hastighedsklasse M+ (80 km/t) M (60-70 km/t) eller L+ (40-50 km/t). Placeringen i hastighedsklasserne afhænger af afstanden mellem kryds og graden af trafikadskillelse.

På fordelingsveje i hastighedsklasse M+ (80 km/t) og M (60-70 km/t) anbefales det, at den lette trafik så vidt muligt afvikles på eget areal. Hvis trafikmængden er under 2.000 køretøjer kan der etableres brede kantbaner.

I hastighedsklasse L+ (40-50 km/t) bør der normalt etableres cykelsti, hvis trafikmængden er over 6.000 biler/døgn. Hvis trafikmængden er under 6.000 biler/døgn kan der etableres brede kantbaner.

Buslommer på fordelingsveje bør så vidt muligt placeres i forbindelse med kryds da der normalt altid vil være krydsende fodgængere i forbindelse med busstoppesteder.

I bynære områder er fordelingsveje primært placeret i samme hastighedsklasse som byens trafikveje.

Af hensyn til trafiksikkerheden kan gennemfartsveje og fordelingsveje fartdæmpes i forbindelse med kryds.

Der er normalt ikke vejbelysning på gennemfartsveje og fordelingsveje i åbent land, men det anbefales at belyse rundkørsler, kryds med fysisk kanalisering og kantstensafgrænsning samt stikrydsninger.

Mål for Lokalveje

Lokalveje kan placeres i hastighedsklasse M (60-70 km/t), L+ (40-50 km/t) og L (30 km/t) afhængig af vejens udformning, trafikmængden og hensyn til trafiksikkerhed og tryghed. Hvis der forekommer bustrafik på lokalveje bør indretningen og hastigheden afpasses herefter.

I hastighedsklasse M (60-70 km/t) bør der forefindes cykelsti langs vejen.

5. Vejklassificering i byerne

For at opnå sammenhæng mellem vej- og hastighedsklassificeringen i åbent land og i byerne er der udarbejdet en overordnet klassificering af veje og stier i de tre største byområder Gilleleje, Græsted og Helsingør med udgangspunkt i anbefalingerne i Vejreglerne for Byernes Trafikarealer.

Klassificeringen er udarbejdet på baggrund af en vurdering af tilfredsstillende fremkommelighed for alle trafikanter, sammenholdt med en vurdering af tilgængelighed til vigtige trafikmål og sammenhængen med stiplanen, trafiksikkerhedsplanen og klassificeringen af veje og stier i åbent land.

Hovedprincippet for klassificering af veje i byer, er en opdeling af vejene i trafikveje og lokalveje. På trafikveje er gennemkørende trafik nødvendig og uundgåelig, mens der på lokalveje overvejende er trafik med ærinde i lokalområdet.

For trafikvejene er det vurderet om der er behov for fartdæmpning, dvs. trafikveje der er indrettet til lavere hastighed end den generelle, samt eventuelle behov for ændringer af krydsninger mellem trafikveje.

Et sammenhængende stirutenet i byer består af cykelstier eller -baner langs veje, selvstændige stier samt stiruter ad lokalveje med lav trafikmængde. I forbindelse med denne klassificering er der udpeget et overordnet stirutesystem, dvs. de ruter, som forbinder stirutenettet i byerne med stirutenettet i åbent land, samt de vigtigste stiruter gennem byen og mellem de trafikale mål i byen.

Skæringspunkterne mellem stirutenettet og trafikvejene - stikrydsningerne - bør udformes således, at stitrafikanterne sikres bedst muligt.

Hastighedsklassificering af vejnettet i byerne bør foretages af to grunde:

- for at undgå, at lokalveje benyttes af gennemfartstrafik, dvs. som trafikveje og
- for at sikre at bilisterne, både på trafikveje og lokalveje afpasser hastigheden efter forholdene.

Den ønskede hastighed fastlægges ud fra en sammenvejning af trafikintensitet, bustrafik, cykel- og fodgængertrafik, vejens funktion i byen, trafiksikkerhed og tryghed samt vejens fysiske udformning.

Som udgangspunkt er alle veje i byområder i hastighedsklasse Middel (ønsket hastighed 50 km/t), som er den generelle hastighedsgrænse for byområder. Ved Middel hastighed bør fodgængere og cyklister altid være adskilt fra kørebanen.

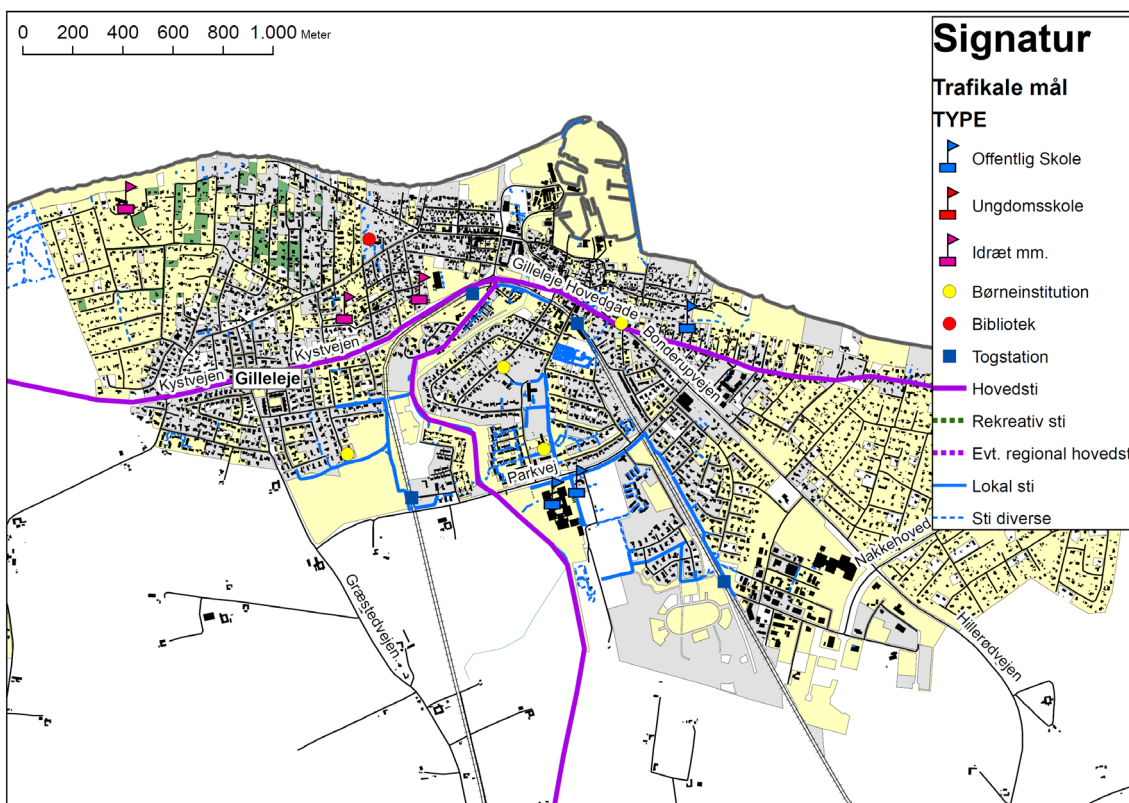
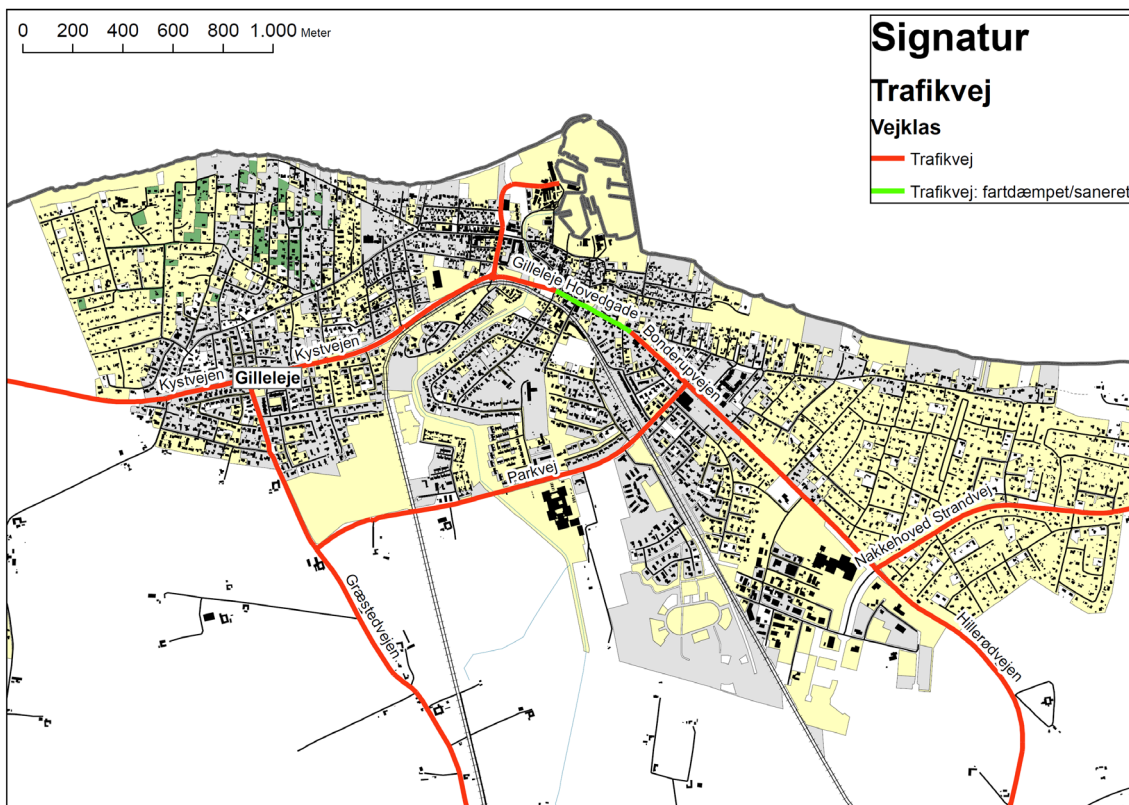
Høj hastighed (60-70 km/t) bør kun benyttes på trafikveje i byer, hvor en række kriterier er opfyldt. Kriteriet er f.eks. at behovet for kontakt på tværs af vejen er begrænset, at vejen er så godt som facadeløs og at let trafik færdes adskilt fra biltrafikken og krydser vejen ude af niveau eller i signalregulerede kryds.

Lav Hastighed (30-40 km/t) kan benyttes hvor der er mange lette trafikanter, lokalt ud for skoler, institutioner, butikker mv. eller hvor de fysiske forhold i øvrigt taler for det. Lav hastighed vil næsten altid kræve etablering af fartdæmpende foranstaltninger.

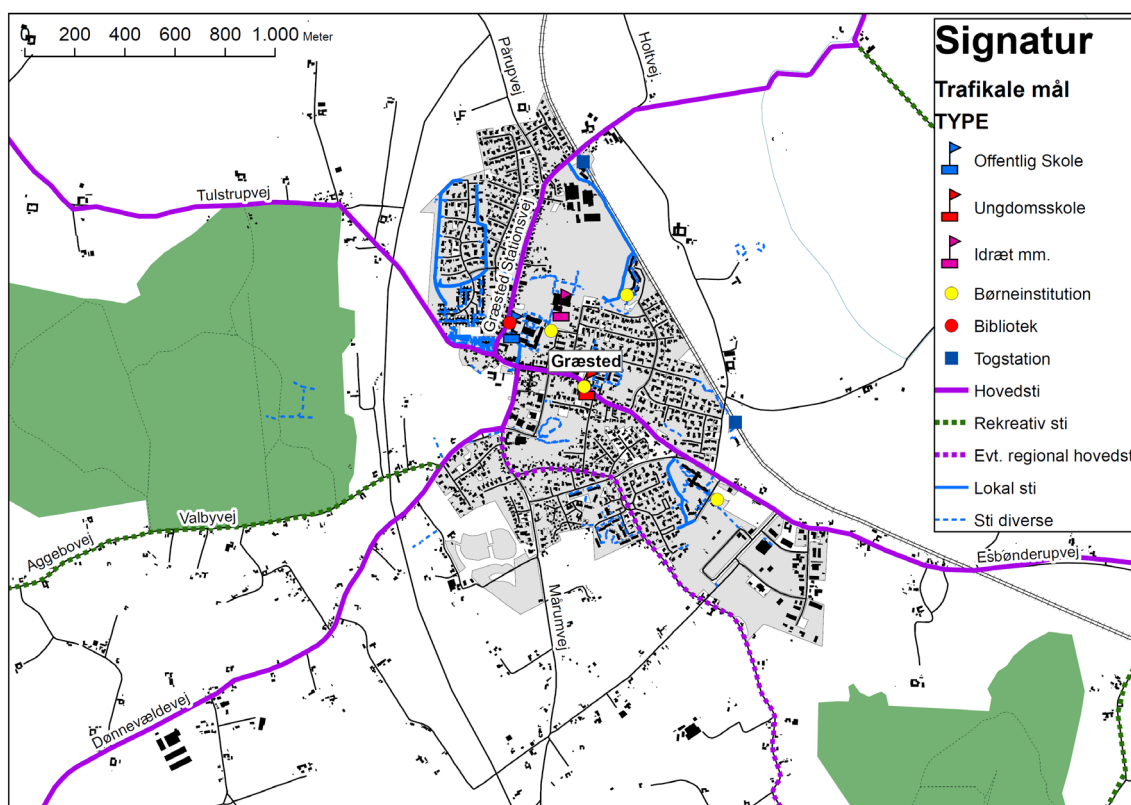
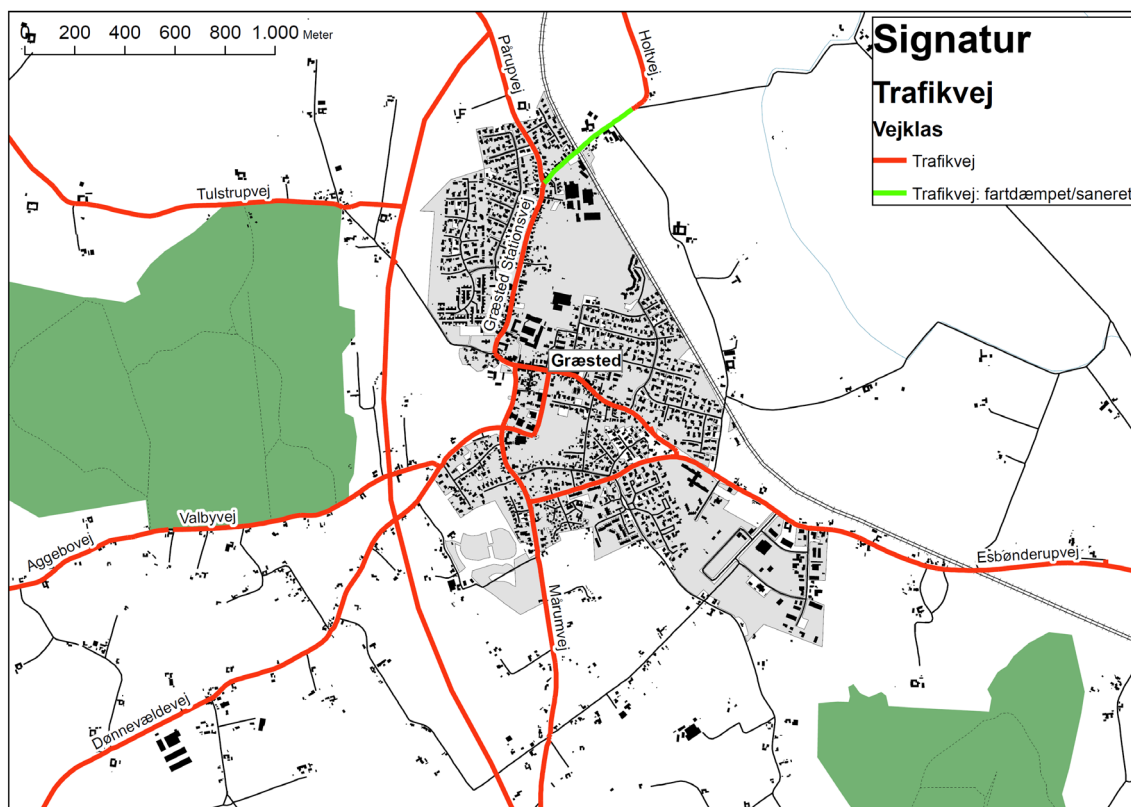
Meget lav hastighed (10-20 km/t) anvendes primært på veje i særligt sårbare områder, f.eks. torve og pladser, i gågader og i opholds- og legeområder.

Vejklassificering i byerne Gilleleje, Græsted og Helsingør

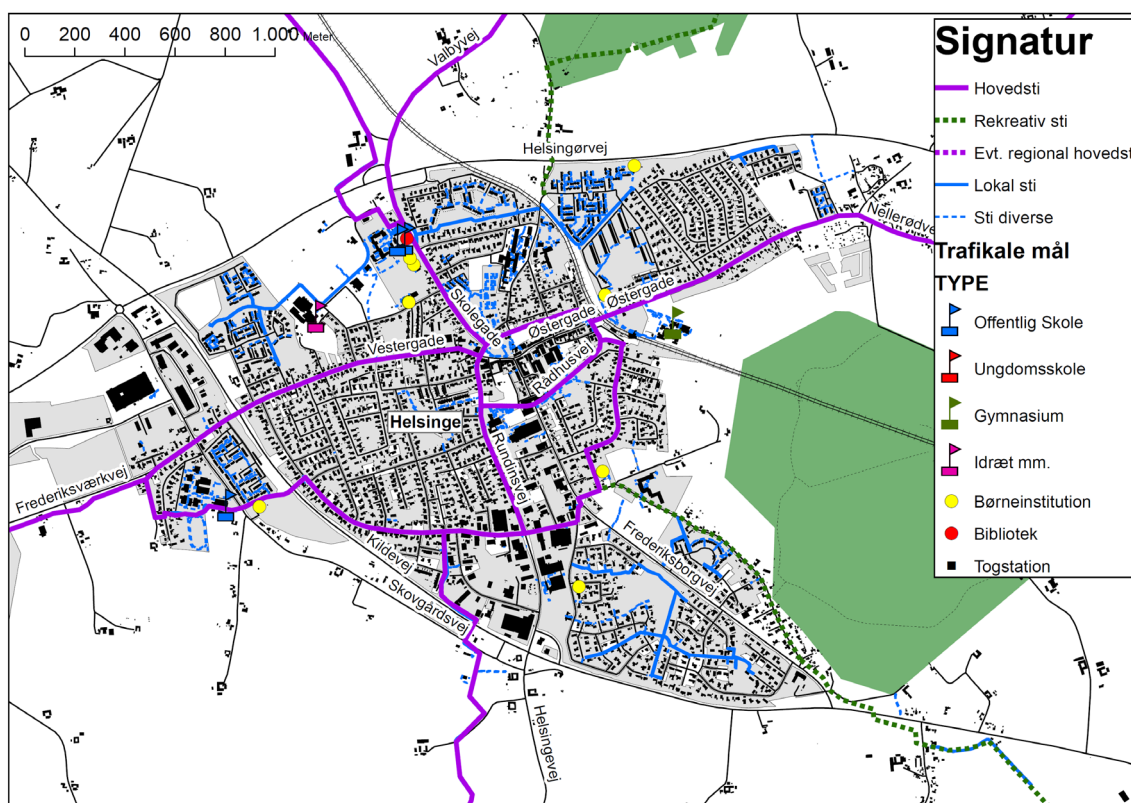
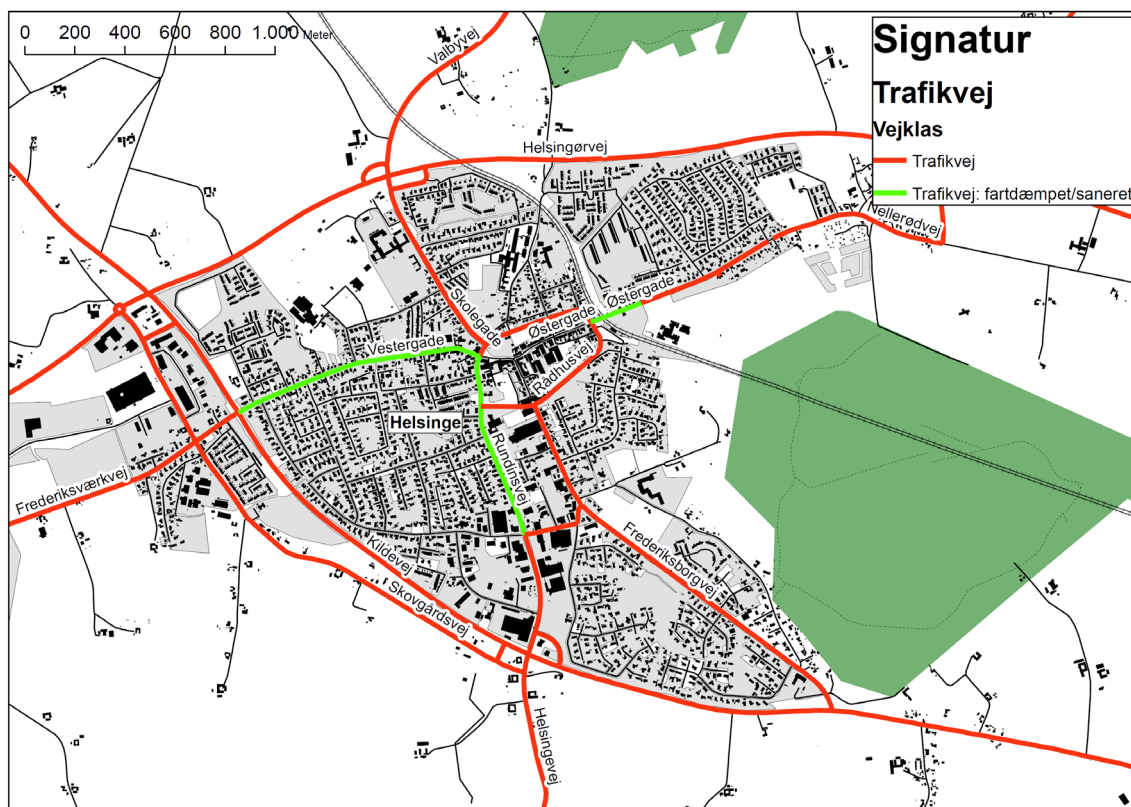
Kortene for vejklassificeringen viser to kort med hhv. en vejklassificering opdelt på trafikveje og lokalveje. Nye forslag til saneringer eller fartdæmpning er vist. Desuden er der udarbejdet et kort over de foreslåede hovedstiruter og de eksisterende lokale stier samt vigtige lokale turmål for lette trafikanter.



Figur 11. Vej- og stiklassificering i Gilleleje



Figur 12 Vej- og stiklassificering i Græsted



Figur 13. Vej- og stiklassificering i Helsingør

6. Forslag til konkrete projekter

Det foreslås at der indledningsvis gennemføres en samlet kortlægning af de eksisterende hastighedsklasser og en efterfølgende tilpasning i forhold til de foreslåede retningslinier for vejenes funktioner, som beskrevet i kapitel 4.

På baggrund af vejklassificeringen, stiplanen, trafiksikkerhedsplanen og forslag til generel hastighedsklassificering, er der derudover udarbejdet følgende konkrete forslag til nyanlæg og ombygninger af stier og veje, som skal medvirke til at implementere vejklassificeringen og hastighedsplanen.

Hastighed

Alle forslag til hastighedsændringer knytter sig hovedsageligt til sikkerhedsproblemer på vejnettet, og er alle omfattet af trafiksikkerhedsplanen.

Hastigheden på trafikvejnettet foreslås ændret på følgende strækninger:

- Kildevej: 80 km/t - 70 km/t mellem Frederiksborgvej og Skovgårdsvejs tilslutning
- Valbyvej: 80 km/t - 60 km/t fra jernbaneoverskæringen og ind til Helsinges byzoneskilt
- Valbyvej: 80 km/t - 70 km/t fra Vibelandsvej til Møngevej. Evt. helt frem til jernbaneoverskæringen.
- Dønnevældevej: 80 km/t - 60 km/t fra Bjørnstrupvej til Faksemosevej

Stianlæg

Der foreslås etableret cykelfaciliteter i form af nye stier på følgende trafikveje i åbent land, som alle er omfattet af stiplanen:

- Valbyvej-Hesselbjergvej
- Vibelandsvej
- Dønnevældevej - Græstedvej
- Strandvejen – sammenhængende fra Smidstrup til Vejby
- Nakkehoved Strandvej
- Tulstrupvej
- Helsingesvej – ml. Blistrup og Smidstrup

Der foreslås etableret cykelfaciliteter på følgende gader i byområderne Gilleleje, Græsted og Helsinges, som alle er omfattet af stiplanen:

- Østergade i Helsinges, kantbaner
- Græsted Stationsvej i Græsted, kantbaner
- Rundinsvej i Helsinges, cykelstier

Sanering og fartdæmpning

Der foreslås etableret sanering og/eller fartdæmpning på følgende strækninger i byområderne Gilleleje, Græsted og Helsinges. Projekter med sanering/fartdæmpning er på nær Rundinsvej ikke omfattet af hverken sti- eller trafiksikkerhedsplanen.

- Strandvejen fra Smidstrup – Vejby: Generel hastighedstilpasning ift. cykeltrafikken. 40-60 km/t.
- Vesterbrogade i Gilleleje, fartdæmpes i den vestlige ende, da denne strækning i høj grad kan anvendes af gennemkørende trafik.
- Østergade, fra Gymnasiet til Rådhusvej, pga. mange lette trafikanter og vigtige turmål

- Rundinsvej, fra Bymosevej til Vestergade, pga. mange uheld med lette trafikanter. Kombineres med cykelsti/cykelbaner. (Er omfattet af Trafiksikkerhedsplanen)
- Vestergade, fartdæmpes fra broen under Kildevej til Rundinsvej. Alternativt anlægges cykelstier i begge sider.
- Gilleleje Hovedgade, fra Øster Allé til Gasværksvej, fartdæmpes pga. uheld og utryghed
- Græsted Stationsvej-Holtvej,

Det videre arbejde

Det skal bemærkes, at der ikke frigives anlægsmidler til realiseringen af vejklassificeringsplanen, idet hovedparten af projekter er indeholdt i stiplanen og trafiksikkerhedsplanen.

En detaljeret gennemgang af vejnettet i forhold til funktion og hastighed, kan dog munde ud i en række konkrete projektforslag der prioriteres i en handlingsplan, hvor der afsættes ressourcer til gennemførelsen.