



Thorsminde

Vemb

Staby

Ulfborg

Holstebro

Nr.
Felding

Mejrup

Tvis

Vinderup

Sevel

Vejplan
Holstebro Kommune

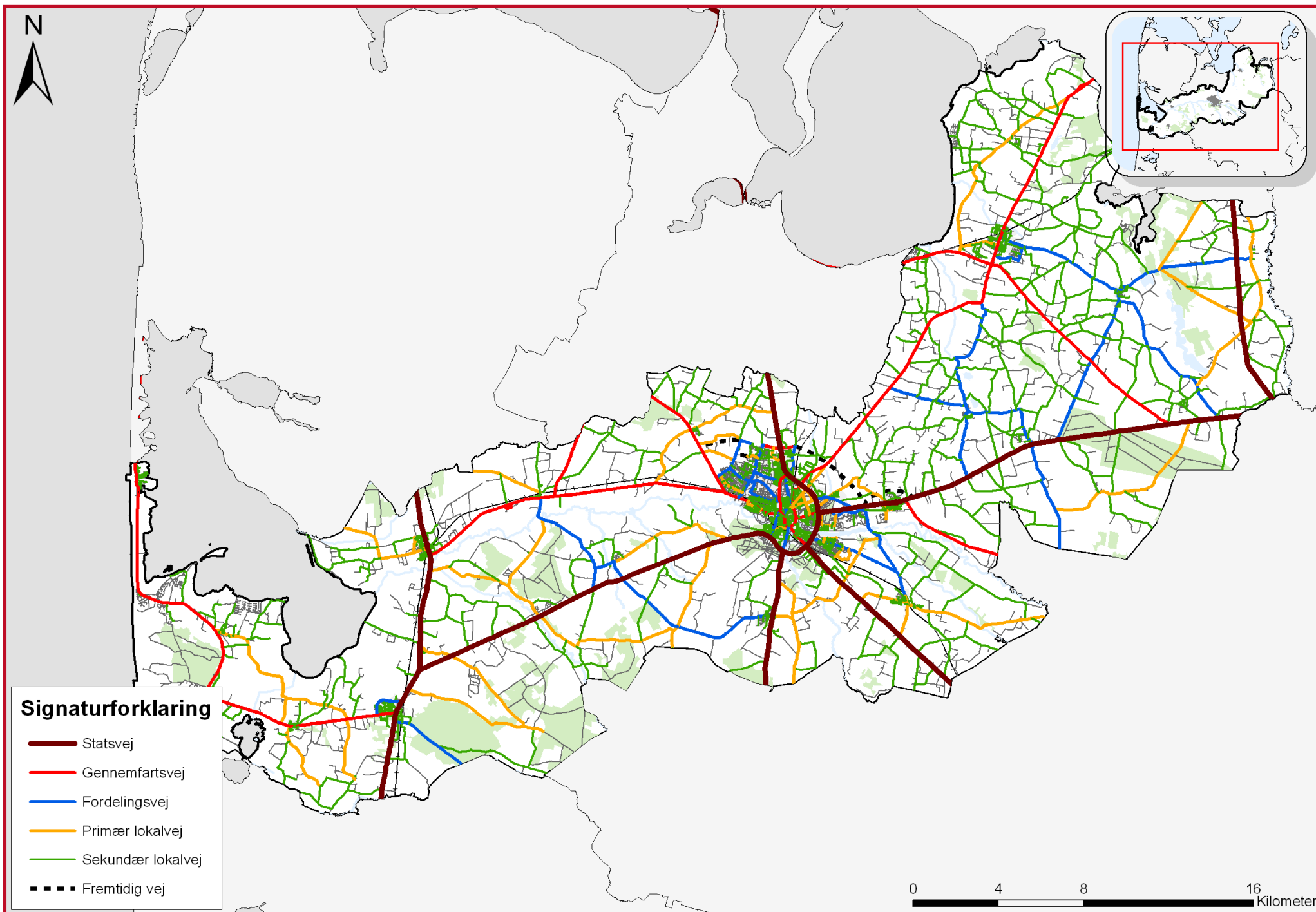


Holstebro Kommune

Vejplan

Godkendt d. 29. juni 2009

Udarbejdet af Holstebro Kommune i samarbejde med Grontmij | Carl Bro A/S



På vejområdet har kommunalreformen medført, at de veje, der tidligere hørte under de 3 gamle kommuner Ulfborg-Vemb, Vinderup og Holstebro og de veje, der tidligere var amtsveje, fremover skal udgøre det trafikale vejnet i Holstebro Kommune. Et vejnet, der skal være med til at sikre en god fremkommelighed, et godt serviceniveau samt en høj trafiksikkerhed.

For at sikre dette er der foretaget en ny klassificering af vejnettet, der skal danne baggrund for administrationen af vejområdet. Klassificeringen skal være med til at bidrage til en langsigtet planlægning, der angiver, hvilke mål og intentioner Holstebro Kommune vil arbejde hen imod med de fremtidige investeringer på vejområdet.

Vejklassificeringen skal derudover være med til at skabe et funktionelt og sammenhængende vejsystem, der tydeligt viser trafikanterne, hvilken type vej de færdes på samt hvilken adfærd, der forventes af dem og deres medtrafikanter. Denne tydelighed kan skabes gennem en ensartethed og genkendelighed i de forskellige vejklasser mht. funktion og udformning.

Formålet med vejplanen er at angive nogle overordnede retningslinier for, hvilken funktion vejene i hver enkelt vejklasse skal have og hvordan vejene bør udformes og indrettes. De forhold, der således er nævnt for hver vejklasse, skal derfor ses som forhold, der på sigt bør arbejdes hen imod i forbindelse med nye projekter eller ændring af eksisterende forhold. Det er således ikke hensigten, at der efter vedtagelse af vejplanen skal ændres på de eksisterende forhold her og nu.

Vejplanen angiver ikke krav til driften af vejene i Holstebro Kommune. Ligeledes er kommunens vintervedligeholdelse heller ikke en del af planen, idet denne fremgår af det vedtagne vinterregulativ for Holstebro Kommune.

For hver vejklasse er der ikke taget stilling til krav om belysning og mastehøjde, idet dette særskilt behandles i en samlet belysningsplan for kommunen.

Vejklassificeringen er udarbejdet på baggrund af møder mellem rådgiver og kommunens medarbejdere indenfor vejadministration, drift og planlægning samt på baggrund af betragtninger om de enkelte vejes funktion i det overordnede vejnet i Holstebro Kommune.





Holstebro Kommune er en del af Region Midtjylland, der består af 19 kommuner. Holstebro Kommune står i dag sammen med de øvrige vestjyske kommuner svagt indenfor områder som befolkningsudvikling, erhverv, uddannelse og indkomst. Men udviklingen for Holstebro Kommune går i den rigtige retning, om end lidt langsommere end i den østlige del af regionen. Ser man på hele Region Midtjylland, forventes det, at Holstebro Kommune fremover vil komme til at spille en aktiv rolle for udviklingen i den nordvestjyske del af regionen.

Holstebro er i regionen udpeget som kommunecenter og center for udviklingen i nordvestjylland. Vinderup og Ulfborg er udpeget som områdecentre for den nordlige og vestlige del af kommunen. Det er Byrådets ønske fortsat at udnytte de forskelligheder som præger byerne i dag samt fortsat at have kommunale byggegrunde i alle bysamfund. Dette vil være med til at skabe en positiv udvikling generelt.



2.1 Byudvikling

I Holstebro by fokuseres der på byomdannelse i tre områder i city indenfor cityringen, i bydelen mellem Stationsvej og Skivevej og i trekanten mellem Døesvej og Thorsvej.

Holstebro city

Ifølge kommuneplanen skal Holstebro City være et levende og smukt center for handel, erhverv, for bosætning og for kultur- og fritidsliv. Her er der planer om:

- At integrere Storå som en del af bymidten
- At integrere Stationsvej kvarteret, der har et stort byomdannelsepotentiale, som en del af cityområdet
- At der i tætte byområder gives plads til øgede bebyggelseshøjder

Bydelen mellem Skivevej og Struervej

I dette område forventes der fortsat at ske en større byomdannelse. Der foreligger planer om

- At udvikle et centerområde med plads til boliger, butikker og kontorerhverv i området langs Stationsvej
- At omdanne udtjente erhvervsbygninger til boliger

Trekanten mellem Døesvej og Thorsvej

Boligforeningerne i området er gået sammen om en fælles markedsføring af området som den grønne trekant. Der er igangsat en omfattende renovering og fornyelse af en stor del af de lejligheder, der er i området. Generelt er der sat fokus på at give hele området et kvarterløft, med fokus på kulturelle og sociale områder.

2.2 Bosætning

De seneste 5 år er der bygget 1.417 boliger i Holstebro Kommune. I Holstebro By er der etableret 5 nye boligområder:

- I området Gårdhøje er der ved Harald Leths Vej plads til ca. 180 nye boliger.
- Ved Mozartsvej er der plads til ca. 60 nye boliger i området syd for kolonihaverne og ud til Ellebæk.
- Ved Hornshøj omfatter den nye bydel ca. 2500 nye boliger, der skal bygges over 30 år. I første omgang er der planlagt 400 nye boliger.
- Ved Mejrup Storå er der planlagt et areal med plads til ca. 150 boliger.
- I Halgård resterer der at blive opført ca. 100 nye boliger.

I Vinderup er der to udbygningsområder, Vindelevgård og Bjertparken. Samlet er der i dag 39 byggemodnede grunde til salg og der er fortsat mulighed for at etablere yderligere boligområder.

I Ulfborg er der to udbygningsområder, Søparken og Odinsvej og et omdannelsesområde ved Rugvænget, hvor der i planperioden forventes opført ca. 90 parcelhuse og 36 tæt-lav-boliger.

I lokalcentrene og i landsbyerne er der også grunde til salg, såvel kommunale som private grunde.

I kommunens boligbyggeprogram forventes det, at der frem til 2020 vil blive opført ca. 3.285 boliger. Dette vil samlet set have en indflydelse på det eksisterende vejnet i områderne.

2.3 Erhverv

I Holstebro, Vinderup, Ulfborg og Vemb er der på trods af nye erhvervsarealer fortsat behov for arealer til erhverv, især i Holstebro.

I Holstebro by er der behov for erhvervsarealer langs udfaldsvejene vest for Struer Landevej og nord for Nordre Ringvej, nord for Viborgvej overfor erhvervsområdet ved Sletten og øst for Herningvej ind mod Tvis.

2.4 Infrastruktur

Region Midtjylland forudser en stigning i den regionale trafik, hvilket også får betydning for trafikken og vejnettet i Holstebro Kommune. Derfor vil der fortsat være behov for udbygning af kommunens vejnet og for en øget indsats indenfor trafiksikkerhed.

Vejdirektoratet forudser en stigende trafikmængde på centrale strækninger i Region Midtjylland i årene frem mod 2015. Der forventes en stigning i trafikken på strækningerne Holstebro – Herning, Viborg – Århus og Herning – Århus på 25 – 35 %. Rute 18 Holstebro – Herning – Vejle udgør i dag en af de vejstrækninger, som forårsager flaskehalsproblemer og sikkerhedsproblemer og som er hæmmende for den samlede regionale udvikling.

På den baggrund arbejdes der for en fremtidig motorvej øst om Holstebro. Motorvejen er vigtig for at den regionale trafik i fremtiden kan fungere optimalt. Derudover vil motorvejen være med til at adskille den regionale trafik fra den lokale trafik, der i takt med byvæksten mod øst vil øges.

Den endelige linieføring for motorvejen er endnu ikke lagt fast, men for Holstebro er det vigtigt, at motorvejen ikke kommer til at ligge længere ude end at den kan aflaste byens indre vejnet samtidig med, at der fortsat skal være plads til byudvikling mod øst.

Med den forventede stigning i den regionale trafik mellem regionens byer forventes det også, at trafikken til Holstebro som handels – og kulturcenter vil stige. Samtidig forventes der en stigning i den interne trafik i Holstebro. Der vil derfor fortsat være behov for udbygning af Holstebro Kommunes vejnet og for en indsats, der kan afbøde for trafikens negative virkninger som f.eks. flere uheld og ringere fremkommelighed.

I takt med byudviklingen i Holstebro forventes det, at Ringvejen bliver yderligere belastet både af regional trafik, men også af den interne trafik i byen.

For at aflaste Ringvejen er Nordre Ringvej udbygget mod vest mellem Struer Landevej og Hjermvej og udbygningen er fortsat til Mozartsvej og Vilhelmborgsvej. På sigt er det planen, at Nordre Ringvej skal udbygges mod øst med en Østre Ringvej mellem Hjermvej, Skivevej og Viborgvej. Vejdirektoratet planlægger en omfartsvej nord om Mejrup Kirkeby således, at vejen igennem byen aflastes især for gennemfartstrafikken.

I Vinderup er der planer om at etablere en omfartsvej vest om Vinderup by mellem Struervej og Skivevej. Dette vil være med til at aflaste handelsgaden i Vinderup.



3 MÅLSÆTNING

Vejreglerne anbefaler en funktionel klassificering af vejnettet, dvs. en klassificering, der angiver vejenes trafikale funktion eller betydning.

Målet med denne vejplan og vejklassificering er, at den skal danne udgangspunkt for en udformning og indretning af vejen, der understøtter og over for trafikanterne signalerer de forskellige vejtypers trafikale funktion. Denne klassificering skal være med til at sikre en høj fremkommelighed på det overordnede vejnet og stor tilgængelighed på det mere fintmaskede lokalvejnet.

Samlet set skal det klassificerede vejnet være med til tydeligt at angive overfor trafikanterne, hvilken type vej de færdes på og dermed også hvilken adfærd, der forventes af dem.

4.1 Vejklasser i det åbne land

Vejklassificeringen i det åbne land består af en udpegning af trafikvejnettet udenfor byerne. Ved byer forstås de områder, hvor færdselslovens regler for tættere bebygget område gælder, mens åbent land er områderne udenfor.

Udpegningen af de eksisterende kommunale veje er foretaget på baggrund af en opdeling af vejene i 4 grupper alt efter vejenes funktion i vejnettet:

- **Gennemfartsveje**
- **Fordelingsveje**
- **Primære lokalveje**
- **Sekundære lokalveje**

Det klassificerede vejnet fremkommer ved, at alle de fastlagte trafikvejnet sættes sammen og vurderes i forhold til hinanden. Samlet set danner de hermed et totalbillede af de forskellige trafikantgruppers krav og forventninger til de enkelte vejstrækninger og deres funktion.

Som hovedregel gælder det, at trafikafviklingen på gennemfartsveje og fordelingsveje sker på motorkøretøjernes præmisser, mens trafikafviklingen på lokalvejene primært sker på de lette trafikanter præmisser.

Samtidig er der i forbindelse med vejklassificeringen set på den indbyrdes rejseafstand mellem vejene.

Således er der brugt et vejledende køretidskriterium som retningsgivende for, om en vej skal være fordelingsvej eller lokalvej. Rejsetiden på en fordelingsvej bør højst være 3 – 5 minutter for hovedparten af turene, hvilket for en hastighed på 60 – 70 km/t svarer til en tur på maks. 5 – 6 km.

For lokalveje er der skelnet til, at rejsetiden højst må være 3 minutter, hvilket for en hastighed på 50 km/t svarer til en tur på 2,5 km.

For gennemfartsveje og fordelingsveje er der angivet en hastighedsgrænse på 80 km/t, men lokalt kan der fastsættes en lavere hastighedsgrænse. Ønskes der en lavere hastighed, forudsætter det en godkendelse fra politiet.

4 VEJKLASSE

4.1.1 Gennemfartsveje

Gennemfartsveje defineres som de veje, der betjener gennemfartstrafik og er karakteriseret ved at være veje med god fremkommelighed samt høj trafiksikkerhed, dvs. veje med få kryds og tilslutninger samt få langsomme køretøjer. De tidligere amtsveje og de nuværende statsveje er alle udpeget som gennemfartsveje.

Gennemfartsvejene varetager transportfunktionen og er indrettet til en hurtig og sikker afvikling af den gennemkørende trafik.

Gennemfartsvejene dækker det behov, der er for transport mellem landsdelene, de omkringliggende områder og byerne.

Trafikken afvikles med så lille hastighedsspredning som muligt for at sikre den gode fremkommelighed og den høje trafiksikkerhed. Derfor bør de langsomme køretøjer samt cykeltrafikken ikke blande sig med gennemfartstrafikken.



For gennemfartsvejene i det åbne land bør følgende retningslinier være opfyldt:

- Hastigheden bør som udgangspunkt være 80 km/t, men lokalt kan der fastsættes en lavere hastighedsgrænse. En lavere hastighed bør kun forekomme i forbindelse med kryds eller f.eks. igennem en blå by.
- Vejen bør være anlagt som 2 sporet vej eller som 2 + 1 vej. En 2 + 1 – vej er med til at fremme fremkommeligheden på gennemfartsvejen.
- Køreretningerne bør adskilles vha. midterheller, autoværn, spærrelinier eller rumleriller som supplement til vognbanelinierne.
- Vejledende køresporsbredde på 3,50 – 3,75 m samt kantbaner.
- Cykeltrafik bør afvikles på cykelstier parallelt med kørebanen i eget tracé.
- Enkeltrettede cykelstier bør anlægges med en bredde på min. 1,5 m og min. 1,0 m skillerabat mellem kørebane og cykelsti.
- Dobbeltrettede cykelstier bør anlægges med en bredde på min. 2,5 m og min. 1,0 m skillerabat.
- Krydsninger mellem 2 gennemfartsveje bør ske i rundkørsler, kanaliseringsanlæg eller i signalregulerede kryds.
- Krydsninger mellem en gennemfartsvej og en fordelingsvej eller lokalveje bør ske i vigepligtsregulerede T-kryds med kanalisering.
- Standsning og parkering bør kun være tilladt i parkeringslommer og ved rastepladser.
- Vejen bør være facadeløs og antallet af markoverkørsler bør fremover reduceres.
- Der kan vejvises til nær- og fjernmål fra en gennemfartsvej samt opsættes servicevejvisning.

4.1.2 Fordelingsveje

Fordelingsveje defineres som veje, der forbinder lokalveje med gennemfartsveje og er karakteriseret ved god fremkommelighed, god tilgængelighed og god sikkerhed for alle trafikantgrupper.



Fordelingsvejene samler trafikken op fra lokalvejene og fordeler trafikken videre til en anden lokalvej eller til en gennemfartsvej. Fordelingsvejene kan derfor have mange vejtilslutninger og betydelige trafikintensiteter, idet alle trafikantgrupper færdes her. Ligeledes kan der forekomme langsomme køretøjer på fordelingsvejene.

På de åbne strækninger tilgodeses fremkommeligheden, mens krydsene prioriterer adgangen til lokalvejene og mellem fordelingsvejene indbyrdes.

På fordelingsvejene bør følgende retningslinier være opfyldt:

- En hastighedsgrænse på 80 km/t som udgangspunkt, men

der kan også forekomme hastighedsgrænser på 60 – 70 km/t eller i særlige tilfælde lokalt en hastighedsgrænse på 40 – 50 km/t.

- Cykeltrafikken bør afvikles langs vejen på cykelstier, kantbaner eller på kørebanen afhængigt af hastighed og trafikmængde.
- Vejledende køresporsbredde på 3,00 – 3,25 m.
- Krydsninger mellem 2 fordelingsveje bør ske i rundkørsler eller i vigepligtsregulerede kryds med kanalisering. Krydsninger mellem fordelingsveje og lokalveje bør ske i vigepligtsregulerede kryds.
- Rejsetiden på fordelingsvejene bør højst være 3 – 5 minutter, før en gennemfartsvej nås. Ved en hastighed på 60 – 70 km/t svarer dette til en kørelængde på max. 5 – 6 km.
- Fordelingsvejene bør have begrænset facadeadgang.
- Parkering på kørebanen bør ikke tillades på fordelingsveje, dog bør der etableres holdepladser i en passende afstand.
- Der kan vejvises til nær- og fjernmål fra en fordelingsvej samt opsættes servicevejvisning.

4.1.3 Primære lokalveje

De primære lokalveje i det åbne land defineres som veje, der betjener lokaltrafikken, tilgodeser god tilgængelighed til den enkelte ejendom og skaber trafiksikkerhed for alle. Trafikafviklingen sker primært på de lette trafikanters præmisser.

Lokalvejene giver alle trafikanter til og fra de omkringliggende ejendomme adgang til vejnettet. Vejene er kendetegnet ved mange kryds og tilslutninger og lave hastigheder af hensyn til sikkerheden.

4 VEJKLASSER



For lokalvejene bør følgende retningslinier opfyldes:

- Vejene har en hastighedsgrænse på 80 km/t. Lokalt kan der fastsættes lavere hastighedsgrænser på 40 – 70 km/t. Det kan enkelte steder være nødvendigt at supplere den lave hastighed med hastighedsdæmpende foranstaltninger.
- Lokalveje med en hastighedsgrænse på 70 - 80 km/t bør anlægges med 2 spor med en køresporsbredde på 3,25 – 3,50 m samt kantbaner. Lokalveje med en hastighedsgrænse på 40 - 50 km/t bør have en køresporsbredde på 2,75 – 3,25 m incl. kantbaner.
- Ved lave hastigheder kan lokalveje anlægges som 1-sporet vej eller afmærkes som 2-1-vej.
- Lokalveje bør ikke have direkte adgang til gennemfartsvejene. Lokalvejes tilslutning til fordelingsveje bør som udgangspunkt ske i vigepligtsregulerede T-kryds. Krydsninger mellem lokalveje bør ske i T-kryds.
- Rejsetiden på lokalvejene bør højst være 3 minutter, før en fordelingsvej nås. Ved en hastighed på 50 km/t svarer dette til en kørelængde på max. 2,5 km.

- Der er ingen krav til krydsafstande eller afstand mellem overkørsler.
- Der kan vejvises til nær- og fjernmål fra en lokalvej samt opsættes servicevejvisning.

4.1.4 Sekundære lokalveje

Sekundære lokalveje defineres som de veje i det åbne land, der har den laveste vejkategori sammen med de private fællesveje. De sekundære lokalveje skaber forbindelse til lokalvejene og skaber intern forbindelse mellem de sekundære lokalveje.

Kriterierne følger som udgangspunkt kriterierne for lokalvejene. Foruden de nævnte hastighedsgrænser, der gælder for lokalveje, kan der på de sekundære lokalveje lokalt fastsættes hastighedsgrænser på 30 km/t. De sekundære lokalveje anlægges som minimum med en grusbelægning.

4.2 Vejklasser i by

I byområderne er vejene klassificeret indenfor 4 grupper hver med deres funktion:

- **Gennemfartsveje**
- **Fordelingsveje**
- **Primære lokalveje**
- **Sekundære lokalveje**

4.2.1 Gennemfartsveje

Gennemfartsvejene i byerne defineres som de veje, der har en overordnet funktion til fordeling af trafikken også indenfor bygrænserne. Det er de veje, der leder trafikken ind og ud eller omkring byerne f.eks. i form af Ringvejen omkring Holstebro by. Ringvejen har Vejdirektoratet som vejbestyrelse. Gennemfartsvejene betjener den gennemkørende trafik, trafikken mellem Holstebro Kommune og de omkringliggende kommuner og mellem de enkelte bysamfund.

Gennemfartsvejens funktion er at sikre en høj fremkommelighed for den gennemkørende trafik. Trafikken afvikles således på motorkøretøjernes præmisser.

Gennemfartsveje i by bør opfylde følgende retningslinier:

- Vejen bør have en køresporsbredde på 3,25 – 3,75 m
- Der bør etableres cykelsti langs gennemfartsvejen eller i eget tracé. Dette vil være med til at bibeholde andelen af cykeltrafik ind mod byerne. Cykelstierne bør være asfalteret og med belysning. Stikrydsninger kan understøttes af en afvigende belægning kombineret med

en midterhelle eller en hævet flade.

- Hastighedsgrænse på 50 – 60 km/t eller lokalt 70 - 80 km/t.
- Krydsninger mellem gennemfartsveje bør ske i rundkørsler eller i signalregulerede kryds. Krydsninger mellem gennemfartsveje og fordelingsveje bør som minimum understøttes af primær- og sekundærheller samt venstresvingsbaner på primærvejen.
- Antallet af sidevejstilslutninger bør begrænses og vigepligtsregulerede tilslutninger til fordelings- og lokalveje bør markeres fysisk med f.eks. overkørsler eller sekundærheller.
- Der kan vejvises til nær- og fjernmål samt opsættes servicevejvisning.



4.2.2 Fordelingsveje

Fordelingsvejene i byerne defineres som de veje, der forbinder gennemfartsvejene og lokalvejene. Vejene indgår i et sammenhængende og overskueligt trafikvejnet for byen og byområdet og danner sammen med de primære lokalveje lokaltrafikområder af passende størrelse og mellem de enkelte kvarterer i byen.



På fordelingsvejene bør følgende retningslinier være opfyldt:

- Hastighedsgrænse på 50 – 60 km/t eller 70 km/t. Lokalt kan der fastsættes en hastighedsgrænse på 30 – 40 km/t.
- Vejene bør have en køresporsbredde på 3,25 – 3,75 m.
- Der er begrænset behov for kontakt på tværs af vejen.
- Vejen bør være facadeløs og antallet af overkørsler bør begrænses.
- Der bør være anlagt midterrabat eller afmærket med dobbelt spærrelinie.
- Fodgængere bør altid være adskilt fra kørebanen ved mindst en kantsten og cykler bør normalt være adskilt fra kørebanen af en rabat eller en kantsten eller stribe,

alt afhængig af antal biler og cyklister. Cykeltrafikken bør krydse vejen i rundkørsler eller i signalregulerede kryds.

- Krydsninger mellem fordelingsveje bør som minimum understøttes af sekundærheller eller evt. af venstresvingsbaner på den gennemgående vej.
- Vigepligtsregulerede tilslutninger til lokalveje og sekundære lokalveje bør markeres fysisk med f.eks. overkørsel eller sekundærhelle.
- Venstresvingende i signalregulerede kryds bør sikres en konfliktfri afvikling enten med separatregulering eller regulering med grøn pil.
- Busstoppesteder bør være anlagt med buslommer.
- Der bør være standsningsforbud.
- Der kan vejvises til nær- og fjernmål fra en fordelingsvej.

Fordelingsveje med lav hastighed (30 – 40 km/t) bør benyttes på de veje, hvor følgende retningslinier gør sig gældende:

- Der er mange cyklister men ingen cykelsti.
- Der er mange krydsende lette trafikanter.
- Foran skoler, institutioner, butikker eller hvor oversigtsforholdene kræver det.

Fordelingsveje med lav hastighed bør have en udformning, der understøtter den lave hastighedsgrænse evt. gennem hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Disse "krav" til fordelingsvejene kan være svære at opfylde i alle tilfælde. Nogle krav vil kunne bruges på nogle fordelingsveje, mens andre krav måske bedre kan opnås på de primære lokalveje. Men vigtigt er det, at nogle af fordelingsvejene kan opfylde kravene, idet der herved opnås en koncentration af trafikens gener, som bl.a. støj, på få veje. Samtidig begrænses antallet af veje, hvor der skal foretages uheldsbekæmpelse og kapacitetsforbedringer.

4.2.3 Primære lokalveje

Primære lokalveje i byerne defineres som veje, der skaber forbindelse mellem fordelingsvejene og de sekundære lokalveje. Lokalvejenes funktion er at skabe adgang til det enkelte område og den enkelte ejendom. Trafikken på lokalveje afvikles primært på de lette trafikanter præmisser.

Lokalveje bør udformes, så de opfattes som indirekte og besværlige for den gennemkørende trafik. Dette kan nås ved lavere hastighedsgrænser og etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, etablering af overkørsler i kryds, hvor f.eks. fortove føres ubrudt forbi sidevejen samt vejlukninger mv. De lokalveje, hvor der kører kollektiv trafik, bør dog så vidt muligt friholdes for overkørsler samt vertikale hastighedsdæmpere.

Følgende retningslinier bør være opfyldt på lokalveje:

- Hastighedsgrænse på 50 km/t og lokalt en hastighedsgrænse på 30 – 40 km/t typisk i boligområder.
- Køresporsbredde på 2,75 – 3,25 m incl. kantbaner.
- Kørebanelen bør være afgrænset af kantsten og fortov.



4.2.4 Sekundære lokalveje

De sekundære lokalveje defineres som den laveste vejklasse i by. Disse veje betjener de lokale områder, de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker og den langsomtkørende trafik.

På de sekundære lokalveje bør følgende retningslinier være opfyldt:

- En hastighedsgrænse på 40 – 50 km/t, lokalt 30 km/t. Meget lav hastighed, 10 – 20 km/t, benyttes hvor vejene udformes som lege- og opholdsområder, jf. Færdselslovens § 40, i gågader og på torve og pladser.
- I velafgrænsede boligområder kan der indføres lokale hastighedszoner.
- Kørebanelbredden bør anlægges på 4 – 5,5 m.

5 VEJKLASSIFICERING

5.1 Vejklassificering i det åbne land

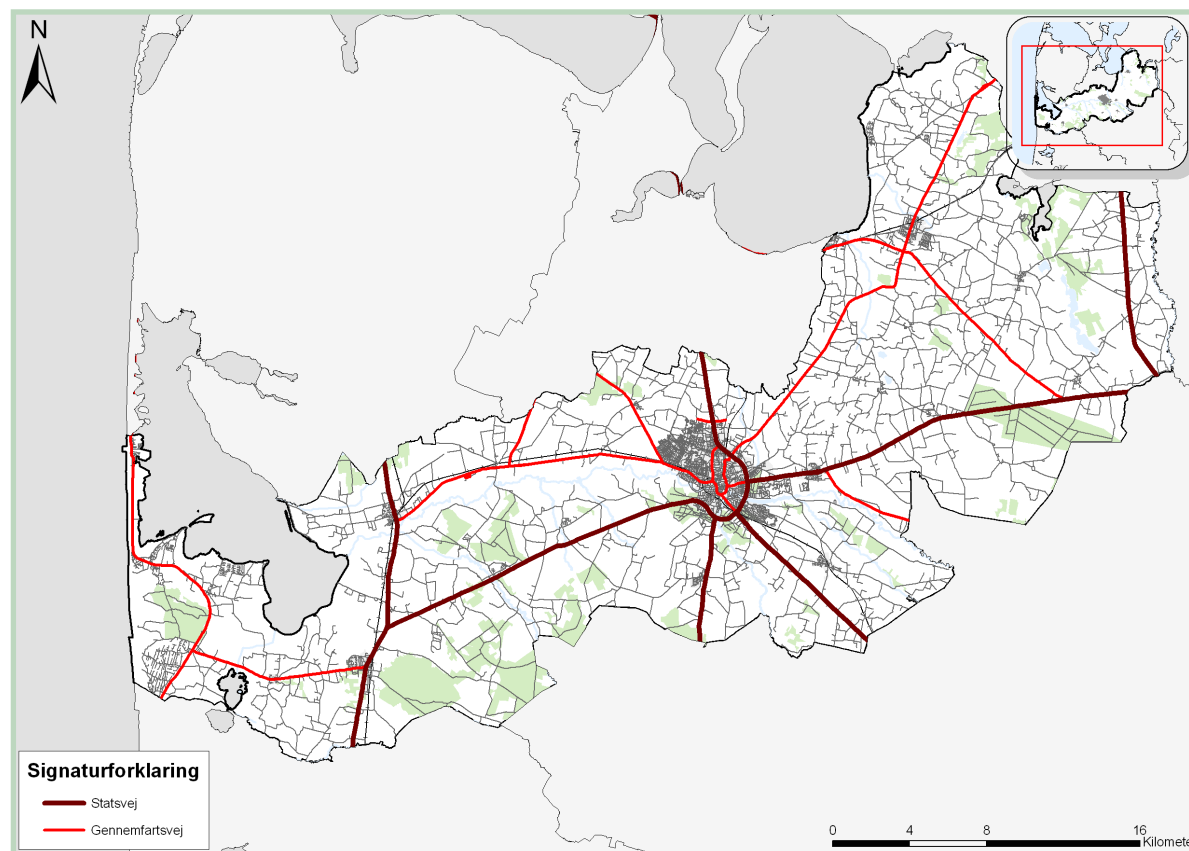
Vejklassificeringen i det åbne land fremgår af figur 1 og BILAG A

5.1.1 Gennemfartsveje

Gennemfartsvejene i det åbne land er primært statsvejene og de tidligere amtsveje. Disse veje har en overordnet funktion og er de veje, der leder trafikken ind og ud af byerne eller omkring byerne i form af ringvejen.

Følgende veje er klassificeret som gennemfartsveje:

- Ringvejen, hovedlandevej 11
- Ringkøbingvej, hovedlandevej 16
- Skjernvej, hovedlandevej 11
- Herningvej, hovedlandevej 34
- Holstebrovej, hovedlandevej 16
- Holmegade, hovedlandevej 16
- Harbogade, hovedlandevej 537
- Stabyvej, hovedlandevej 537
- Klitvej, hovedlandevej 181
- Vembvej, hovedlandevej 28
- Damhusvej, hovedlandevej 28
- Burvej, hovedlandevej 509
- Lindtorpvej, hovedlandevej 509
- Vilhelmsborgvej, hovedlandevej 521
- Struer Landevej, hovedlandevej 11
- Skivevej, hovedlandevej 189
- Viborgvej, hovedlandevej 16
- Hodsagervej, hovedlandevej 185
- Møgelvangvej, hovedlandevej 513
- Struervej, hovedlandevej 513
- Salshøjvej, hovedlandevej 513
- Herningvej, hovedlandevej 18
- Søndergade, hovedlandevej 189
- Nørregade, hovedlandevej 189

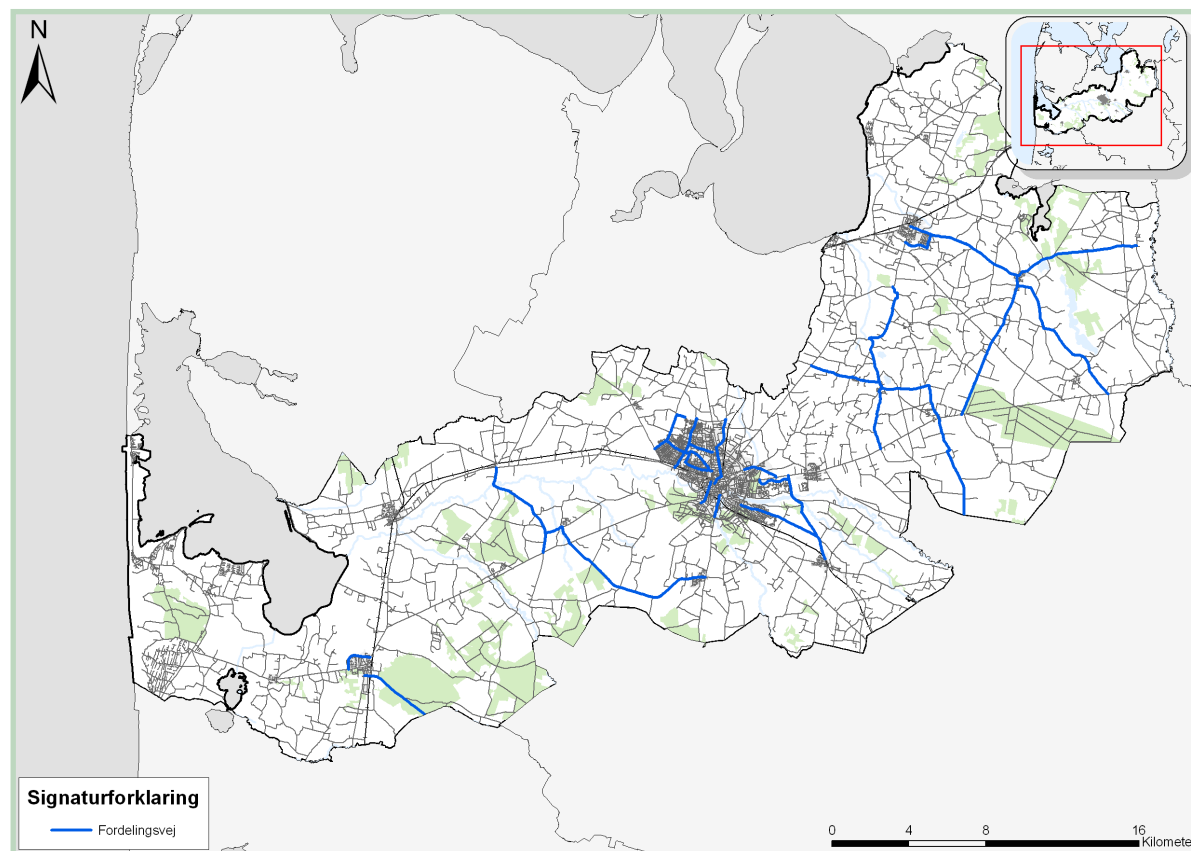


Figur 1, Gennemfartsveje og Statsveje

5.1.2 Fordelingsveje

Veje, der er klassificeret som fordelingsveje i det åbne land, fremgår af figur 2 og BILAG B:

- Sevelvej
- Vesterled
- Søgårdvej
- Hjelmvej
- Nautrupvej
- Bjergbyvej
- Djeldvej
- Skavevej
- Sevelvej
- Nørrevang
- Trabjergvej
- Bukdalvej
- Ryde Møllevej
- Rydevej
- Hvamvej
- Hedegårdvej
- Hesselåvej
- Sognstrupvej
- Nr. Feldingvej
- Idom Kirkevej
- Sønderbækvej
- Burvej
- Idom Kirkevej
- Torstedvej
- Tvis Møllevej
- Nørreport
- Prins Buris Vej



Figur 2, Fordelingsveje

5 VEJKLASSIFICERING

5.1.3 Lokalveje

Følgende veje er klassificeret som lokalveje i det åbne land:

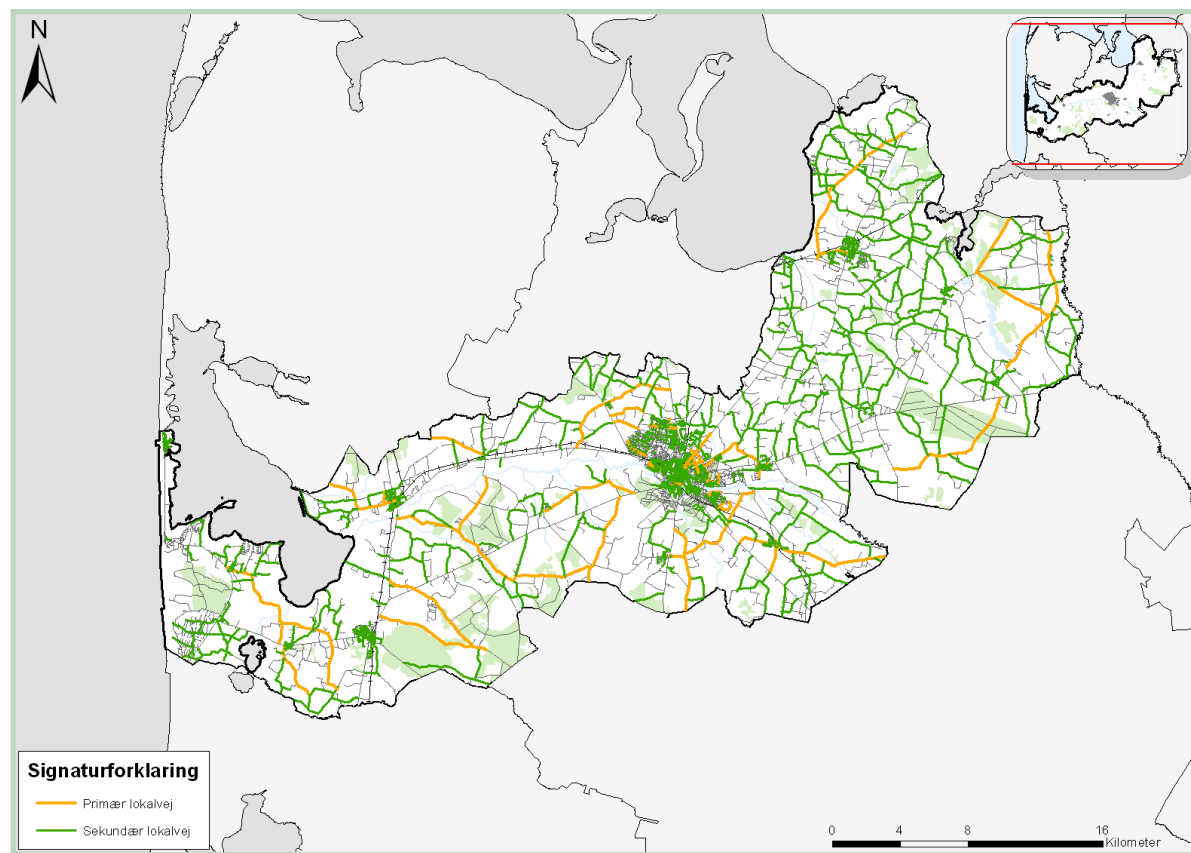
- Gl. Landevej
- Landtingvej
- Gl. Skivevej
- Præstevej
- Rønhøjvej
- Tingvej
- Trevældvej
- Viborgvej
- Abildholt Hedevej
- Abildholt Vej
- Lauggade
- Hvidmosevej
- Hovedgaden
- Gedbovej
- Skautrupvej
- Smedegårdvej
- Tingagervej
- Halgårdvej
- Munkbrovej
- Sørvadvej
- Nr. Felding Kirkevej
- Ormstrupvej
- Blæsbjergvej
- Nymøllevej
- Hestbjergvej
- Idomlundvej
- Stenumvej
- Råsted Kirkevej
- Øgelstrupvej
- Skærum Møllevej

- Møborgåvej
- Gørdingvej
- Skalstrupvej
- Pallisbjergvej
- Engvej
- Østersognsvej
- Kirkebyvej
- Lystlundvej
- Sønderkærvej
- Skovkærvej
- Staby Kirkevej
- Brondbjergvej
- Nauervej
- Sirvej
- Alstrupvej
- Langemettevej

Lokalvejene fremgår af figur 3 og BILAG C.

De øvrige veje i åbent land er sekundære lokalveje.

Klassificeringen af vejene i det åbne land er foretaget på baggrund af de eksisterende forhold. Det betyder, at ikke alle veje i det åbne land, primært fordelingsveje og lokalveje, i dag lever op til de krav, der er listet i afsnit 4.1. Det er ikke hensigten her og nu at ændre på de eksisterende forhold, men ved kommende projekter bør der projekteres efter de forhold, der er opsat for den enkelte vejklasse.



Figur 3, Lokalveje

6 VEJKLASSIFICERING I BY

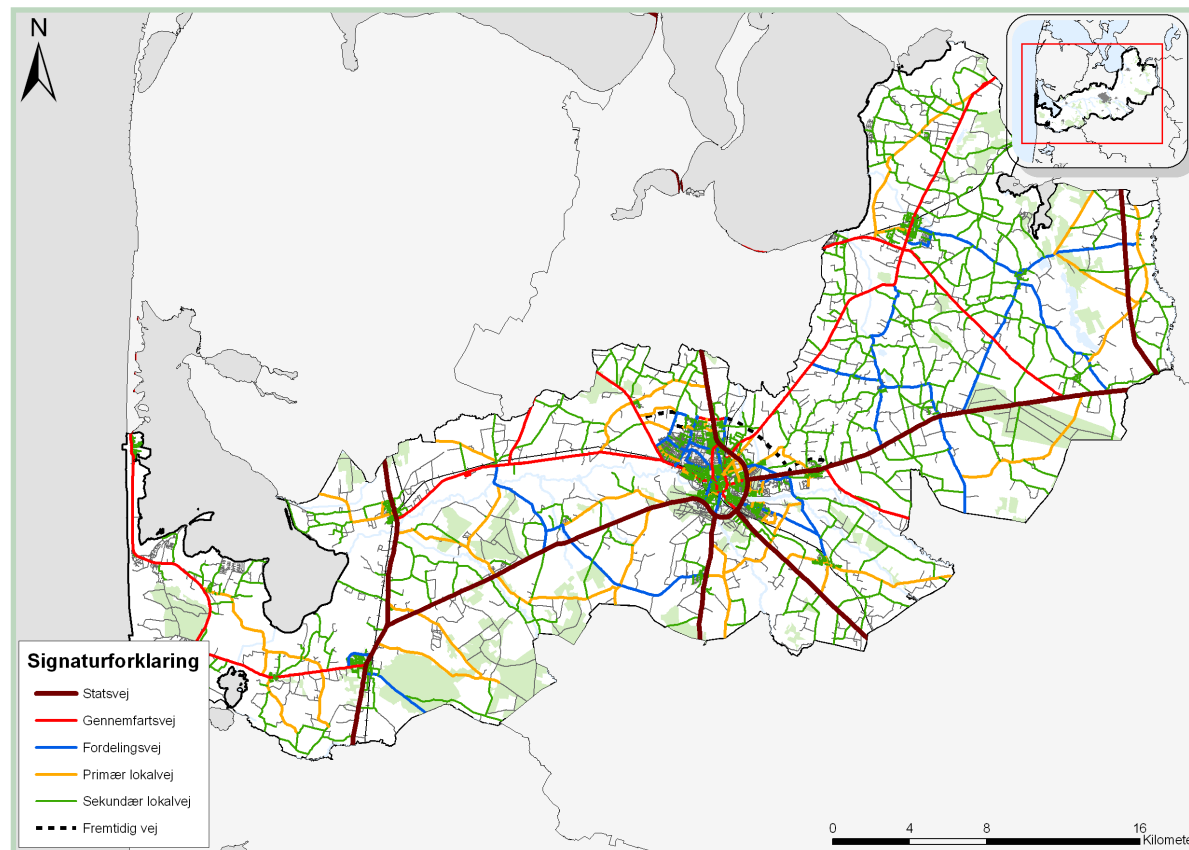
Der er foretaget en vejklassificering af vejnettet i følgende byer:

- **Holstebro**
- **Mejrup Kirkeby**
- **Nørre Felding**
- **Sevel**
- **Staby**
- **Thorsminde**
- **Tvis**
- **Ulfborg**
- **Vemb**
- **Vinderup**

Vejklassificeringen i byerne er ligeledes foretaget på baggrund af de eksisterende forhold. Det betyder, ligesom for vejene i det åbne land, at ikke alle veje opfylder de krav, der er angivet i afsnit 4.2.

For vejene i byerne er det ligeledes ikke hensigten at ændre på de nuværende forhold i dag, men i forbindelse med kommende vejprojekter anbefales det at indarbejde kravene til vejens udformning indenfor den givne vejklasse.

Se figur 4 og BILAG D.



Figur 4, Holstebro Kommune

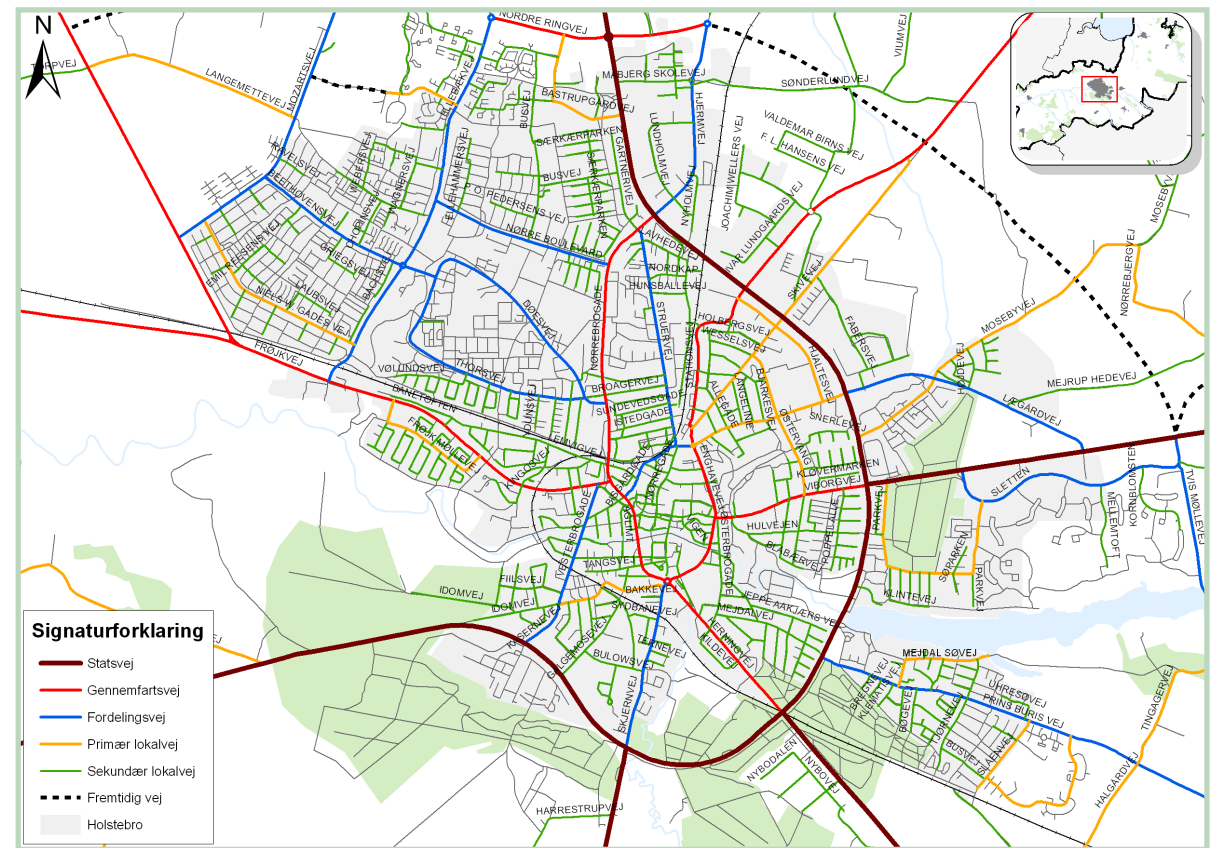
6.1 Holstebro by

Vejene i Holstebro by er klassificeret, som vist i figur 5 samt BILAG E.

Som det fremgår af kortet, er den ydre ringvej omkring Holstebro By statsvej.

Fordelingsvejene fordeler trafikken fra gennemfartsvejene og ind til de primære lokalveje i Holstebro. De sekundære lokalveje har forbindelse til de enkelte byområder og til områder med skoler, fritidsaktiviteter, plejehjem mv.

Foruden de eksisterende veje er forslag til fremtidige veje indtegnet på kortet. Det drejer sig om området ved Gårdhøje, omfartsvejen syd for Alstrupvej og området mellem Viborgvej og Skivevej/Hjermvej.



Figur 5, Vejklassificering Holstebro by

6 VEJKLASSIFICERING I BY

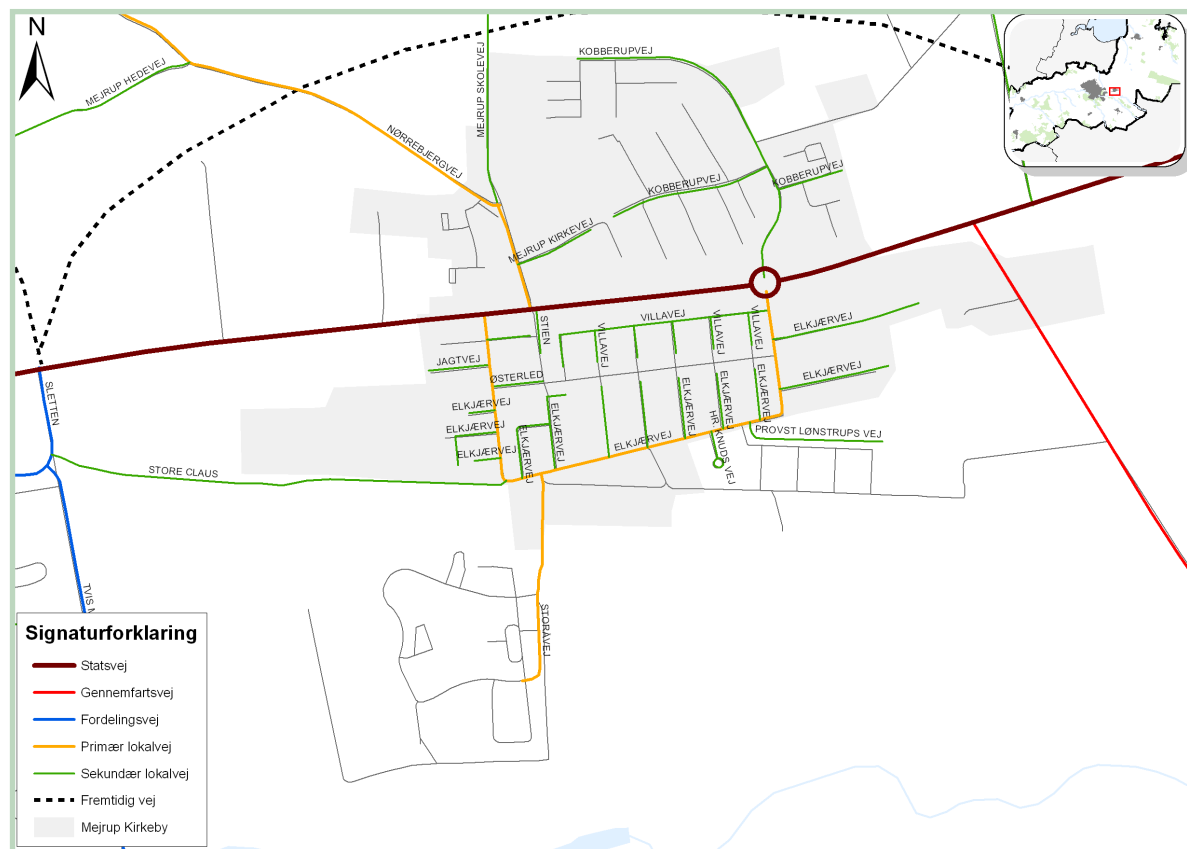
6.2 Mejrup Kirkeby

Samlet vejklassificering af Mejrup Kirkeby fremgår af figur 6 og BILAG F.

Viborgvej, der går gennem Mejrup Kirkeby, er statsvej. Elkjærvej, Storåvej, Mejrup Skolevej og Nørrebjergvej er primære lokalveje.

Nord for Viborgvej er der indtegnet en fremtidig omfartsvej, der endnu ikke er klassificeret.

Den samlede vejklassificering i Mejrup Kirkeby fremgår af

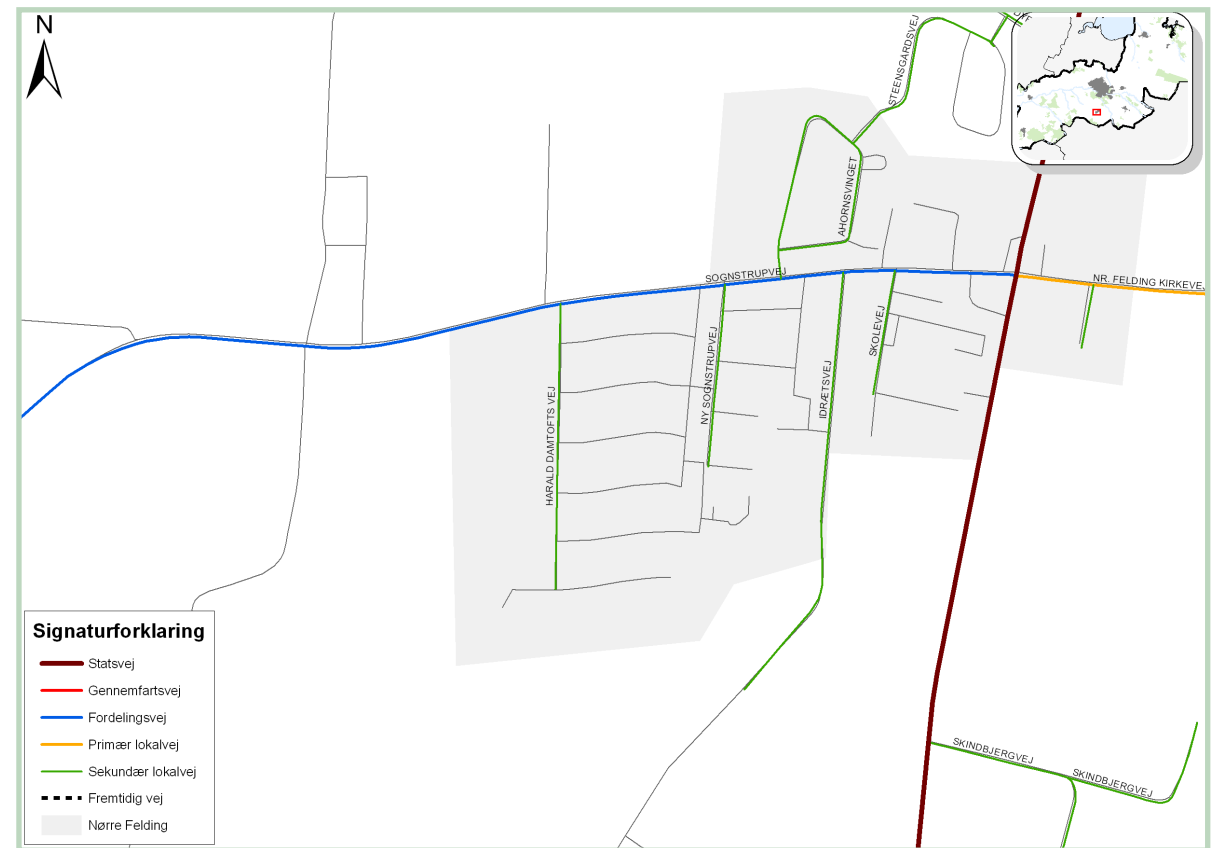


Figur 6, Vejklassificering Mejrup Kirkeby

6.3 Nørre Felding

Skjernvej i Nørre Felding er statsvej. Sognstrupvej er fordelingsvej, Nr. Felding Kirkevej er primær lokalvej, mens det øvrige vejnet i Nørre Felding er sekundære lokalveje.

Klassificeringen fremgår af figur 7 og BILAG G.



Figur 7, Vejklassificering Nørre Felding

6 VEJKLASSIFICERING I BY

6.4 Sevel

Hovedgaden gennem Sevel er fordelingsvej, ligesom Vesterled og Nautrupvej

De øvrige veje i Sevel er sekundære lokalveje, se figur 8 og BILAG H.

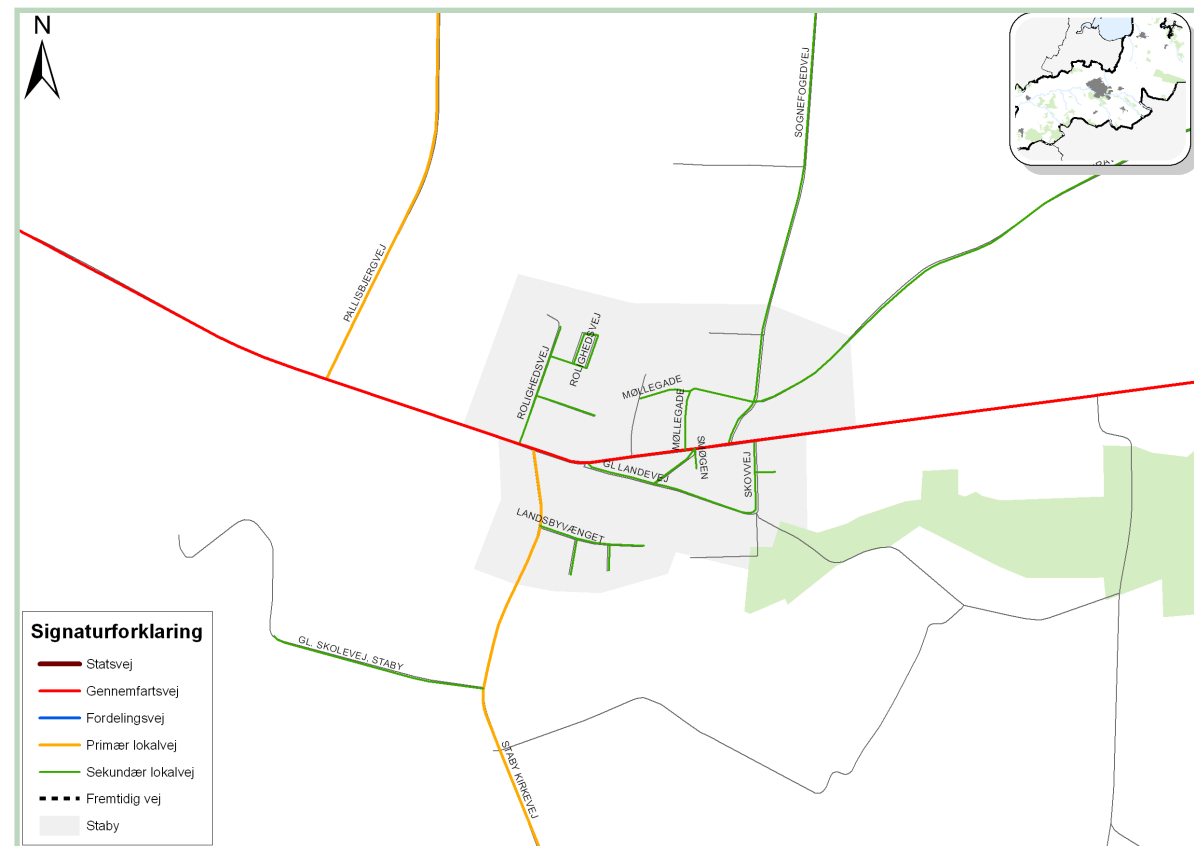


Figur 8, Vejklassificering Sevel

6.5 Staby

Stabyvej er gennemfartsvej, Staby Kirkevej er primær lokalvej og de øvrige veje i Staby er klassificeret som sekundære lokalveje.

Vejklassificeringen i Staby fremgår af figur 9 og BILAG I.



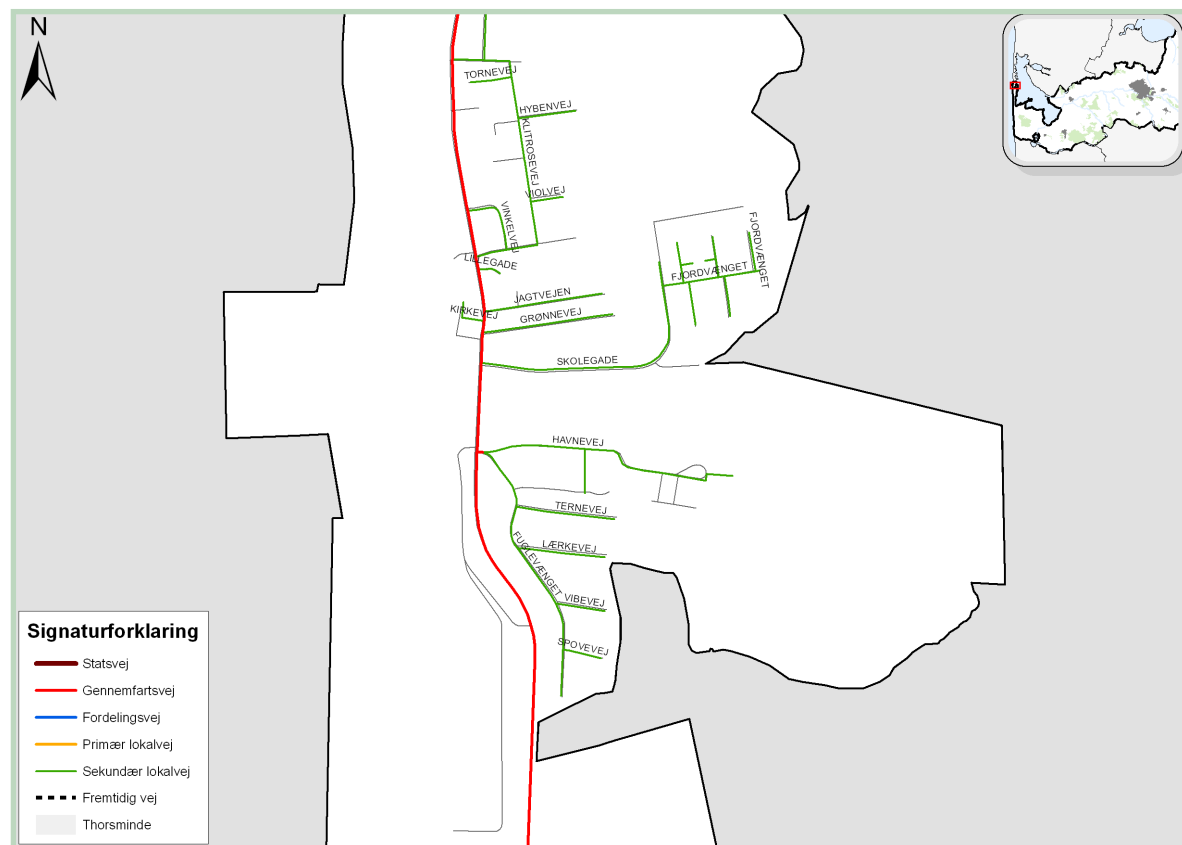
Figur 9, Vejklassificering Staby

6 VEJKLASSIFICERING I BY

6.6 Thorsminde

Vesterhavsgade igennem Thorsminde By er gennemfartsvej.

Det resterende vejnet i Thorsminde er klassificeret som sekundære lokalveje, se figur 10 og BILAG J.



Figur 10, Vejklassificering Thorsminde

6.7 Tvis

Vejklassificeringen fremgår af figur 11 BILAG K.

Prins Buris Vej er klassificeret som fordelingsvej og Smedegårdvej, Hovedgaden og Skautrupvej er klassificeret som primære lokalveje.



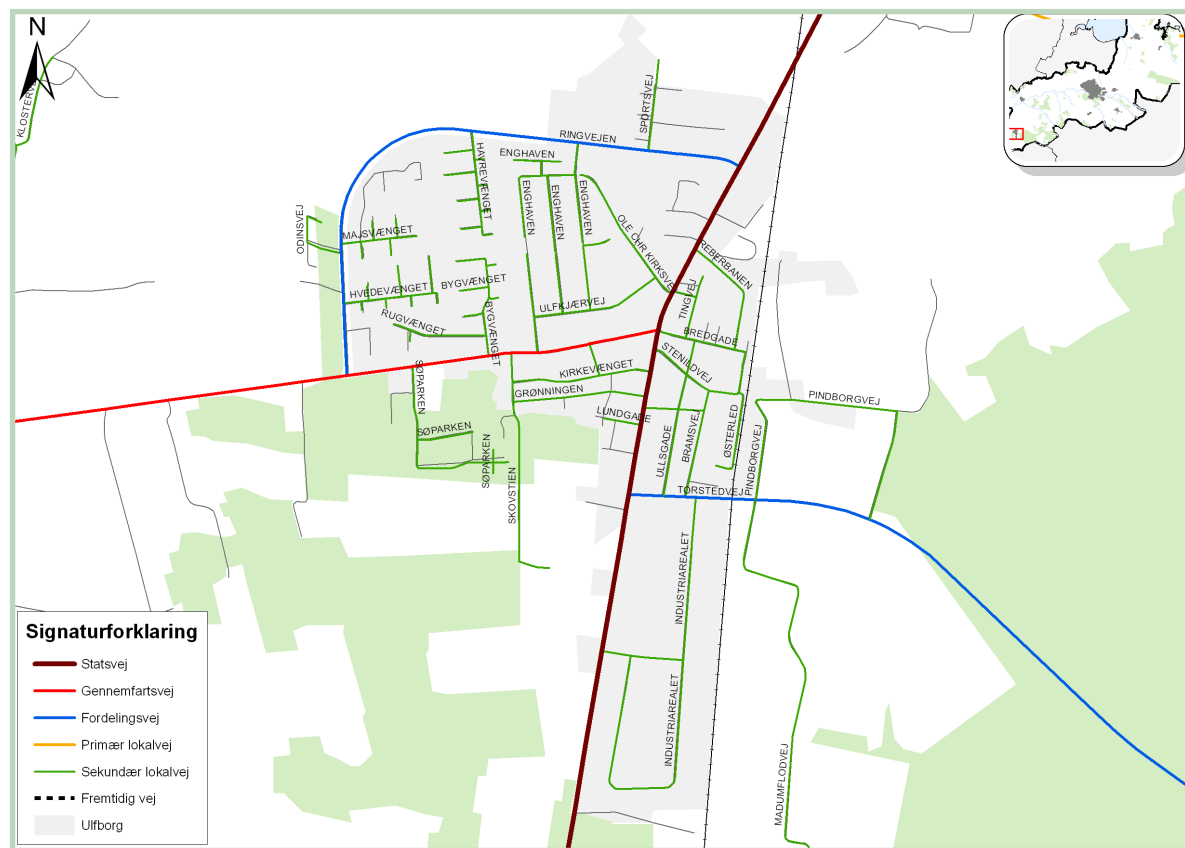
Figur 11, Vejklassificering Tvis

6 VEJKLASSIFICERING I BY

6.8 Ulfborg

Vejene i Ulfborg er klassificeret, som det fremgår af figur 12 og BILAG L.

Hovedgaden gennem Ulfborg er statsvej, mens Stabyvej er gennemfartsvej. Ringvejen er klassificeret som fordelingsvej. Vejene internt i Ulfborg er sekundære lokalveje og udgør vejnettet mellem boligområder og indkøbsmuligheder samt fritidsaktiviteter.

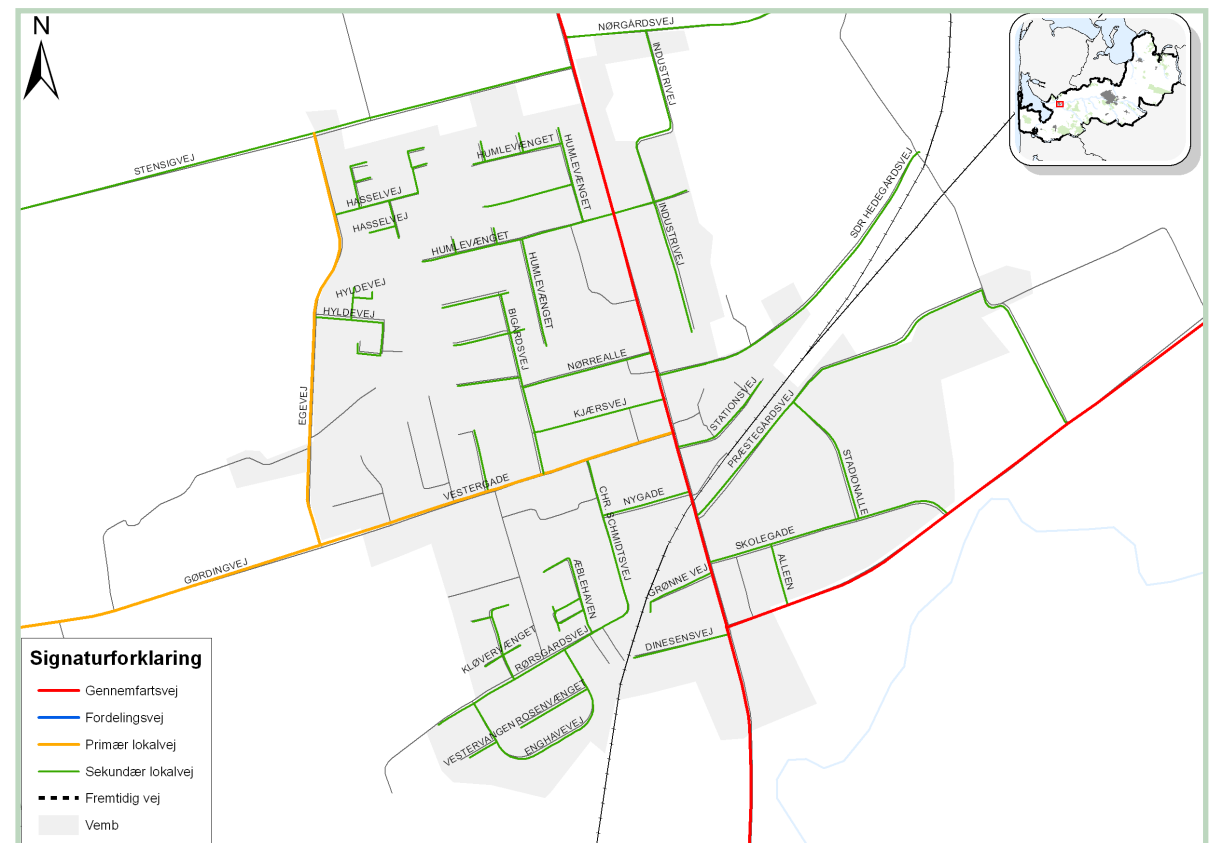


Figur 12, Vejklassificering Ulfborg

6.9 Vemb

Den samlede vejklassificering i Vemb fremgår af figur 13 og BILAG M.

Hovedgaden i Vemb og Burvej er klassificeret som gennemfartsveje. Egevej og Vestergade er begge primære lokalveje.



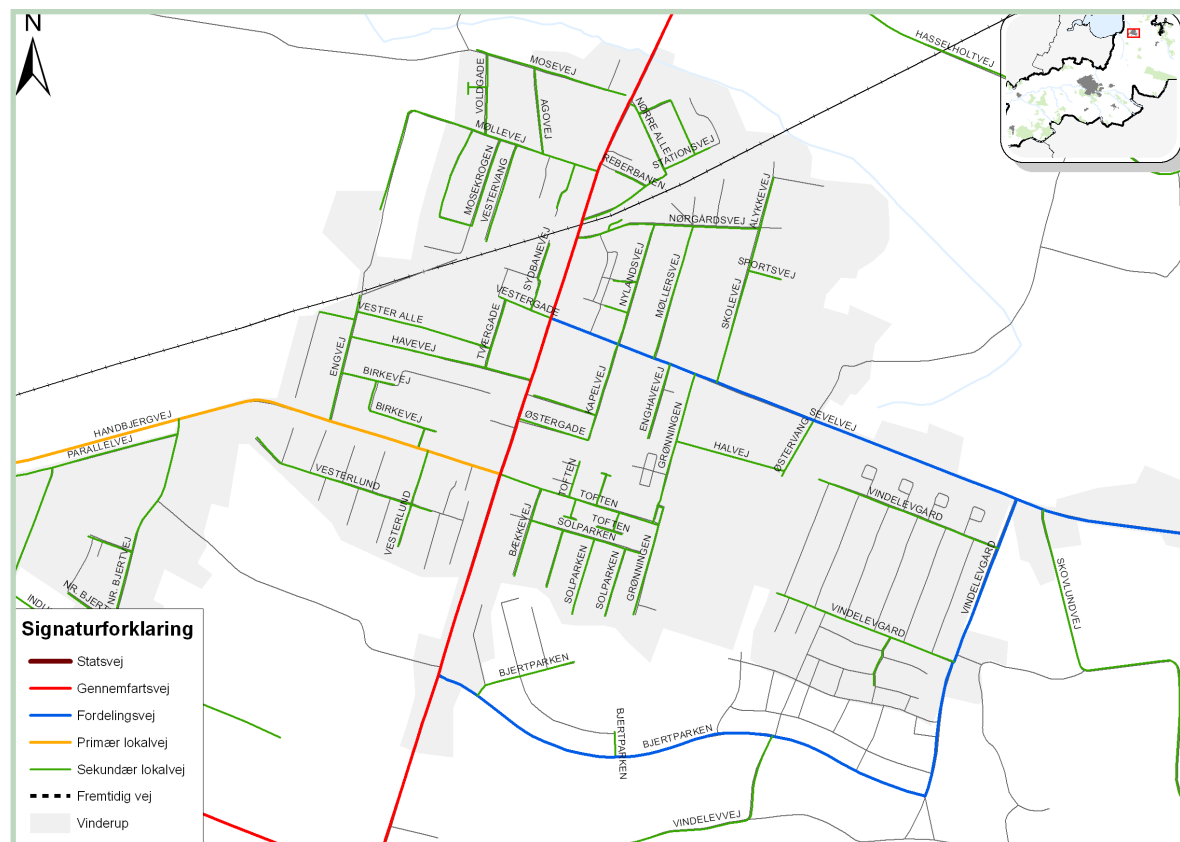
Figur 13, Vejklassificering Vemb

6 VEJKLASSIFICERING I BY

6.10 Vinderup

Vejklassificeringen ses på figur 14 og BILAG N.

Vejen igennem Vinderup, Struervej og Salshøjvej er gennemfartsveje. Sevelvej og Vindelevgård er klassificeret som fordelingsvej og Hanbjergvej er klassificeret som primær lokalvej. De resterende veje i Vinderup er sekundære lokalveje.



Figur 14, Vejklassificering Vinderup



