



KØBENHAVNS KOMMUNE

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

NOTAT

## Det regionale vejnet i København

Trængselskommissionen har drøftet, hvad Københavns Kommune gør for fremkommeligheden på det regionale vejnet. I dette notat redegøres kort for vejklasserne i Københavns Kommune, herunder for deres formål og trafikale funktion, og for hvad Københavns Kommune gør for fremkommeligheden.

Vejnettet i København besluttes som en del af kommuneplanen, hvorved det opdateres hvert 4. år. Det betyder også, at vejnettet som en del af høringen kan drøftes med relevante aktører, og at alle kan bidrage med bemærkninger hertil som en del af høringen af kommuneplanen. Herunder også nabokommuner og regionen. Kommuneplanen skal i øvrigt udarbejdes under hensyntagen til den regionale udviklingsplan som Region Hovedstaden har ansvar for. Den seneste kommuneplan og dermed nyeste vejnetsplan (se nedenfor), blev vedtaget i 2011.

18-12-2012

Sagsnr.  
2012-144572

Dokumentnr.  
2012-1019188

Sagsbehandler  
Søren Elle



	Strøggader i Københavns Kommune
	Bydelsgader i Københavns Kommune
	Fordelingsgader i Københavns Kommune
	Fordelingsgader på Frederiksberg
	Regionale veje
	Ny vejforbindelse
	Reservation til fremtidige vejforbindelser mv.
	Reservation til vejanlæg

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 11  
1599 København V

Telefon  
3366 2676

E-mail  
se@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

**De regionale veje** forbinder København og den øvrige region. Her sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken. Gennemkørende biltrafik, herunder en stor del af den tunge trafik, søges samlet på de regionale veje under størst mulig hensyntagen til miljø og trafiksikkerhed.

En del af de regionale veje er skiltet med en højere hastighed end de 50 km/t, som er normalt for de overordnede veje i København. På de regionale veje er trafiksignalanlæggene samordnet, så der er grønne bølger for den motoriserede trafik. De grønne bølger afsluttes periodisk for at give grønt for de trafikanter, som skal på tværs af eller ud på de regionale veje.

Ved signalanlæggene hvor motorvejene afsluttes, doseres trafikken ind på de københavnske vejnet med det antal køretøjer, som kan afvikles på vejene (sammen med den interne trafik). Ved denne doseringsmetode sikres mod egentlige trafikale nedbrud i vejnettet, men det kan efterlade en kø på motorvejsnettet, som det bl.a. kendes fra Helsingørmotorvejen

De regionale veje udgør flere steder vigtige buskorridorer. Her har Københavns Kommune etableret aktiv eller passiv busprioritering, under hensyn til konsekvenserne for den øvrige trafik.

Mange af de regionale veje er samtidigt vigtige cykelforbindelser, så her skal også cykeltrafikkens fremkommelighed og sikkerhed tilgodeses.

Eksempler på regionale vejstrækninger er Folehaven - Vasbygade, Jyllingevej, Borups Allé – H. C. Andersens Boulevard og Lyngbyvej – Tagensvej.

**Fordelingsgaderne** sikrer forbindelsen mellem bydelene. De indrettes derfor under hensyntagen til både biltrafik, bustrafik og cykeltrafik. Flere fordelingsgader løber gennem følsomme bymiljøer f.eks. ved skoler eller koncentrationer af butikker. På sådanne delstrækninger skal trafikken i højere grad afvikles på bymiljøets og fodgængernes præmisser. I gader med stor bustrafik (A- og S-busser) prioriteres bustrafikken højere end biltrafikken. Hastigheden på fordelingsgaderne er typisk den normale byzonehastighed på 50 km/t.

Dele af fordelingsgaderne og bydelsgaderne (men ikke de regionale veje) har fra og med Kommuneplan 2009 haft status som strøggader. Eksempler på fordelingsgader er Vigerslev Allé, Ålekistevej, Tagensvej vest for Nørre Allé, Backersvej og Røde Mellevej.

**Strøggaderne** er handelsmæssige samlingspunkter for bydelene med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer. Gode muligheder for ophold langs gaden samt for krydsning af gaden for handlende har høj prioritet, således at strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes. Strøggaderne er udpeget under hensyntagen til, at den gennemkørende trafik kan afvikles på parallelle

veje, som f.eks. Nørrebrogade, hvor den regionale trafik bl.a. afvikles på Åboulevarden.

Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert på strøg-gaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hen-syntagen til strøggademiljøet. Hastigheden på strøggaderne er typisk den normale byzonehastighed på 50 km/t.

Bustrafikkens fremkommelighed prioriteres generelt højere end biltra-fikkens.

Eksempler på strøggadestrækninger er dele af Frederikssundsvej og Østerbrogade samt Nørrebrogade og Amagerbrogade.