



Projektierung, Grundlagen

Strassentypen

A. Allgemeines

1. Geltungsbereich

Diese Norm gilt für Strassen sowie für Wege, die zum Befahren mit Motorfahrzeugen vorgesehen sind. Sie sind in Ziffer 8 zusammengestellt.

2. Gegenstand

Diese Norm legt aufgrund verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien Strassentypen fest. Die einzelnen Strassentypen sowie ihre Gliederung in Untertypen werden in separaten Normen behandelt. Klassierungen nach rechtlichen Gesichtspunkten sind nicht Gegenstand dieser Norm.

3. Zweck

Diese Norm dient dazu, dass jede Strasse einem bestimmten Strassentyp zugeordnet werden kann. Sie umschreibt die wesentlichsten Merkmale wie zum Beispiel Aufgaben, Bedeutung und Funktion im Netz, Sicherheitsanforderungen der einzelnen Verkehrsteilnehmer, Ausbaugrad, Nutzung und Betrieb, Bezug zu Besiedlung und Umwelt.

Die Einteilung der Strassen in einzelne Typen bildet eine der Grundlagen für die Planung, Projektierung, die Ausstattung sowie den Betrieb der Strassen. Mit dieser Gliederung wird ein dem jeweiligen Strassentyp angemessenes Verhalten im Verkehr angestrebt.

B. Strassentypen

4. Grundsätzliche Aufgaben der Strassen

Bei den Aufgaben der Strasse kann grundsätzlich unterschieden werden zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Aufgaben.

Projet, bases

Types de route

A. Généralités

1. Domaine d'application

Cette norme est applicable aux routes et aux chemins ouverts aux véhicules à moteur, selon la classification du chiffre 8.

2. Objet

Cette norme définit les types de route sur la base de critères relevant de la planification et de la technique de circulation. Chaque type, avec sa subdivision en sous-types, fait l'objet d'une norme séparée. Cette norme ne concerne pas les classifications selon des critères juridiques.

3. But

Cette norme permet de classer chaque route dans un type déterminé. Elle en décrit les caractéristiques principales telles par ex. le but, l'importance et la fonction dans le réseau, les exigences relatives à la sécurité des différents usagers, le niveau d'aménagement, l'usage et l'exploitation, l'interdépendance avec l'espace bâti et l'environnement.

La classification des routes en types particuliers constitue une des bases pour la planification, l'établissement du projet, l'équipement et l'exploitation des routes. Cette classification devrait amener les usagers à adopter dans la circulation un comportement adapté au type de la route.

B. Types de route

4. Objectifs fondamentaux des routes

Parmi les objectifs assignés à une route, il faut distinguer ceux relatifs à la circulation et ceux du domaine urbanistique.

Herausgeber:

Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)
Seefeldstrasse 9, 8008 Zürich

Bearbeitung: VSS-Kommission 173, Projektierung

Genehmigt: April 1992

Ersetzt: SN 640 040a vom Februar 1985
SN 640 241 vom Dezember 1963
SN 640 243a vom April 1978
SN 640 245 vom November 1966
SN 640 250 vom November 1966

Editeur:

Union des professionnels suisses de la route (VSS)
Seefeldstrasse 9, 8008 Zürich

Elaboration: Commission VSS 173, Projets

Adoptée: avril 1992

Remplace: SN 640 040a de février 1985
SN 640 241 de décembre 1963
SN 640 243a d'avril 1978
SN 640 245 de novembre 1966
SN 640 250 de novembre 1966

Verkehrliche Aufgaben resultieren aus der Betrachtung der Strasse als Verkehrsraum. Bei der verkehrlichen Nutzungsart der Strassen besteht die Aufgabe darin, die einzelnen Grundstücke zu erschliessen und Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten und Ortsteilen zu gewährleisten.

In besiedelten Gebieten bildet die Strasse zusätzlich auch einen städtebaulichen Raum und kann ein Erlebnis- und Freizeitraum sein. Sie übernimmt auch Aufgaben, die ihr aus dem Aufenthalt von Personen erwachsen. Dazu gehören Möglichkeiten zum Verweilen, sich Begegnen und zum Spielen. Daraus ergeben sich zusätzliche Anforderungen an die Gestaltung des Strassenraumes und der Seitenräume.

Eine weitere Aufgabe der Strasse besteht darin, als Träger für verschiedene Werkleitungen zur Ver- und Entsorgung zu dienen.

5. Ausrichtung der Strassen

Aufgrund der verschiedenen Aufgaben wird in besiedelten Gebieten zwischen Strassen mit einer verkehrsorientierten und einer siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden.

Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten. Bei der Projektierung sind normale Ausbaugrössen anzuwenden, und die geometrischen Normalprofile sind über möglichst lange Strecken beizubehalten. Der leichte Zweiradverkehr (Rad- und Mofaverkehr) und der Fussgängerverkehr sollen soweit möglich getrennt geführt oder zumindest geregelt werden.

Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen; neben Fahren sind auch Anhalten, Wenden und Güterumschlag zulässig. Für den leichten Zweiradverkehr ist im allgemeinen keine besondere Regelung notwendig. Die Strassen sind so zu gestalten, dass sie mit kleinen Geschwindigkeiten befahren werden. Bei der Projektierung sollen deshalb reduzierte Ausbaugrössen angewendet werden. Gegebenenfalls sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zweckmässig. Jeder Benützer soll aufgrund der Gestaltung erkennen, dass er sich auf einer siedlungsorientierten Strasse befindet.

6. Verkehrsplanerische Funktionen im Strassennetz

In einem Strassennetz wird ein hierarchischer Aufbau von Strassen angestrebt. Daraus ergeben sich verschiedene verkehrsplanerische Funktionen. Sie werden wie folgt gegliedert:

- | | |
|----------------|--|
| - Erschliessen | Gewährleisten der Zugänglichkeit einzelner Grundstücke und Gebäude |
| - Sammeln | Zusammenfassen einzelner Transportwünsche in besiedelten Gebieten |
| - Verbinden | Verbinden einzelner Siedlungen, Ortsteile und anderer verkehrserzeugender Anlagen |
| - Durchleiten | Durchleiten von Verkehrsanteilen ohne Bezug zu einer Siedlung durch Anbieten von Umfahrungsmöglichkeiten |

Les objectifs relatifs à la circulation impliquent de considérer la route comme un espace circulé. Dans cette optique, la route a pour fonction de desservir les différents biens-fonds, et de relier entre elles les zones habitées et les parties d'agglomération.

Dans les espaces bâtis, la route fait en plus partie du milieu urbain et peut être un lieu de rencontre et de loisir. Elle sert aussi à satisfaire les besoins des habitants en leur offrant la possibilité de s'arrêter, de se rencontrer et de jouer. Ces aspects particuliers posent des exigences supplémentaires à l'aménagement du domaine routier et de ses abords.

La route sert en outre de support pour les réseaux de distribution et d'évacuation enterrés.

5. Affectation des routes

Eu égard à la diversité des objectifs, on distingue dans les espaces bâtis les routes affectées à la circulation, des routes d'intérêt local.

Les routes affectées à la circulation constituent le réseau d'ordre supérieur et permettent des transports sûrs, performants et économiques. Elles doivent être conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé. Lors de l'établissement du projet, on appliquera des caractéristiques normales d'aménagement et on s'efforcera de conserver les mêmes profils géométriques types sur des tronçons aussi longs que possible. Le trafic deux-roues léger (bicyclette et cyclomoteur) et le trafic piéton doivent se faire autant que possible en site propre ou pour le moins être réglementés.

Les routes d'intérêt local sont des routes secondaires du point de vue de la circulation. Elles sont à la disposition de tous les usagers avec une fonction de desserte; les arrêt, les demi-tours et la manutention de marchandises y sont autorisés. Aucune réglementation particulière n'est nécessaire pour le trafic deux-roues léger. Ces routes sont conçues de manière à ne pouvoir être parcourues qu'à vitesse réduite. Lors de l'établissement du projet, on appliquera par conséquent des caractéristiques réduites d'aménagement. Le cas échéant, il est judicieux de modérer le trafic par des mesures constructives. Chaque usager doit reconnaître le caractère local d'une route à la conception de son aménagement.

6. Fonctions relatives à la planification de la circulation dans le réseau routier

Dans tout réseau routier, on s'efforce de définir un ordre hiérarchique des routes, d'où l'existence de diverses fonctions qui relèvent de la planification de la circulation. Elles sont classées comme suit:

- | | |
|-------------|--|
| - desservir | assurer l'accès aux parcelles et aux bâtiments |
| - collecter | collecter la circulation dans les espaces bâtis |
| - relier | relier des zones habitées, des parties d'agglomération de quartiers et d'autres aménagements générateurs de trafic |
| - transiter | transiter la part de trafic étranger à une zone habitée en lui offrant des possibilités de contournement |

7. Bedeutung im Strassennetz

Im Strassennetz wird unterschieden zwischen Strassen mit verschiedenen Bedeutungen:

- internationale und nationale
- überregionale
- regionale
- zwischenörtliche
- örtliche
- quartierinterne

Die internationale bis zwischenörtliche Bedeutung bezieht sich auf Strassen ausserhalb besiedelter Gebiete, wo die Verbindungsfunktion der Strassen überwiegt. Örtliche und quartierinterne Bedeutung bezieht sich auf Strassen innerhalb der besiedelten Gebiete.

Unter besiedelten Gebieten wird in diesem Zusammenhang ein Bereich verstanden, der ausser dem mit genereller Höchstgeschwindigkeit signalisierten Innerortsbereich auch einen Siedlungsbereich mit nur lockerer Bebauung umfasst.

8. Haupttypen

Aufgrund der Ausführungen in den Ziffern 4...7 werden folgende fünf Strassentypen unterschieden:

- Hochleistungsstrassen HLS
- Hauptverkehrsstrassen HVS
- Verbindungsstrassen VS
- Sammelstrassen SS
- Erschliessungsstrassen ES

Tabelle 1 zeigt die Zuordnung der Strassentypen. Daraus ist ersichtlich, dass die einzelnen Typen in mehreren Feldern auftreten. Die jeweils eingerahmten Strassentypen stellen Zuordnungen dar, die in den Strassennetzen vorwiegend vorkommen und die verkehrsplanerisch anzustreben sind. Nicht eingerahmte Strassentypen bedeuten seltener Zuordnungen oder solche, die verkehrsplanerisch nicht erwünscht sind.

Tab. 1
Zuordnung der Strassentypen

Bedeutung im Strassennetz Importance dans le réseau routier		internationale, nationale, überregionale	regionale	zwischen-örtliche	örtliche	quartier-interne
		internationale, nationale, interrégionale	régionale	interlocalité	locale	de quartier
Aufgaben und Funktionen der Strasse Objectifs et fonctions de la route	durchleiten transiter	[HLS] [RGD]	HLS,HVS RGD, RP	- -	- -	- -
	verbinden relier	HLS, HVS RGD,RP	[HVS] VS [RP] RL	HVS, [VS] RP, [RL]	SS RC	- -
Objectifs relatifs à la planification de la circulation	sammeln collecter	- -	- -	HVS, VS RP, RL	[SS] [RC]	ES RD
	erschliessen desservir	- -	- -	VS RL	SS RC	[ES] [RD]
	Städtebauliche Aufgaben	-	-	-	SS RC	[ES] [RD]
Objectifs urbanistiques	Strasse als Freizeit- und Spielraum route en tant que lieu de loisir et de jeu	-	-	-	-	ES RD

7. Importance dans le réseau routier

Dans un réseau routier, une distinction est faite entre les routes selon leur importance:

- internationale et nationale
- interrégionale
- régionale
- interlocalité
- locale
- de quartier

Les quatre premiers niveaux se rapportent à des routes en dehors des espaces bâtis, là où la fonction "relier" est dominante. Les niveaux "local" et "de quartier" se rapportent à des routes situées à l'intérieur des espaces bâtis.

Par espace bâti on entend dans ce contexte non seulement l'intérieur de l'agglomération, signalé par une limitation générale de vitesse, mais aussi une zone habitée à faible densité.

8. Types principaux

Selon les descriptions des chiffres 4...7, on distingue les cinq types de route suivants:

- routes à grand débit RGD
- routes principales RP
- routes de liaison RL
- routes collectrices RC
- routes de desserte RD

Le tableau 1 indique l'affectation des divers types de route. Il montre que chaque type apparaît dans plusieurs cases. Les types encadrés représentent des affectations qui sont prépondérantes dans les réseaux routiers et auxquelles il faut tendre du point de vue de la planification de la circulation. Les types non encadrés représentent des affectations qui sont plus rares ou ne sont pas souhaitées du point de vue de la planification de la circulation.

Tab. 1
Affectation des types de route

Erschliessungs- und Sammelstrassen kommen nur in den besiedelten Gebieten vor. Sie stellen hinsichtlich ihrer Nutzung Mischformen dar, indem sie neben verkehrlichen Funktionen auch städtebauliche Aufgaben erfüllen müssen. Verbindungsstrassen sind vorwiegend untergeordnete Strassen, die ausserhalb besiedelter Gebiete das übergeordnete Netz von Hauptverkehrsstrassen und Hochleistungsstrassen ergänzen.

Unter Berücksichtigung dieser Zuordnungen sind in Tabelle 2 die wichtigsten Merkmale der einzelnen Strassentypen zusammengestellt.

C. Strassennetze

9. Grundsätze der Netzbildung

Bei Strassennetzen ist ein hierarchischer Aufbau der verschiedenen Strassen anzustreben. Direkte Verbindungen sollen nur zwischen benachbarten oder gleichen Strassentypen möglich sein. Der Motorfahrzeugverkehr soll in der Regel auf direktem Weg auf den nächsthöheren Strassentyp geleitet werden (Abbildung 1).

Bei der Gestaltung untergeordneter Netze in Siedlungsgebieten sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Erschliessung soll mit einem Minimum an Strassen sichergestellt werden.
- Das Netz ist so anzulegen, dass ein hohes Mass an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht wird. Lange, gestreckte und breite Strassenabschnitte, die zu schnellem Fahren verleiten, sind zu vermeiden.
- Gebietsfremder Verkehr ist, vor allem in Gebieten mit hohem Wohnanteil, zu vermeiden.
- Durch geeignete Massnahmen ist eine Verkehrsberuhigung anzustreben. Der Ver- und Entsorgungsverkehr muss dabei gewährleistet bleiben.
- Das Netz ist zur Sicherstellung von durchgehenden Fuss- und Radwegen auszunützen.

Die untergeordneten Netze ausserhalb der Siedlungsgebiete dienen auf Gemeindeebene der land- und forstwirtschaftlichen Erschliessung sowie der Verbindung von Weilern. Zu diesen Netzen gehören Erschliessungsstrassen sowie Flur- und Waldwege. Diese engmaschigen Netze sollen auch die ortsverbindenden und regionalen Radrouten aufnehmen und der Naherholung dienen.

Les routes de desserte et collectrices n'existent que dans les espaces bâtis. Leur usage est mixte, car elles doivent aussi bien viser des objectifs relatifs à la circulation que des objectifs urbanistiques. Les routes de liaison sont avant tout des routes secondaires qui en dehors des espaces bâtis complètent le réseau d'ordre supérieur des routes principales et des routes à grand débit.

Se référant aux affectations prédécrites, le tableau 2 regroupe les caractéristiques essentielles des différents types de route.

C. Réseaux routiers

9. Principes de constitution du réseau

Dans la mesure du possible, les réseaux routiers sont constitués selon l'organisation hiérarchique des différents types de route. Des liaisons directes ne doivent être possibles qu'entre routes de même type ou de types immédiatement voisins. En règle générale, le trafic motorisé doit être dirigé par le chemin le plus court vers le type de route directement supérieur (figure 1).

Les principes suivants seront observés lors de la conception de réseaux secondaires dans des zones habitées:

- La desserte doit être assurée par un minimum de routes.
- Le réseau sera conçu avec des exigences de sécurité élevées pour tous les usagers. De longs tronçons rectilignes et larges, invitant à la conduite rapide, sont à éviter.
- Dans les zones à caractère résidentiel prédominant, la circulation qui leur est étrangère doit être évitée.
- Une modération de la circulation sera recherchée par des mesures adéquates. Toutefois le trafic d'approvisionnement et d'évacuation doit être dans tous les cas possible.
- Le réseau servira à assurer la continuité des pistes cyclables et des chemins piétonniers.

En dehors des zones habitées, les réseaux secondaires servent sur le plan communal de desserte agricole et forestière ainsi qu'à relier des hameaux. Ils comprennent les routes de desserte ainsi que les chemins agricoles et forestiers. Ces réseaux à mailles serrées doivent aussi comprendre les itinéraires deux-roues régionaux et interlocalités et servir de lieu de détente à proximité des agglomérations.

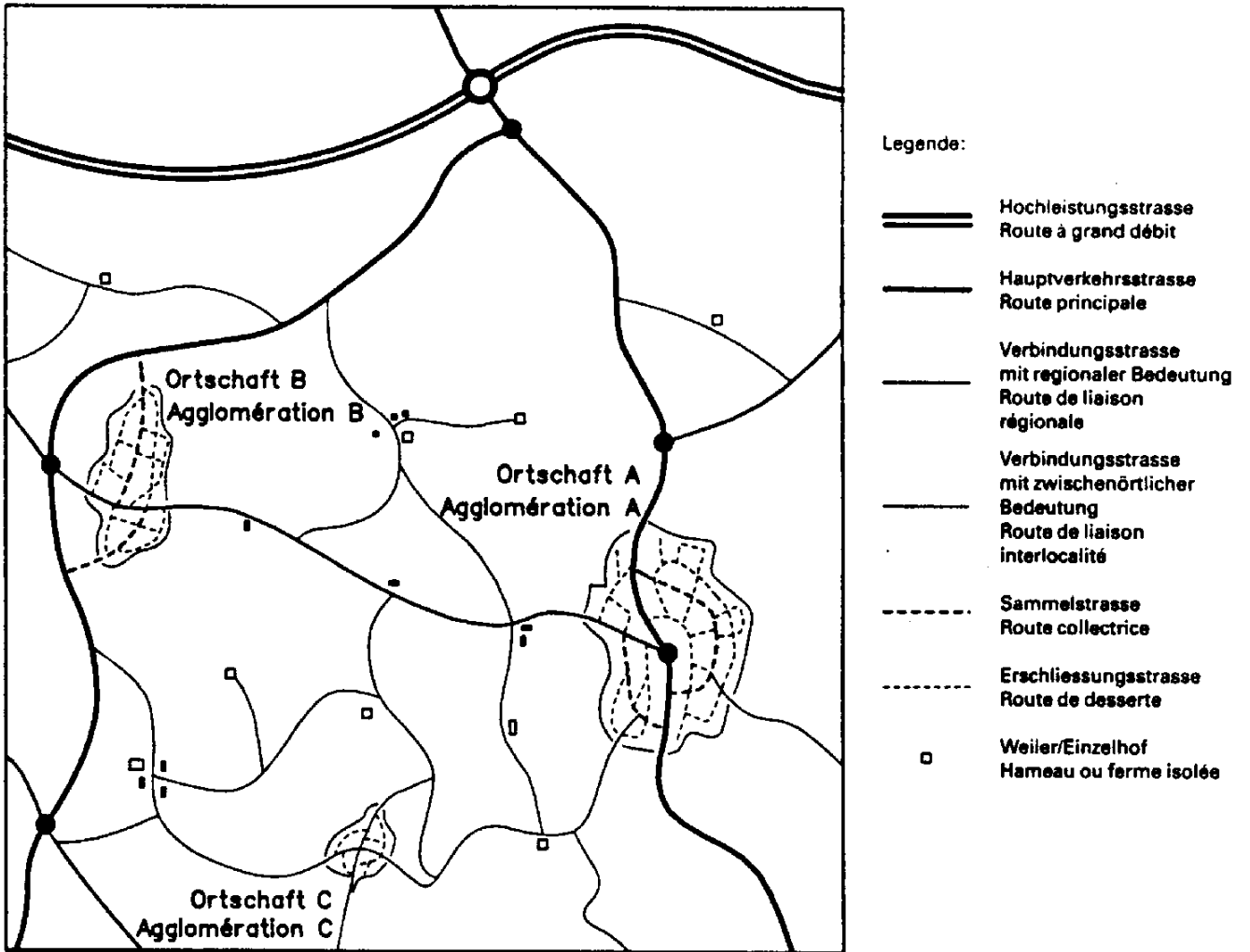


Abb. 1: Schematisches Beispiel eines typisierten Strassennetzes

Fig. 1: Exemple schématique d'un réseau routier standardisé

**Tab. 2:
Merkmale der Strassentypen**

Strassentyp Merkmale	Hochleistungsstrassen (HLS)	Hauptverkehrsstrassen (HVS)	Verbindungsstrassen (VS)	Sammelstrassen (SS)	Erschliessungsstrassen (ES)
Funktionen - Bedeutung im Strassennetz - Massgebende Netzfunktion - Verkehrliche Aufgaben	international bis regional durchleiten Hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten	national bis zwischenörtlich verbinden Hohe Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten	regional oder zwischenörtlich verbinden Gewährleisten von untergeordneten Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	örtlich sammeln Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten	quartierintern erschliessen parzellenweise Erschliessung
Sicherheitsanforderungen und Ausbaugrad - zugelassene Fahrzeuge - seitlicher Zutritt - Richtungstrennung - Standstreifen und Abstellbuchten - besondere Massnahmen	Sicherheitsanforderungen werden durch hohen Ausbaugrad und Zulassungsbeschränkungen angestrebt. Motorfahrzeuge, Zulassungsbeschränkung für langsame Verkehrsteilnehmer nur über kreuzungsfreie Knoten bauliche Richtungstrennung erwünscht Standstreifen für Pannen- und Unterhaltsfahrzeuge erwünscht Wildschutzmassnahmen	Sicherheitsanforderungen werden durch homogenen Ausbaugrad angestrebt. Weitgehende Verkehrsentmischung erwünscht nur über Knoten anzustreben - Abstellmöglichkeit für Pannen- und Unterhaltsfahrzeuge erwünscht -	Sicherheitsanforderungen werden durch möglichst homogenen Ausbaugrad und reduzierte Verkehrsmengen angestrebt. alle möglich - - -	Sicherheitsanforderungen werden durch reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angestrebt. Der Ausbaugrad ist darauf auszurichten. alle frei, nach Möglichkeit gebündelt - - städtebauliche Anforderungen möglichst berücksichtigen	alle frei - - weitgehende Ausrichtung auf städtebauliche Anforderungen
Betriebliche Anforderungen - Parkieren - freiwilliges Anhalten und Güterumschlag - leichter Zweiradverkehr - Fussgängerverkehr - öffentliche Verkehrsmittel - besondere Massnahmen	verboten, nur auf Rastplätzen gestattet verboten, nur auf Rastplätzen gestattet verboten Haltestelle nicht zulässig Zusätzliche bauliche und betriebliche Massnahmen für die Verkehrlenkung und den Unterhaltsdienst sind zu berücksichtigen.	ausserorts verboten, innerorts unerwünscht beschränkt oder geregelt abgetrennt oder geregelt abgetrennt oder geregelt Haltebuchten, evtl. Eigenstrasse	geregelt geregelt abgetrennt, geregelt oder frei geregelt oder frei evtl. Haltebuchten -	geregelt geregelt oder frei abgetrennt, geregelt oder frei geregelt besonders geeignet Zufahrtsmöglichkeiten für Notfallfahrzeuge und Fahrzeuge der öffentlichen Dienste sind bei baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu gewährleisten.	geregelt oder frei frei frei geregelt oder frei nur ausnahmsweise
Städtebau und Umwelt	- Konzentration des Verkehrs zur Entlastung der übrigen Strassen - Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes - Immissions- und Gewässerschutzmassnahmen - Massnahmen zur Integration der Strasse in Landschaft und Besiedlung		- möglichst weitgehende Einpassung in die Landschaft anstreben - bei Ortsdurchfahrten ist die bestehende Bausubstanz zu erhalten.	- Immissionsschutz durch begrenzte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten - Gestaltungsmassnahmen für Aufenthalt und Begrenzung im Strassenraumbereich bei kleinen Verkehrsmengen möglich	- Immissionsschutz durch geringe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten - Gestaltungsmassnahmen für Aufenthalt, Begegnung, Freizeit und Spiel im Strassenraumbereich erwünscht

Tab. 2:
Caractéristiques des types de route

Type de route Caractéristiques	Routes à grand débit (RGD)	Routes principales (RP)	Routes de liaison (RL)	Routes collectrices (RC)	Routes de desserte (RD)
Fonctions - Importance dans le réseau routier - Fonction déterminante dans le réseau - Objectifs relatifs à la circulation	internationale à régionale transiter débit et sécurité élevés à grandes vitesses	nationale à interlocalité relier débit et sécurité élevés à vitesses moyennes	régionale ou interlocalité relier assurer des liaisons secondaires, le débit et la vitesse étant limités	locale collecter concentrer la circulation de desserte dans les zones habitées	de quartier desservir desserte parcelaire
Exigences de sécurité et niveau d'aménagement - Véhicules autorisés - Accès - Séparation des sens de circulation - Bandes et places d'arrêt d'urgence - Mesures particulières	un niveau d'aménagement élevé et des restrictions d'accès. vhc. à moteur, restriction d'accès pour les usagers lents uniquement par des jonctions dénivelées séparation souhaitée par des mesures constructives bande d'arrêt d'urgence souhaitée pour les vhc. en panne et les vhc d'entretien mesures de protection contre le gibier	un niveau d'aménagement homogène. une séparation accentuée du trafic est souhaitée si possible uniquement aux carrefours - possibilités d'arrêt souhaitées pour les vhc. en panne et les vhc. d'entretien -	un niveau d'aménagement aussi homogène que possible et des volumes de circulation réduits. tous possible - - -	des volumes de circulation et des vitesses réduits. Le niveau d'aménagement doit être adapté en conséquence. tous libre, regrouper si possible les accès - - tenir compte, autant que possible, des exigences urbanistiques	tous libre - - s'aligner dans une large mesure sur les exigences urbanistiques
Exigences en matière d'exploitation - Stationnement - Arrêt volontaire et maintenance de marchandises - Trafic deux-roues léger - Trafic piéton - Transports publics - Mesures particulières	interdit, autorisé uniquement sur les aires de repos interdit, autorisé uniquement sur les aires de repos interdit interdit arrêts non autorisés Des mesures complémentaires constructives et d'exploitation destinées au système de guidage routier et au service d'entretien doivent être prises en considération.	interdit hors des agglomérations; non souhaité en agglomération interdit ou réglementé séparé ou réglementé séparé ou réglementé encoches d'arrêts bus, évent. tracé en site propre	réglementé réglementé séparé, réglementé ou libre réglementé ou libre évent. encoches d'arrêt bus -	réglementé réglementé ou libre séparé, réglementé ou libre réglementé conviennent particulièrement aux transp. publ. Si des mesures constructives sont prises pour modérer le trafic, il faut garantir des possibilités d'accès aux vhc. d'urgence et aux vhc. des services publics.	réglementé ou libre libre libre réglementé ou libre seulement à titre exceptionnel
Urbanisme et environnement	- concentration de la circulation pour décharger les autres routes - mesures destinées à maintenir la circulation aussi fluide que possible - mesures de protection des eaux et contre les nuisances - mesures visant à intégrer la route dans le paysage et la zone habitée		- une intégration dans le paysage aussi poussée que possible est souhaitée - dans les traverses d'agglomération le patrimoine bâti doit être conservé	- protection contre les nuisances par une limitation des volumes de circulation et des vitesses - si le volume de circulation est faible, les mesures d'aménagement du domaine routier en espace convivial sont possibles	- protection contre les nuisances grâce à de faibles volumes de circulation et des vitesses basses - mesures d'aménagement du domaine routier en espace convivial, de loisir et de jeu sont possibles