

Trafikplan for Rønne 2011 - 2021

Bilag A: Baggrundsrapport



INDHOLDSFORTEGNELSE		SIDE
1	INDLEDNING OG BAGGRUND	4
2	KOMMUNAL TRAFIKPOLITIK	5
3	BYEN OG LANDSKABET	7
3.1	Udfordringer i forhold til mål og visioner	8
4	BEVARINGSVÆRDIER	10
4.1	Bymidtens gader	10
4.2	De tre torve	11
4.3	Snellemark	11
4.4	Sigtelinjer og forbindelser	11
4.5	Udfordringer i forhold til mål og visioner	11
5	TRAFIKALE OMDREJNINGSPUNKTER	13
5.1	Færgehavn & lufthavn	13
5.2	Uddannelsesinstitutioner	13
5.3	Offentlige funktioner	14
5.4	Indkøbscentre	14
5.5	Udfordringer i forhold til mål og visioner	14
6	KOMMUNEPLANRAMMER	16
6.1	Planlagte projekter med trafikalt betydning	16
6.2	Udfordringer i forhold til mål og visioner	19
7	BILTRAFIK	21
7.1	Vejnet	21
7.2	Hastighedsgrænser og overgang mellem by og land	24
7.3	Parkering og serviceanlæg	26
7.4	Eksisterende vejvisning	29
7.5	Signalregulerede kryds	32
7.6	Planlagte vejprojekter	34
7.7	Udfordringer i forhold til mål og visioner	36
8	CYKELTRAFIK	37
8.1	Stinet	37
8.2	Cykelpotentiale	40
8.3	Planlagte projekter	42
8.4	Udfordringer i forhold til mål og visioner	42
9	BUSRUTER OG BUSTERMINALER	43
9.1	Udfordringer i forhold til mål og visioner	44
10	TRAFIKSIKKERHED	48
10.1	Trafikuheld	48
10.2	Uheld med lette trafikanter	73
11	TRYGHED	75
11.1	Udfordringer i forhold til mål og visioner	75
12	RØNNE TRAFIKMODEL	87
12.1	Trafikmodellens opbygning	87
12.2	Analyseresultater	89
12.3	Fremtidig brug af trafikmodellen	91

FIGUROVERSIGT	SIDE
Figur 1: Principsnit af terrænet omkring Rønne	7
Figur 2: Skræntområdet, der adskiller byen fra havnen	8
Figur 3: Definition af bymidten i relation til Trafikplanen	9
Figur 4: Brostensbelagte gader i bymidten	10
Figur 5: Forbindelser mellem by og havn	12
Figur 6: Vigtige trafikale omdrejningspunkter i Rønne	15
Figur 7: Udviklingsområder	18
Figur 8: Det eksisterende vejnet inddelt i fem vejklasser og gågade	23
Figur 9: Overgange mellem by og land	25
Figur 10: Udnyttelsesgrad af parkeringsarealerne (d. 17.06.10)	27
Figur 11: Parkeringsfaciliteter	28
Figur 12: Eksisterende vejvisning	30
Figur 13: Eksisterende vejvisning, detaljeret punktvisning	31
Figur 14: Signalreguleringer og fodgængerfelter	33
Figur 15: Planlagte vejprojekter	35
Figur 16: Cykelstier / cykelbaner i Rønne	39
Figur 17: Cykelpotentiale	41
Figur 18: Regionale busruter	45
Figur 19: Bybusruter og stoppesteder	46
Figur 20: Busstoppesteder med bufferzone	47
Figur 21: Trafikuheld 2005 - 2009	49
Figur 22: Uheldsbelastede kryds og strækninger	50
Figur 23: Trafikuheld med lette trafikanter	74
Figur 24: Utrygge lokaliteter	76
Figur 25: Vejnettet, som er indbygget i trafikmodellen	88
Figur 26: Julidøgnstrafikken	89

1 INDLEDNING OG BAGGRUND

Bornholms Regionskommune besluttede i foråret 2010 at udarbejde en trafikplan for Rønne, så der tilvejebringes et planlægningsgrundlag for de fremtidige prioriteringer på det trafikale område.

Dette notat udgør Bilag A, Baggrundsrapport, til selve Trafikplanen. Denne baggrundsrapport indeholder kortlægningen af de eksisterende forhold med tilhørende analyser og danner sammen med Bilag B til E det samlede bilagsmateriale til Trafikplanen.

Trafikplanen indeholder visioner og mål for afhjælpning af de trafikskabte problemer og angiver principper for arbejdet med de konkrete projekter og aktiviteter, som afslutningsvis er opstillet i en samlet handlingsplan med tilhørende prioritering.

Det skal bemærkes, at trafikplanen er udarbejdet i forhold til det fremadrettede perspektiv med fokus på, hvor vi vil være om 10 år.

Trafikplanen rækker 10 år frem og erstatter alle tidligere trafikplaner, bortset fra bymidteplaner og planer for havnens arealer, der er indarbejdet i Trafikplanen.

Med denne handlingsplan kan en ændret klassificering af visse veje betyde, at tidligere anvendte hastighedsdæmpende foranstaltninger ikke længere svarer til de nye retningslinjer. De udførte foranstaltninger i form af bump, forsætninger m.v. fjernes ikke (med mindre strækningen trafiksaneres), men der vil naturligvis ikke blive suppleret yderligere med tilsvarende foranstaltninger.

Der er som grundlag for Trafikplanen opbygget en trafikmodel for Rønne. Trafikmodellen indeholder de veje i Rønne, der er nødvendige for, at trafikmodellen simulerer et retvisende billede af virkeligheden.

Trafikmodellen er anvendt i planlægningsarbejdet med effektvurderinger af en række planforslag, herunder trafikale konsekvenser ved etablering af øget færgetrafik, nyt Plejecenter og idrætsanlæg ved Snorrebakken, anlæggelse af ny omfartsvej, ændring af hastighedsgrænser etc. Modellen er opbygget således, at denne kan anvendes til effektvurdering af fremtidige planforslag og eventuelt udbygges til at dække hele Bornholm.

Som baggrund for trafikplanen er der foretaget en overordnet kortlægning af de nuværende trafikforhold i Rønne samt en beskrivelse af byens udvikling, terrænforhold, forbindelser, funktioner og æstetiske fremtræden. Kortlægningen har dels til formål at udpege trafikale potentialer og problemområder, dels at udpege de landskabelige og arkitektoniske kvaliteter, som der bør tages særligt hensyn til, når den fremtidige infrastruktur planlægges. Slutteligt har kortlægningen til formål at kortlægge kommunens byudviklingsinteresser med henblik på at tilgodese den fremtidige trafikintensitet i Rønne.

Trafikplan for Rønne er udarbejdet for Bornholms Regionskommune af Grontmij A/S.

2 KOMMUNAL TRAFIKPOLITIK

Der er fastlagt en overordnet kommunal trafikpolitik for Rønne, som har fungeret som ”ledestjerne” for det arbejde og de prioriteringer, der er foretaget i forbindelse med udarbejdelsen af Trafikplanen. For at fastlægge en kommunal trafikpolitik er der afholdt en workshop med deltagelse af repræsentanter fra Teknik- & Miljøudvalget, Teknik og Miljø, Teknik & Forsyning, Veje & Havne samt rådgiver.

Processen tog udgangspunkt i en anerkendende tilgang til Trafikplanen med en positiv indgangsvinkel og et fokus på fremtiden, hvor Trafikplanen er blevet succesfuldt implementeret. Denne tilgang er valgt for at kunne målrette og fokusere Trafikplanen imod netop den situation, der ønskes i fremtiden og ikke blot skabe en Trafikplan, der fokuserer på at identificere problemer og finde løsninger på disse.

På baggrund af den gennemførte workshop er der formuleret visioner og mål for Trafikplanen, der dermed er de overordnede ”ledestjerner” for den samlede Trafikplan og skal være det i det efterfølgende arbejde med at implementere planens anvisninger.

Den samlede trafikpolitik er således sammenholdt i visionen:

Det er vores vision at skabe en sammenhængende infrastruktur, hvor den enkelte trafikant kan færdes trykt og sikkert. Det skal være nemt at finde rundt for både byens beboere, erhvervsliv og øens gæster, som typisk ankommer med færgen fra Sjælland, Sverige eller Polen. Det er samtidig vigtigt, at der stilles en infrastruktur til rådighed, hvor der er en god fremkommelighed uden unødvendige kødannelser.

Det er samtidig vores vision, at der skabes ekstra gode forhold for de ”grønne” og bæredygtige transportformer. Her tænkes særligt på at optimere forholdene for cyklister og gående i en sådan grad, at der ikke er tvivl om, at disse prioriteres i særlig grad.

I tilknytning til den overordnede vision er det overordnede mål at skabe en infrastruktur, hvor;

- det er logisk og nemt at finde rundt
- der er en høj fremkommelighed uden kødannelser
- der er en klar prioritering af lette trafikanter
- det er sikkert at færdes, således at der ved en gennemgang af uhedsstatistik for perioden 2011 til 2015 ikke optræder sorte pletter
- den fysiske infrastruktur har en æstetisk og bæredygtig profil, som giver den enkelte borger og gæst et positivt visuelt indtryk

Ud over denne overordnede vision er der opstillet ”undervisioner” for de fire områder:

- By og Havn
- Fremkommelighed
- Bymidten
- Æstetik i byrummet

Til at understøtte de enkelte visionsbeskrivelser er der til hver vision opstillet en række mål, som skal opnås for at understøtte visionernes intentioner. I videst mulig omfang er målene opstillet i målbare former, således at der kan evalueres direkte på, hvorvidt målene er nået og dermed bliver det også målbart, hvorvidt visionen er nået.

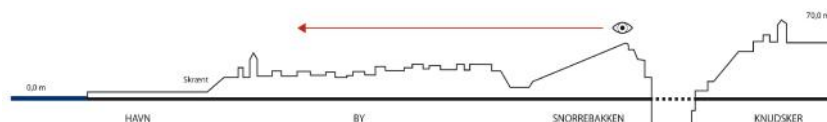
Såvel visioner som mål er at finde på figuren herunder.



3 BYEN OG LANDSKABET

For at sikre, at Rønnes karakteristiske landskab og bystruktur bevares i alle fremtidige trafikbeslutninger, er der foretaget en kortlægning af Rønnes landskabsforhold og byens strukturelle fremtræden og udvikling.

Rønne er opbygget omkring byens havn, der siden oldtiden har været en forudsætning for bosætning og et naturligt omdrejningspunkt for byens udvikling. Fra havnen hæver terrænet sig mod Midtbornholm i tre plateauer, der skråner ud imod kysten fra ca. 70 m på det såkaldte Knudskerplateau, til havneplateauet, der kun ligger nogle få meter over havets overflade. Det kraftigste terrænfald ligger lige neden for Knudsker i en bakkeformation – Snorrebakken, der indeholder mange af områdets råstofgrave. Fra Snorrebakken er der udsigt over det meste af Rønne by med havet i baggrunden.



Figur 1: Principsnit af terrænet omkring Rønne

Principsnit af terrænet omkring Rønne

Mellem havneområdet og bykernen ligger skræntområdet, som er den topografisk og funktionelt klareste skillelinje i byen. Skrænten har været ude for mindre reguleringer, men den har været byens konstante hovedtræk, mens byen bredte sig på begge sider. Niveauforskellen mellem by og havn er ca. 10 m. I overgangen mellem by og havn udgør bebyggelsen på skrænten et vigtigt hovedtræk. Bebyggelsen tegner byens profil set fra havnen og byens markante afslutning mod havneområdet.

Øst for skræntområdet ligger bymidten, der siden starten af 1800 tallet har haft den udstrækning og fremtoning, som den har i dag. Bymidten ligger på et særskilt plateau, der skråner ned mod havet og skaber en tydelig opdeling mellem havnen, byen og oplandet. Byens struktur fremstår i dag som tydelige cirkulære udviklingslag, der følger de karakteristiske terrænformationer og skaber en markant opdeling af byens forskellige kvarterer. Ud over den lagvise udvikling er der desuden sket en større udbygning langs indfaldsvejene til Rønne, langs Haslevej med nord, langs Østergade og Åkirkebyvej med øst og langs Søndergade mod syd.



Figur 2: Skræntområdet, der adskiller byen fra havnen

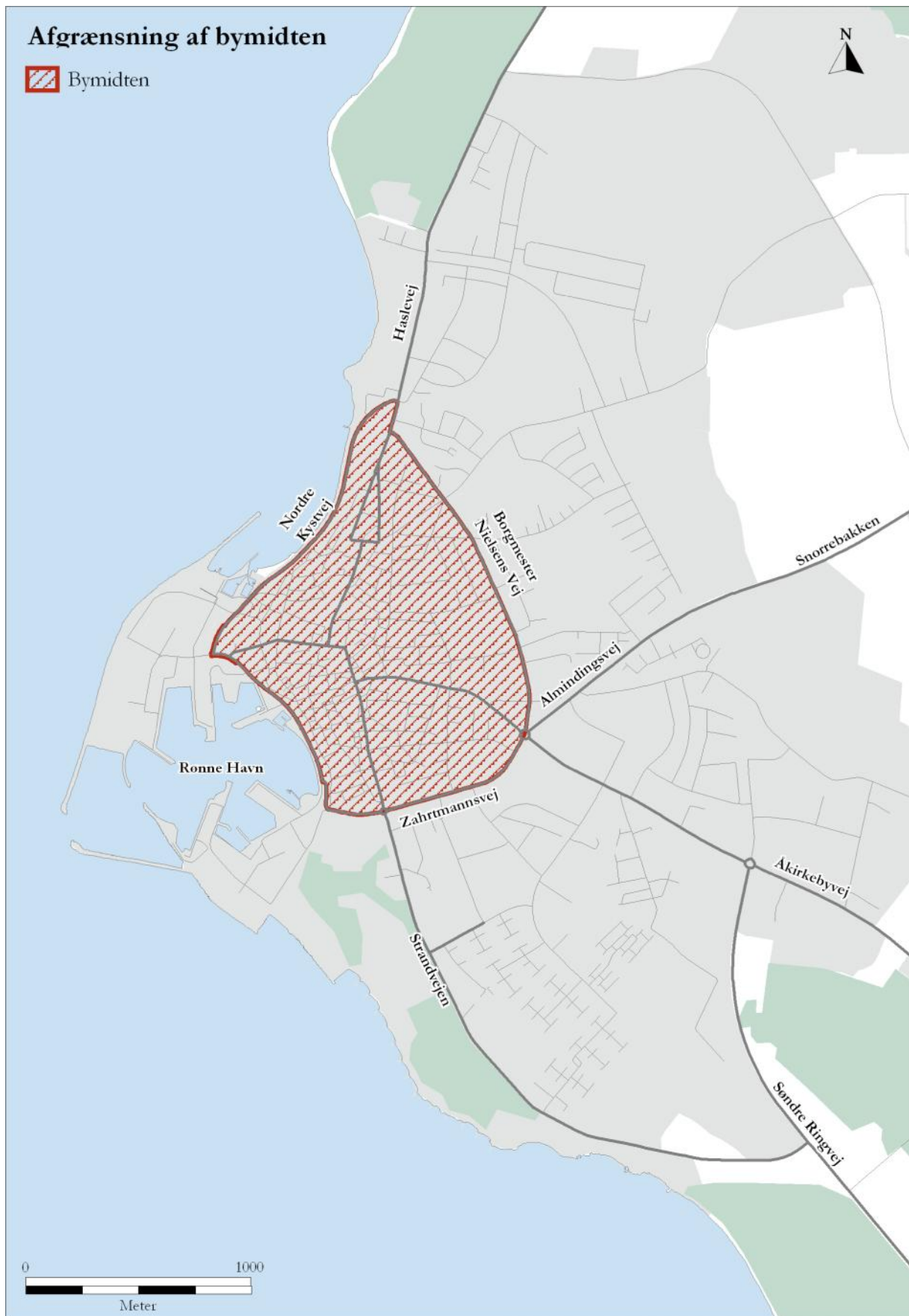
Som det er almindeligt i middelalderbyer, følger de ældste gader, Grønnegade og Storegade, højdekurvernes retning i et let buet gadeforløb. Neden for skrænten løber Kystvejen og Munch Pedersens Vej, som udgør en naturlig grænse for bykernen. Således markeres byens afslutning mod nord og syd af disse vejes indskæringer i terrænet, der nordpå følger sporet fra jernbanen og sydpå Tevandsbækkens gamle løb.

De øst-vestgående gader følger derimod faldretningen. I de få gennemgående gadeforløb fra øst ned mod havnen (f.eks. Snellemark) ses tydeligt det jævnt faldende terræn. Ud over faldet mod havet markerer en række indskæringer i landskabet yderligere ændringer i terrænet, der gør det samlede billede mere komplekst.

3.1 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Den primære udfordring bliver at lette fremkommeligheden og forbedre adgangsforholdene samtidig med at de landskabelige gadeforløb bevares. Specielt overgangen mellem byen og havnene bør forbedres med særlig hensynstagen til skræntområdet og byens profil mod havnen. Nordre Kystvej og Munch Petersens Vej følger terrænets form og udgør en markant grænse mellem byen og havnen. Det karakteristiske gadeforløb bør i videst mulig omfang bevares ved eventuelle ændringer i infrastrukturen omkring havnen.

En væsentlig udfordring bliver desuden at forbinde byens forskellige service- og kulturinstitutioner samtidig med, at byens cirkulære lagdeling bevares.



Figur 3: Definition af bymidten i relation til Trafikplanen

4 BEVARINGSVÆRDIER

Trods byudviklingen er det lykkedes at bibeholde dele af Rønne, som den har set ud i århundreder.

Fredninger og en stor indsats for at bevare Rønne har bevirket, at mange af de gamle charmerende bymiljøer med bindingsværkshuse og små krogede gader stadig eksisterer.

For at sikre, at Rønnes historiske gadeforløb bevares i alle fremtidige trafikbeslutninger, er der foretaget en kortlægning af byens bevaringsværdige gader, pladser, torve, forbindelser og sigtelinjer.

Der henvises desuden til den bevarende lokalplan.

4.1 Bymidstens gader

Rønne er en af de få danske købstæder, der har bevaret en stor gammel bymidte med karakteristiske bygninger og gademiljøer. I bykernen er det i høj grad helhedsindtrykket i gadebilledet, der imponerer og ikke kun de enkelte bygningsanlæg alene.

Et af de karakteristiske fællestræk i bymidten er de smalle, sluttede gaderum, der danner et meget varieret gadeforløb. De smalle gader knækker eller buer og skaber tætte gadeperspektiver, hvor tagene, belægningerne, soklerne og have-murene i lige så høj grad som husfacaderne er bemærkelsesværdige elementer i gaden. I bymidten er der mange velbevarede brostensbelægninger.



Figur 4: Brostensbelagte gader i bymidten

4.2 De tre torve

I bymidten ligger de tre torvedannelser, Store Torv, Lille Torv og Hovedvagtten. De tre pladser er vigtige omdrejningspunkter i byens liv og danner et centralt rumligt forløb i byen. Pladserne glider næsten over i hinanden og skærer sig ind i den tætte bykerne.

Fællestræk for alle tre pladsdannelser er enkelte bygningers centrale placering og dominans, samt en vis gennemgående facadebredde, der på trods af en meget stor stilmæssig spredning skaber en rolig ramme om pladserne.

4.3 Snellemark

Snellemark forbinder to vigtige dele af byen, Havnen og Store Torv, og fremstår i dag som Rønnes byport. Når man kommer fra havnen, understreger det lige forløb op ad bakken en næsten processionsagtig rampe. I krydset ved Storangeade knækker forløbet og gaden vider sig ud til et bredt gaderum, der minder om en ældre torvedannelse. Bebyggelsens placering, størrelsesforholdene og markeringen af de to forskellige gadeforløb er de væsentligste karakterdannende faktorer i Snellemark.

4.4 Sigtelinjer og forbindelser

Rønnes byområder og servicefunktioner kobles sammen af en række forskellige forbindelser og sigtelinjer.

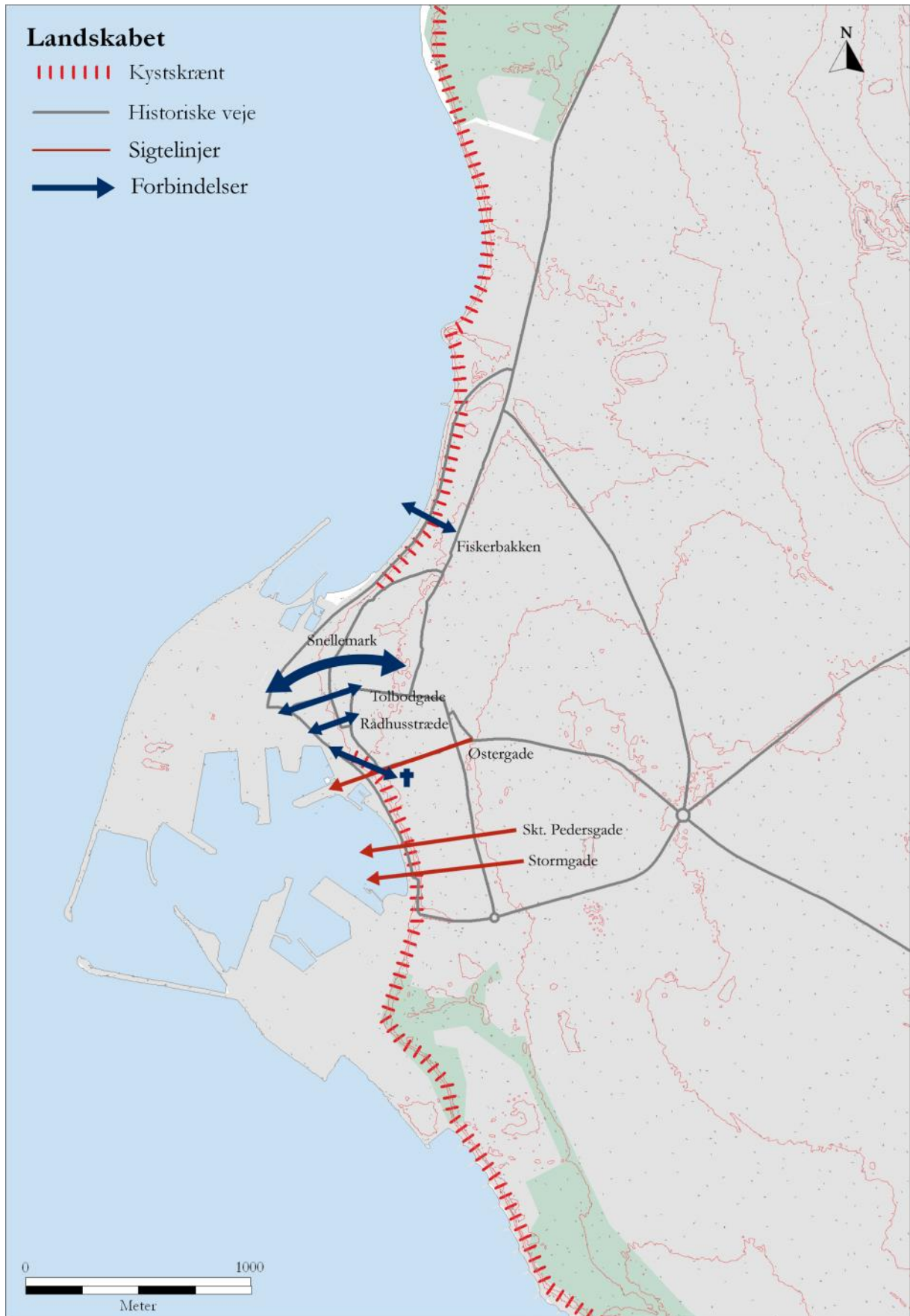
Forbindelserne mellem havnen og byen udgøres af en række rampelignende anlæg mellem Nordre Kystvej og skrænten. Mest direkte er den lige rampe ad Snellemark til Store Torv på skræntområdets fladeste sted og den skrå rampe op til kirkepladsen, som i dag er de mest benyttede adgange til byen. På strækningen langs Nordre Kystvej og Munch Petersens Vej ligger der desuden en del trappeanlæg og stier ned ad skrænten med forbindelse til de gamle gader i byen.

For at forstærke forbindelsen mellem bymidten og havnen er der bevaret en række vigtige udsigter fra byen ud mod havnen. Kirken har en markant placering lige ved kanten af skrænten med udsyn over hele havneområdet og Stormgade, Skt. Pedersgade og Østergade udgør tre vigtige sigtelinjer i byens struktur.

Det gamle jernbanespor fra stationen Rønne Nord og øst om byen fungerer i dag som cykel- og gangsti. Den løber gennem parcelhusområderne som en bræmme omkring byen og er i dag en vigtig forbindelse på tværs af byen for lette trafikanter.

4.5 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Den primære udfordring bliver at lette fremkommeligheden og forbedre forholdene for lette trafikanter i bymidten, samtidig med at de historiske gadeforløb og pladser bevares.



Figur 5: Forbindelser mellem by og havn

5 TRAFIKALE OMDREJNINGSPUNKTER

For at skabe et overblik over den aktuelle trafiksituation i Rønne og et billede af, hvilke lokaliteter der hhv. genererer og attraherer trafik i Rønne, er der lavet en kortlægning af byens vigtigste trafikale omdrejningspunkter.

I Rønne findes en række af Bornholms vigtigste institutioner, servicefunktioner og trafikale knudepunkter, som alle generer en høj trafikintensitet i og omkring byen.

I Rønne finder man således en række uddannelsesinstitutioner, hvor nogle kun er vigtige for Rønnes borgere, mens specielt ungdoms-, voksen-, og videregående uddannelser er vigtige for borgerne på hele Bornholm.

Politistationen i Rønne er den eneste politistation på Bornholm, ligesom Bornholms Hospital ligger i Rønne. Herudover har Rønne et bredt udvalg af dagligvarer, hvidevarer, byggematerialer, møbler, og biler, samt en række andre indkøbs muligheder/indkøbmuligheder.

Rønne har ligeledes øens største udvalg af serviceydelser i øvrigt og det mest varierede detailhandelsudbud.

Alle disse institutioner og funktioners betydning for Rønne og det øvrige Bornholm gør, at det er vigtigt, at tilgængeligheden til disse lokaliteter er i orden for alle trafikgrupper.

5.1 Færgehavn & lufthavn

Rønne er Bornholms største by med ca. 14.000 indbyggere. Med sin strategiske placering mod Østersøen er Rønne Bornholms vigtigste havneby med færgeforbindelser til Danmark, Tyskland, Sverige og Polen.

Bornholm er en eftertragtet feriedestination, og turisme er et af de væsentligste erhverv på øen. Omkring en halv million danske og udenlandske turister vælger hvert år at besøge Bornholm. Med færgehavnen og lufthavnen er Rønne derfor et naturligt knudepunkt for trafikken til og fra hele Bornholm.

5.2 Uddannelsesinstitutioner

Til børn i folkeskolealderen har Rønne i bymidten Rønne Privatskole (1), og de to kommuneskoler Rønneskolen (Østre)(3) og Rønne Heldagsskole (11), mens Peterskolen (privat)(7) og Bornholms Efterskole (9) ligger i den nordlige ende af byen. I den østlige del af byen ligger Rønneskolen (Åvang)(5) og Ungdomsskolen (4), mens Rønneskolen (Søndermarken) (10) og Bornholms 10. Klasse-Center (8) ligger i den sydlige del af byen.

For de ungdomsuddannelsessøgende ligger Bornholm Gymnasium (2) i bymidten. På Bornholms Gymnasium er det muligt at tage en 3-årig gymnasial ungdomsuddannelse eller den 2-årige HF-uddannelse.

Bornholms Erhvervsskole (6), som ligger i den østlige del af byen, tilbyder en række voksenuddannelser, mens Sundheds- og Sygeplejeskolen ligger i forbindelse med Bornholms Hospital (21).

5.3 Offentlige funktioner

De vigtigste offentlige funktioner er lokalitetsmæssigt grupperet rundt i byen.

Del af Bornholms Regionskommune (18) ligger sammen med biblioteket (19) inden for bymidtegrænsen. De fire store idrætsfaciliteter, Rønne Stadion Nord (14), Rønne Stadionhal (15), DGI-Hallen (16) og Landsstævnestadionet (17) ligger alle i den østlige del af byen, mens Bornholms Hospital (21) ligger sammen med Lægehuset (12) og Politistationen (20) i den sydlige del af byen.

5.4 Indkøbscentre

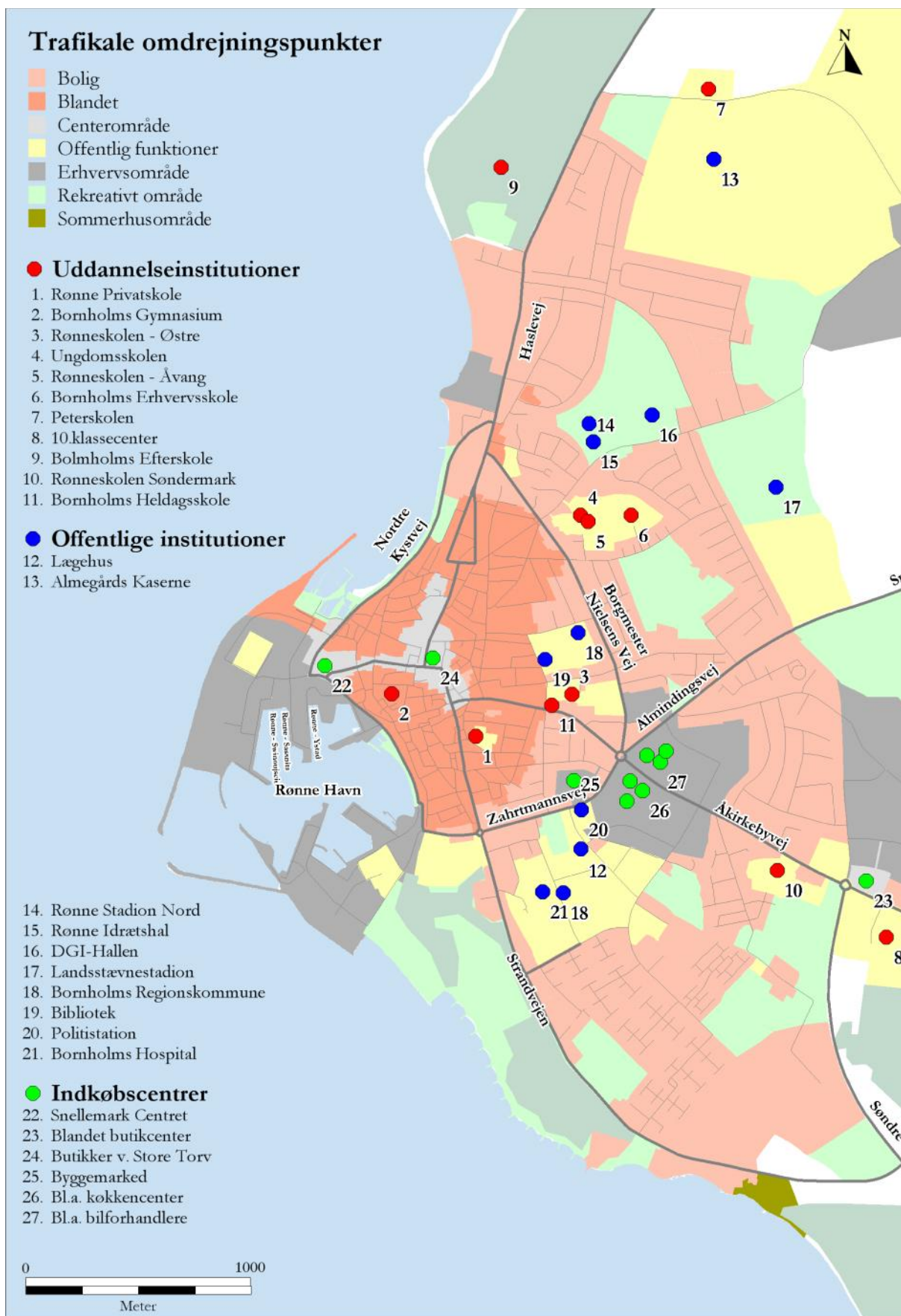
Indkøbsmulighederne er hovedsageligt centreret i bymidten, hvor Snellemark Centret (22), gågaden og flere dagligvarebutikker omkring Store Torv (24) tilbyder et varieret indkøbsudvalg.

I den sydlige del af byen ligger desuden et indkøbscenter (23) med dagligvarer, ”alt til boligen” og autoreserverede, samt et erhversområde med byggemarked (25), køkkencenter (26) og bilforhandlere (27), samt en række andre indkøbsmuligheder.

5.5 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Den primære udfordring er at opretholde og styrke fremkommeligheden til Rønnes trafikale omdrejningspunkter.

Der er to områder, som kræver særlig bevågenhed. Det drejer sig om trafikbetjening af det nye campusområde samt trafikken til/fra færgen. For begge emner er udarbejdet særlige trafikale analyser. Se bilag C ”Trafik på havnen” og bilag D ”Trafik ved Campus”.



Figur 6: Vigtige trafikale omdrejningspunkter i Rønne

6 KOMMUNEPLANRAMMER

I relation til denne trafikplan er der foretaget en gennemgang af eksisterende kommuneplanrammer. Dette for at sikre, at der tages højde for den allerede gennemførte planlægning.

Der er foretaget et litteraturstudium, og de trafikalt vigtigste emner er kort gengivet herunder.

6.1 Planlagte projekter med trafikal betydning

For at sikre, at trafikplanen tilpasses den fremtidige trafikbelastning i Rønne, er der lavet en registrering og beskrivelse af alle byudviklingsområder med forventet trafikal betydning. Da projekterne er i forskellige udviklingsstadier, er den eksakte trafikbelastning til og fra de forskellige områder meget varierende.

Rønne Havn

Rønne Havn skal som Bornholms største trafikhavn (gods-, krydstogt- og passagerskibe) fortsat varetage den altovervejende del af øens havnetrafik, og havnene skal kunne udvikles i overensstemmelse med de erhvervsmæssige behov. Der skal skabes bedre forhold for krydstogtturisme, og adgangsforholdene til færgerne skal forbedres.

Fra maj 2011 går Bornholmertrafikken over til at anvende en større færge. Dette vil medføre en øget trafikintensitet i og omkring færgehavnen, hvilket vil kræve udvidelser og ændringer af færgeterminalen ved Rønne Havn.

I regionsplanen er der desuden udlagt 11 ha til virksomheder med særligt vandforbrug, fordelt med ca. 7 ha på Vesthavnen og 4 ha på Sydhavnen. Mindre dele af havnen, der anvendes til rekreative formål, skal fortsat anvendes hertil og indgå i byens rekreative struktur.

Nørrekås

Nørrekås Havn er Bornholms største fritids- og lystbådehavn. Den fremtidige planlægning af havnen omfatter bl.a. en udvidelse af havneområdet ved anlæg af en ny mole nord for havnen.

Desuden er det delvist ubebyggede areal øst for havnen defineret som centerområde i Kommuneplan 2009. Et området i den nordlignenordlig del er planlagt til blandede bolig- og erhvervsformål, så som boliger, turist- eller kulturcenter, conferencecenter, udstillingsfaciliteter eller andre publikumsorienterede funktioner.

Særligt eventuelle nye kulturinstitutioner vil kunne medføre periodevis øget trafikintensitet til og fra området.

Centerområde Havn

Bymidten er Rønnes vigtigste handelssted og et naturligt centrum for øen. Bymidten skal derfor udbygges og styrkes som byens primære detailhandelsområde med inddragelse af et tidligere jernbaneområde, vest for Nordre Kystvej. Arealet skal benyttes til blandede butikformer og erhvervsformål.

På baggrund af udbygningen på i alt 1,375 ha, forventes detailhandelskapaciteten i byen at blive udbygget med 5.000 m² i den kommende planperiode.

Etableringen af et nyt centerområde ved havnen vil medføre en øget biltrafik til og fra området ligesom fodgænger- og cykeltrafik mellem Bymidten og havnen forventes øget.

Havnefronten

Området omkring Søndre Bådehavn er det havneområde, der ligger tættest på byen. Hele strækningen mellem bådehavnen og Sydhavnen udgør en slags promenade mellem havn og by, hvor udsynet over byen er frit. I dag er forbindelsen mellem havnen og byen uklar. Derfor skal der etableres en ny gangforbindelse til promenaden fra området ved kirken, og promenadeområdet skal generelt gøres mere attraktivt som en rekreativ oplevelsesmulighed, der binder byen og havnen sammen.

Udviklingen af havnefronten som en rekreativ forbindelse vil øge antallet af lette trafikanter, der krydser Nordre Kystvej, og som færdes på strækningen mellem Søndre Bådehavn og Sydhavnen.

Campus og Skole

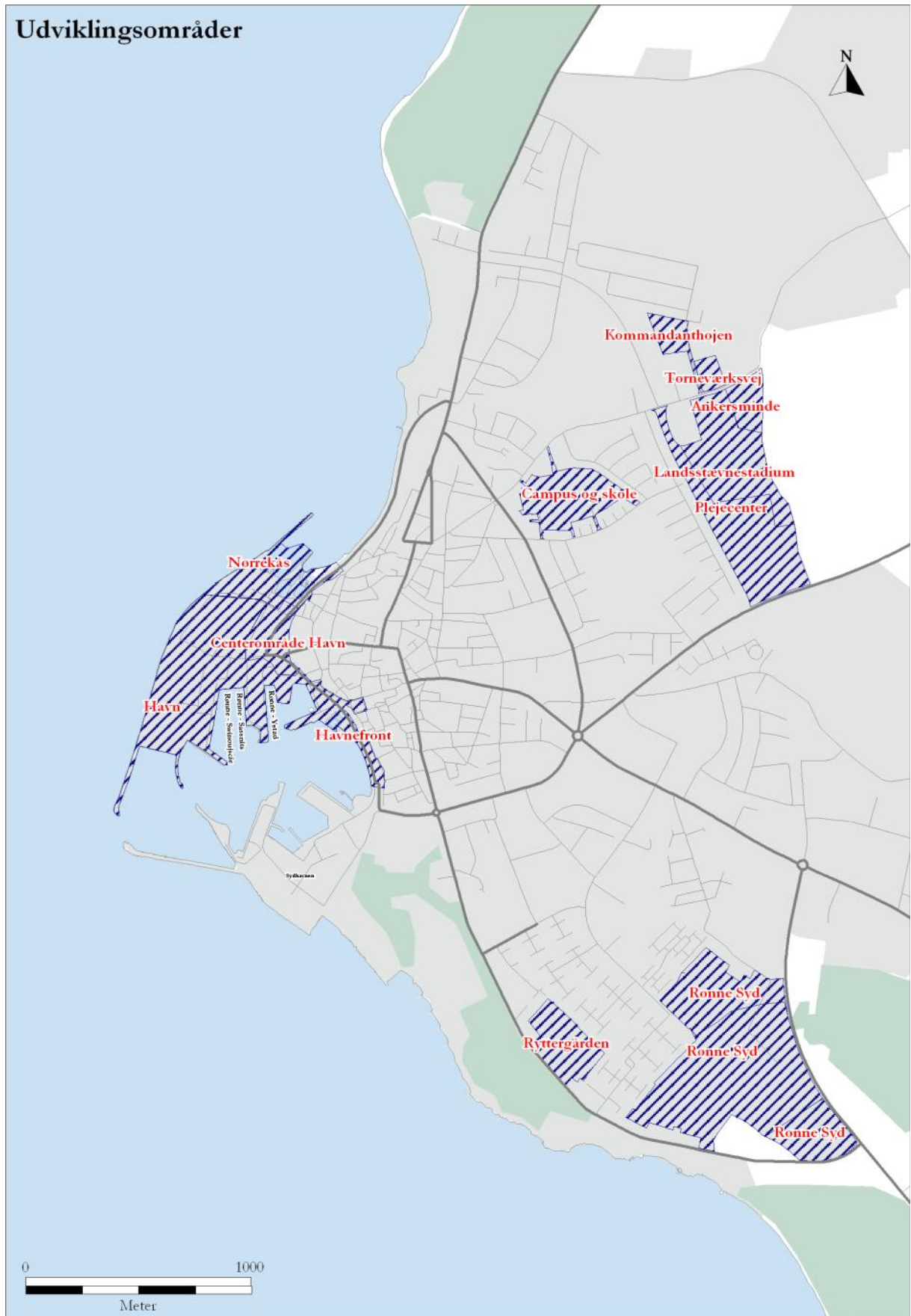
For at styrke Bornholms uddannelser er der planer om at fusionere en række eksisterende ungdoms- og videregående uddannelser i en statslig selvejende institution, der skal indgå i et fælles campusbyggeri. Det overvejes at placere campus i området ved den eksisterende erhvervsskole. Det nye campusområde skal udgøre et attraktivt og socialt studiemiljø, som skal være med til at tiltrække studerende og ansatte, også uden for øen.

Etableringen af et Campusområde vil samle hovedparten af Rønnes studerende på én lokalitet, hvilket vil forøge trafikken til og fra området. Specielt antallet af cyklister forventes at ville stige.

Rønne Syd

I forlængelse af Rønne Syd er der udlagt en udstykning på 36 ha til helårs boligformål. Området har en attraktiv beliggenhed med nær tilknytning til havet og naturskønne skov- og kystområder. Som alternativ til almindelige parcelhusudstyknings overvejes andre boformer og en alternativ bebyggelsesplan for området, med f.eks. bofællesskaber, blandede boformer, større attraktive boligparceller mm. Den sydlige del af området er desuden reserveret til opførelse af et nyt hotel eller en ny kursus- og konferencevirksomhed.

På nuværende tidspunkt er antallet af boliger, størrelsen på hotellet eller bebyggelsestætheden ikke fastsat. Den fremtidige trafikintensitet vil derfor afhænge af helhedsplanens endelige udformning, men både cykel- og biltrafik til og fra området forventes at stige markant.



Figur 7: Udviklingsområder

Ryttergården

I tilknytning til Hotel Ryttergården skal der opføres et nyt bæredygtigt kongrescenter med plads til 400 gæster. Det nye kongrescenter, Green Solution House, er et helt centralt element i den bornholmske Bright Green Island-strategi. Kongres- og hotelbyggeriet bliver det første af sin slags i verden, der gennemføres i fuld overensstemmelse med de såkaldte ”cradle to cradle” principper for fuldkommen bæredygtighed. Realiseringen af projektet forventes at resultere i 70 og 80 nye bornholmske arbejdspladser og 20.000 besøgende det første år. Realiseringen af det nye kongrescenter forventes derfor at medføre en øget trafik til og fra området, primært ad strandvejen.

Kommandanthøjen

Nord for Rønne bymidte, ved Kommandanthøjen, er der ved lokalplan nr. 028 skabt mulighed for opførelse af parcelhusbyggeri i 2. etager. Bebyggelsen skal opføres som lavenergihuse. Det nye boligområde forventes at medføre en lille forøgelse i trafikintensiteten til og fra området.

Ankersminde

Området ved Ankersminde er i Kommuneplan 2009 udlagt til rekreativt område, herunder idrætsformål og uddannelse.

Torneværksvej

Området ved Torneværksvej er i Kommuneplan 2009 udlagt til rekreativt område, herunder grønt område eller naturlegeplads.

Landsstævnestadion

Syd for Torneværksvej er der planlagt en udvidelse af Rønnes landsstævnestadion med nye idræts- og uddannelsesfaciliteter med en etageareal på 3.500 m². Opførelsen af det nye idrætsanlæg forventes at medføre periodevis øget trafikintensitet til og fra området.

Plejecenter ”Snorrebakken”

Med lokalplan 055 er der skabt grundlag for etablering af et nyt plejecenter ved Snorrebakken i den østlige udkant af Rønne med et bebyggelsesareal på 10.000 m². Lokalplanområdet er 15,7 ha og må anvendes til offentlige formål, som plejecenter med tilhørende boliger og plejefaciliteter samt til grønt område og vej-anlæg.

6.2 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Hvert enkelt udviklingsområde udgør et element, der skal tages højde for i den trafikale planlægning. Helt overordnet er der havneområdet (se bilag C ”Trafik på havnen”), campusområdet (se bilag D ”Trafik ved Campus”). Dertil kommer udviklingen i Rønne Syd inkl. Ryttergården, hvortil der skal sikres god vej-adgang, samt udviklingen i Rønne øst, omkring det eksisterende Landsstævnestadion, som ligeledes kræver et særligt fokus på vejforbindelserne.

7 BILTRAFIK

Den eksisterende infrastruktur udgør grundlaget for den trafikale betjening af Rønne og dermed netop de primære forhold, der kan ”reguleres” og optimeres for at understøtte trafikplanens visioner og mål.

Der er foretaget en kortlægning af:

- De eksisterende veje og deres inddeling i vejnetklasser
- Hastighedsklasser
- Overgangen mellem by og land
- Parkering & serviceanlæg
- Vejvisning
- Signalregulerede kryds
- Planlagte vejprojekter

Kortlægningen har til formål at identificere eksisterende forhold og samtidig skabe et overblik over forbedringsmuligheder.

7.1 Vejnet

I Rønne er der et godt sammenhængende vejnet, der sikrer forbindelse mellem byens yderområder, og som overordnet set binder Rønnes forskellige bolig og erhvervsområder sammen.

Vejnettet er struktureret i fem vejklasser, to trafikveje og tre lokalveje. Trafikvejene er fordelt på gennemfartsveje og fordelingsveje, mens lokalvejene er indelt i primære, sekundære og tertiære veje.

I Rønne består gennemfartstrafikvejene (rød) af Nordre Kystvej, Munch Petersens Vej, Zahrtmannsvej og Borgmester Nielsens Vej, som danner en ”indre ringvej” omkring Rønne midtby.

Herfra udløber Haslevej mod nord, Snorrebakken mod nordøst og Åkirkebyvej mod sydøst, mens Søndre Ringvej udløber fra Åkirkebyvej mod syd, som den sydlige del af en ”ydre ringvej”. Alle vejene er moderne brede veje, som er anlagt med fortov og cykelsti/cykelbane.

Søndre Ringvej ligger udenfor byzonen og har ikke fortov og cykelsti/cykelbane.

Fordelingstrafikvejene (blå) består af Søndre Allé og Strandvejen, som er den sydlige forbindelse mellem den indre (Zahrtmannsvej) og ydre ringvej (Søndre Ringvej).

Søndre Allé og Strandvejen er bred moderne veje, hvor Søndre Allé er anlagt med fortov. Langs den sydlige side af begge veje er der cykelsti i eget tracé.

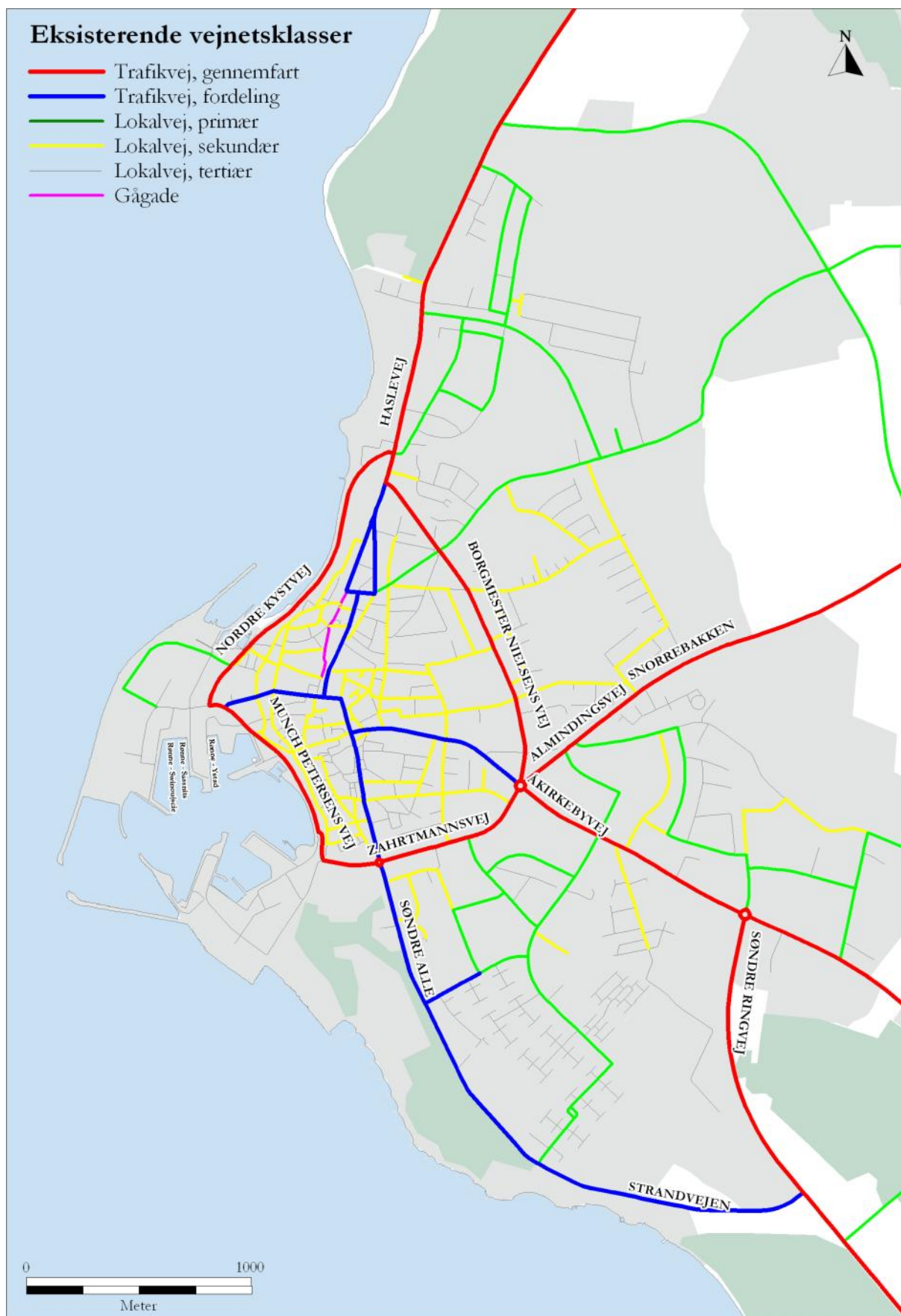
I Midtbyen består fordelingsstrafikvejene af Snellemark, Torvegade, Østergade og Åkirkebyvej, som danner en vest-øst forbindelse igennem bymidten, og Store Torvegade, Møllegade, Byledsgade, Nørregade, Store Torv, Lille Torv, Søndergade og Søndre Allé, som danner en nord-syd forbindelse igennem bymidten.

Generelt er disse moderne veje med plads til, at to køretøjer kan passere hinanden, men vejbredden varierer og blive smallere ind mod centrum. Alle vejene er anlagt med fortov, men kun Åkirkebyvej er anlagt med cykelsti. Store Torvegade er ensrettet mod centrum, mens Møllevvej er ensrettet væk fra centrum.

I bymidten er Byledsgade den eneste primære lokalvej (grøn), alle de øvrige primære lokalveje er fordelingsveje i de enkelte byområder og sikrer forbindelse til den indre ringvej og/eller ud af byen. Nordre Ringvej og Sagavej er anlagt med cykelsti/cykelbane.

Sekundære lokalveje er mindre forbindelsesveje, som danner adgang mellem de primære lokalveje og tertiære lokaleveje. I bymidten er det typisk smalle brostensbelagte veje ofte uden fortov, mens det udenfor bymidten er mere moderne asfalterede veje.

Tertiære lokalveje er veje, der sikrer adgang imellem de enkelte boliger og de sekundære lokalveje. I bymidten er det typisk smalle brostensbelagte veje, ofte kun med plads til en bil, mens det udenfor bymidten er mere moderne asfalterede veje.



Figur 8: Det eksisterende vejnet inddelt i fem vejklasser og gågade

7.2 Hastighedsgrænser og overgang mellem by og land

På efterfølgende kort er illustreret overgangen mellem by og land og de eksisterende hastighedsgrænser i Rønne. Alle overgangene er markeret med byskilte.

På det overordnede vejnet er 4 af de i alt 7 bytavler placeret.

I den nordlige del af byen er overgangen mellem by og land skiltet på hhv.:

- Haslevej ved Almegårdsvej
- Almegårdsvej ved Kasernen
- Torneværksvej mellem Almindingevej og Snorrebakken

Sydøst for bymidten er bygrænsen placeret på:

- Åkirkebyvej
- Søndre Ringvej

og syd for bymidten er bygrænsen placeret på:

- Strandvejen
- Lersøvej.

Der sker en reduktion af den tilladte hastighed fra 80 til 50 km/t (eller 60 km/t), når man kører fra land til byzone. Trafikanter har erfaringsmæssigt vanskeligt ved at reducere hastigheden tilstrækkeligt ved disse ”overgange”. Der er dog ingen målinger fra Rønne, der kan understøtte denne hypotese.

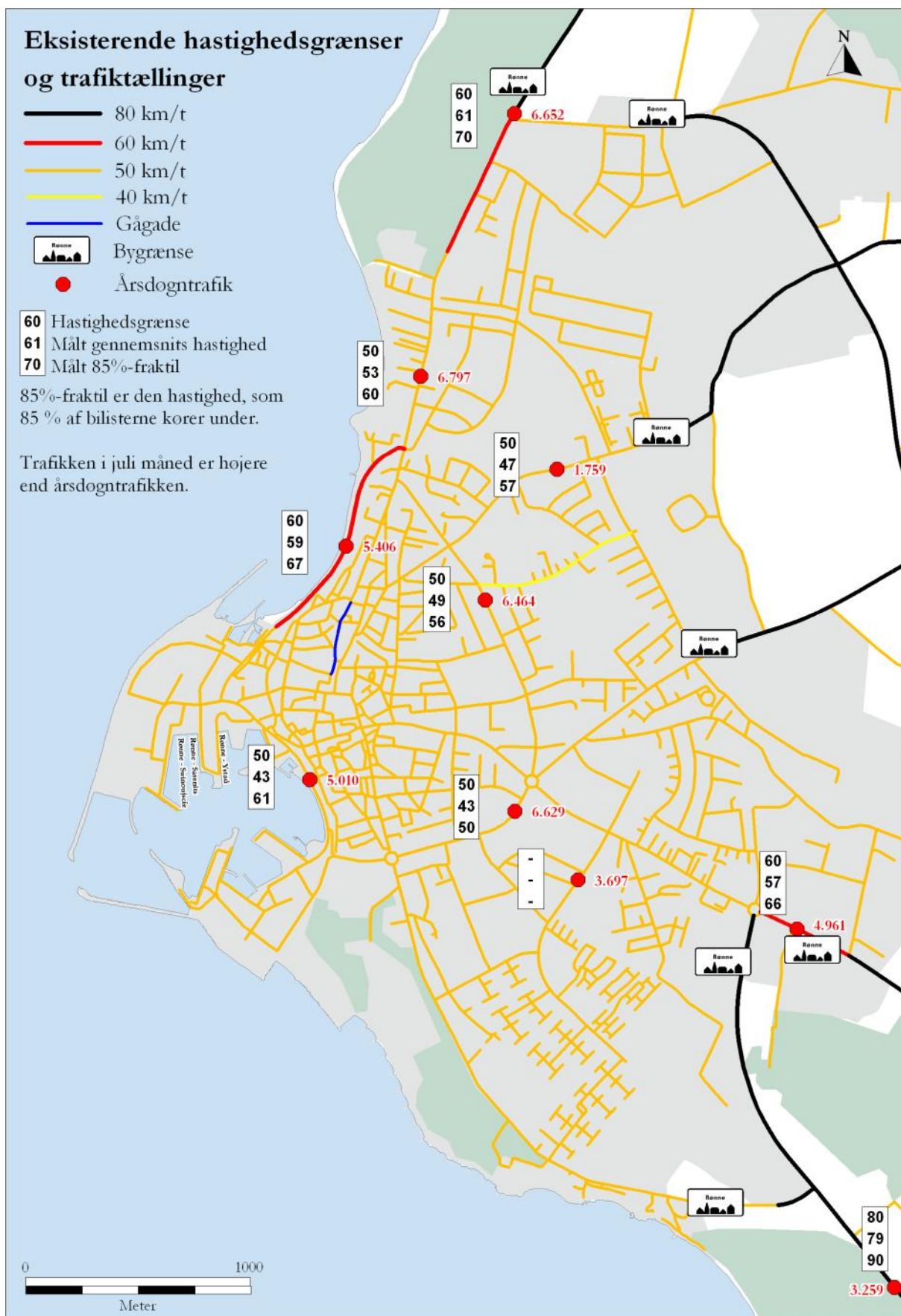
Kortet viser desuden de nuværende skiltede/tilladte hastigheder på vejnettet i og omkring Rønne. Den tilladte hastighed i Rønne er overvejende 50 km/t ved bymæssig bebyggelse, dog med enkelte undtagelser.

På samme kort er indsat resultater fra gennemførte trafikmålinger (de røde prikker). For hver måling er angivet ÅrsDøgnTrafikken (ÅDT), den skiltede hastighed, den målte gennemsnitshastighed og den målte 85 % -fraktil.

85 % -fraktilen er et udtryk for den hastighed, som 85 % af bilisterne kører under. Er 85 % -fraktilen eksempelvis angivet til 70 km/t vil det sige, at 85 % kører 70 km/t eller derunder. Dermed også sagt, at 15 % kører over 70 km/t.

Som det ses af de angivne målinger, ligger 85 % -fraktilen typisk 10-20 % over den tilladte hastighed, hvilket, ud fra en trafiksikkerhedsmæssig tilgang, vurderes kritisk.

Det er vanskeligt at vurdere, hvorvidt de gennemførte målinger er repræsentative i forhold til den generelle trafikantadfærd. Der er dog noget, der taler for, at der er en betydelig andel af trafikanterne, der kører for stærkt.



Figur 9: Overgange mellem by og land

7.3 Parkering og serviceanlæg

Bornholms Regionskommune vedtog i februar nye retningslinjer for parkeringen på Bornholm. Parkeringsfaciliteterne i Rønne er som udgangspunkt opdelt i to zoner. Bymidten, hvor koncentration af handel og bebyggelse er størst, udgør zone I, mens zone II omfatter områderne uden for bymidten, hvor det er lettere at finde plads til ny parkering.

I zone I skelnes der mellem korttids- og langtidsparkering. De offentlige parkeringspladser og vejparkeringen i zone I skal først og fremmest prioriteres til brug for korttidsparkering og medvirke til at lette parkeringssituation og parkeringskrav for byens handlende, og samtidig skabe bedre parkeringsvilkår for handicappede og cyklister (som etableres uden tidsbegrænsninger).

I zone II skelnes der ikke mellem korttids- og langtidsparkering. Retningslinjerne i zone II tager udgangspunkt i, at alle funktionsbetingede parkeringskrav kan løses på egen grund med hensynstagen til funktion og bebyggelsesart. For at skabe et indtryk af de enkelte parkeringsarealers belastningsgrad er der foretaget en indledende parkeringsanalyse i Rønne bymidte. De efterfølgende resultater er således udelukkende af indikativ karakter og er dermed behæftet med en vis usikkerhed.

I Rønne bymidte er der ca. 1.550 parkeringspladser fordelt på 40 parkeringsarealer. Parkeringsarealerne er primært centreret omkring havnen og centerfunktionerne.

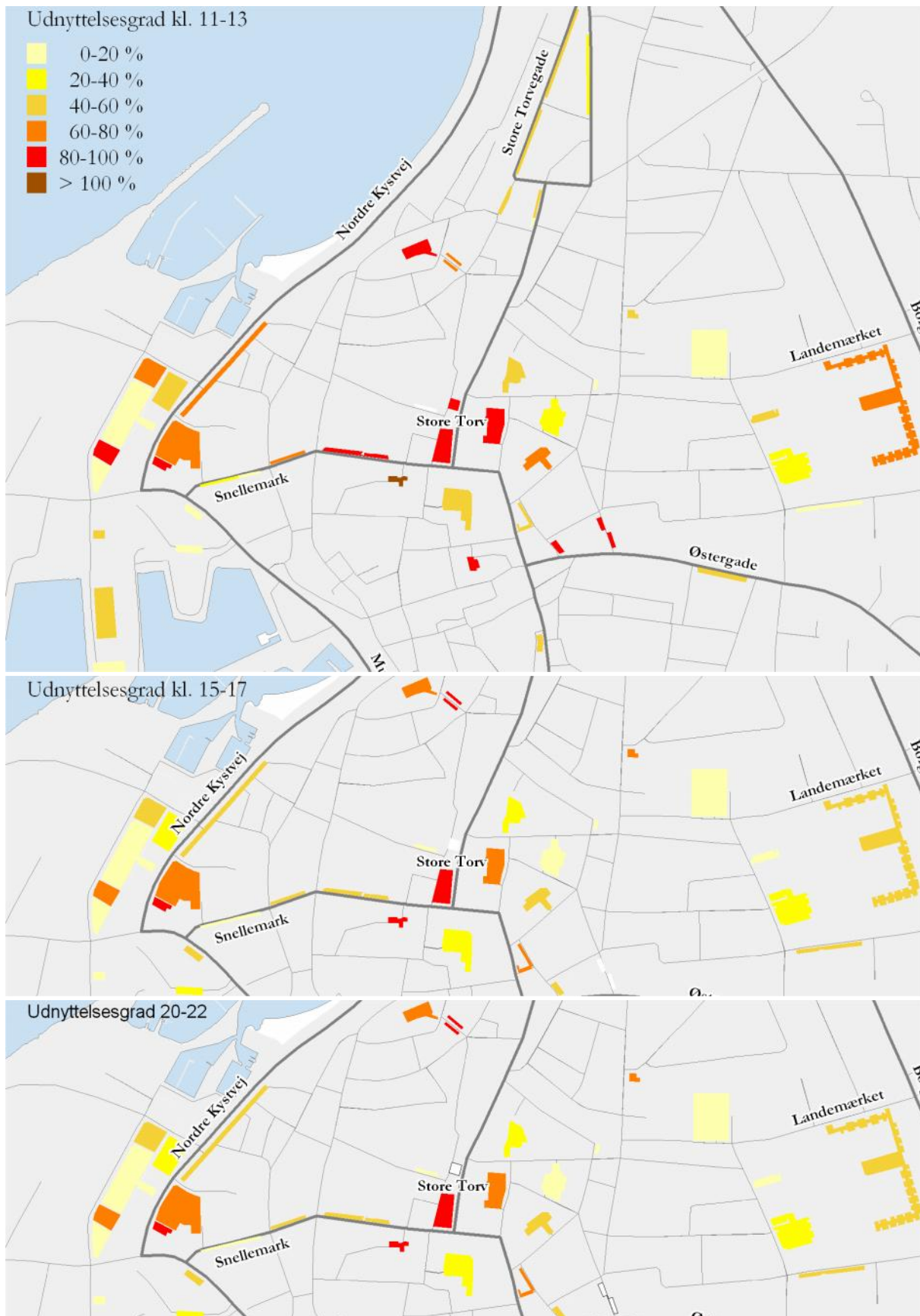
Undersøgelsen viser, at i bymidten, hvor pladsen er begrænset, er belastningsgraden i dagtimerne relativt høj. Parkeringsanalysen viser, at parkeringsarealerne ved Store Torv, Pistolstræde, Teatortorvet samt den sydligste del af parkeringsarealet ved Kvickly er de eneste parkeringsarealer med en belastningsgrad, der over hele døgnet ligger i intervallet 80-100 %.

Parkeringsarealerne ved Laksetorvet og Ellekongens Plads har en belastningsgrad på 80-100 % i dagtimerne, mens de i eftermiddags- og aftentimerne har en belastningsgrad på 60-80 %.

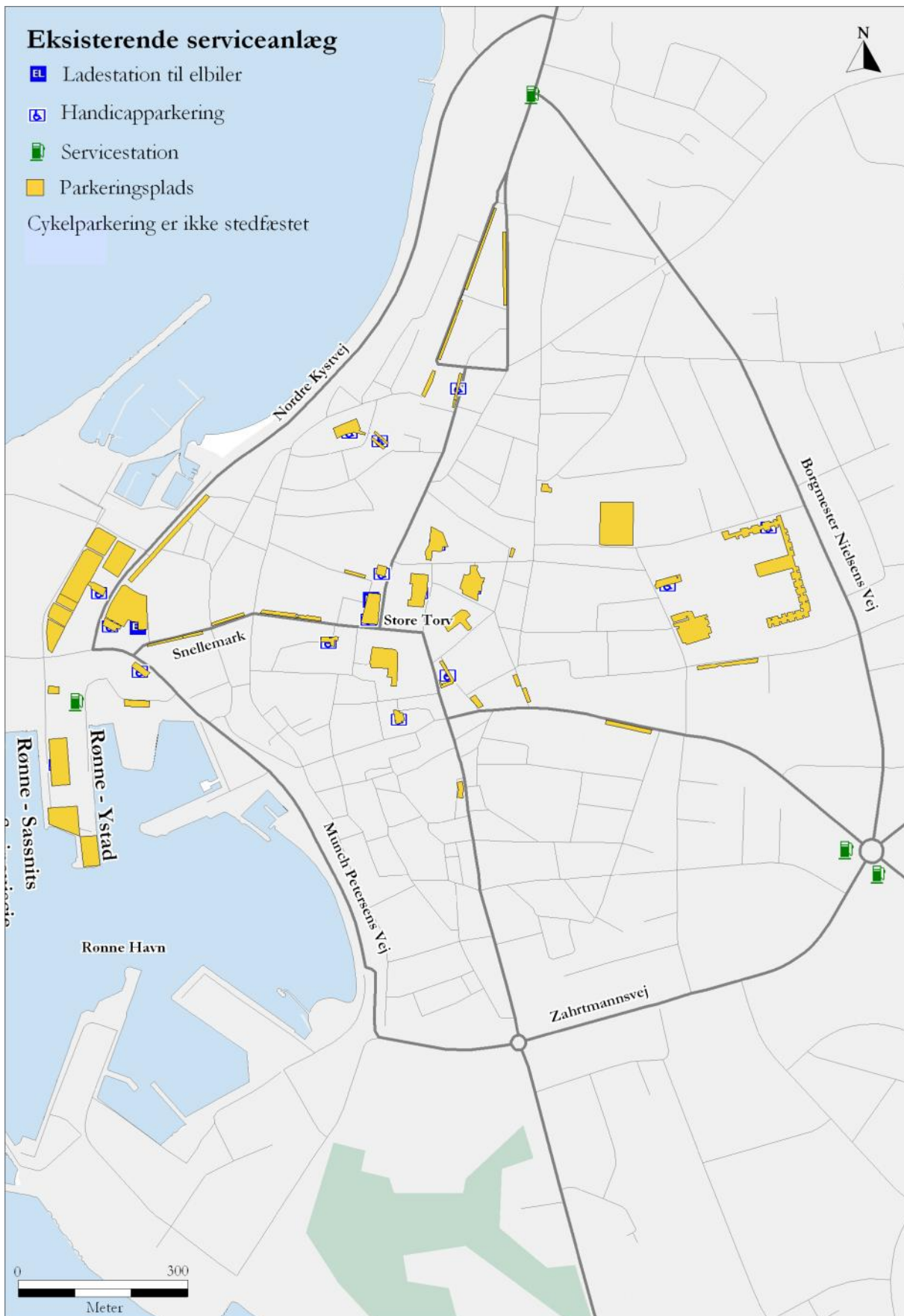
Den nordlige del af parkeringspladsen ved Kvickly var i undersøgelsesperioden belastet med 60-80 %, mens parkeringsarealerne ved havnen varierer meget i belastningsgrad, dog er der kun registreret en fuld belægning af parkeringsarealet, der er reserveret for rejsende, og dette kun i dagtimerne.

De øvrige parkeringsarealer ved havnen har en belastningsgrad mellem 0-20 %.

Parkeringsarealerne umiddelbart udenfor centerfunktionerne, ved P. A. Holms Plads, Thora Sodes Plads, Kollagårinøj og Tinghuspladsen har alle en belastningsgrad på mellem 0-60 %.



Figur 10: Udnyttelsesgrad af parkeringsarealerne (d. 17.06.10)



Figur 11: Parkeringsfaciliteter

7.4 Eksisterende vejvisning

Vejvisning i Rønne er kortlagt på det overordnede vejnet; Nordre Kystvej, Munch Petersens Vej, Zahrtmannsvej, Borgmester Nielsens Vej, Haslevej, Almindingsvej, Åkirkeby og Søndre Ringvej.

I registreringen indgår vejvisningen mod de øvrige byer på Bornholm, havnen med færgerne i Rønne, samt de vigtige byfunktioner; hospital, lufthavn, stadion, svømmehal, hoteller og campingpladser.

På figuren på næste side er den registrerede vejvisning optegnet. På figuren er der henvist til 7 punkter, som er vist detaljeret på figurene på den følgende side.

Punkt 0: Der vejvises mod Allinge mod nord, Nexø mod syd og centrum mod øst.

Punkt 1: Mod nord vejvises mod centrum, mens der vejvises mod Allinge og Nexø mod syd.

Punkt 2: Der vejvises mod Allinge, Hasle og centrum mod nord, mens der ikke vejvises mod sydlige mål.

Punkt 3: Der vejvises mod Allinge, Nexø, Åkirkeby, Gudhjem og Svaneke mod øst samt Sydhavnen mod syd.

Punkt 4: Der vejvises mod centrum mod nord, Nexø og Allinge mod øst, samt Bolmholms Hospital, hotel og camping mod syd.

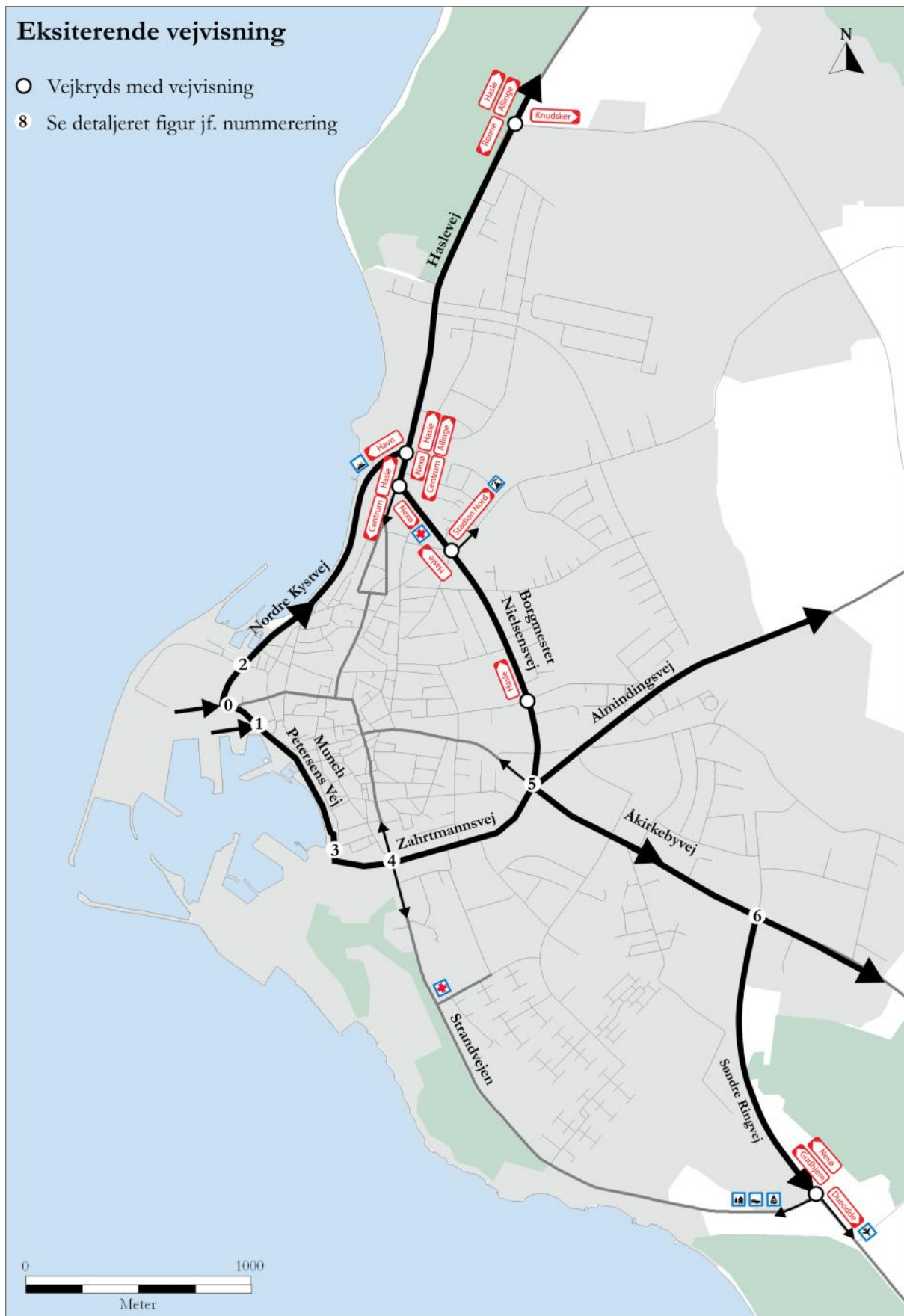
Punkt 5: Der vejvises mod centrum mod nordvest, Allinge og Hasle mod nord, Gudhjem og Svaneke mod nordøst, Åkirkeby og Nexø mod sydøst samt Bolmholms Hospital, Havn og færgeterminal mod vest.

Punkt 6: Der vejvises mod centrum, Havn og Bolmholms Hospital mod nordvest, Åkirkeby og Nexø mod sydøst samt Dueodde og Bornholms Lufthavn mod syd.

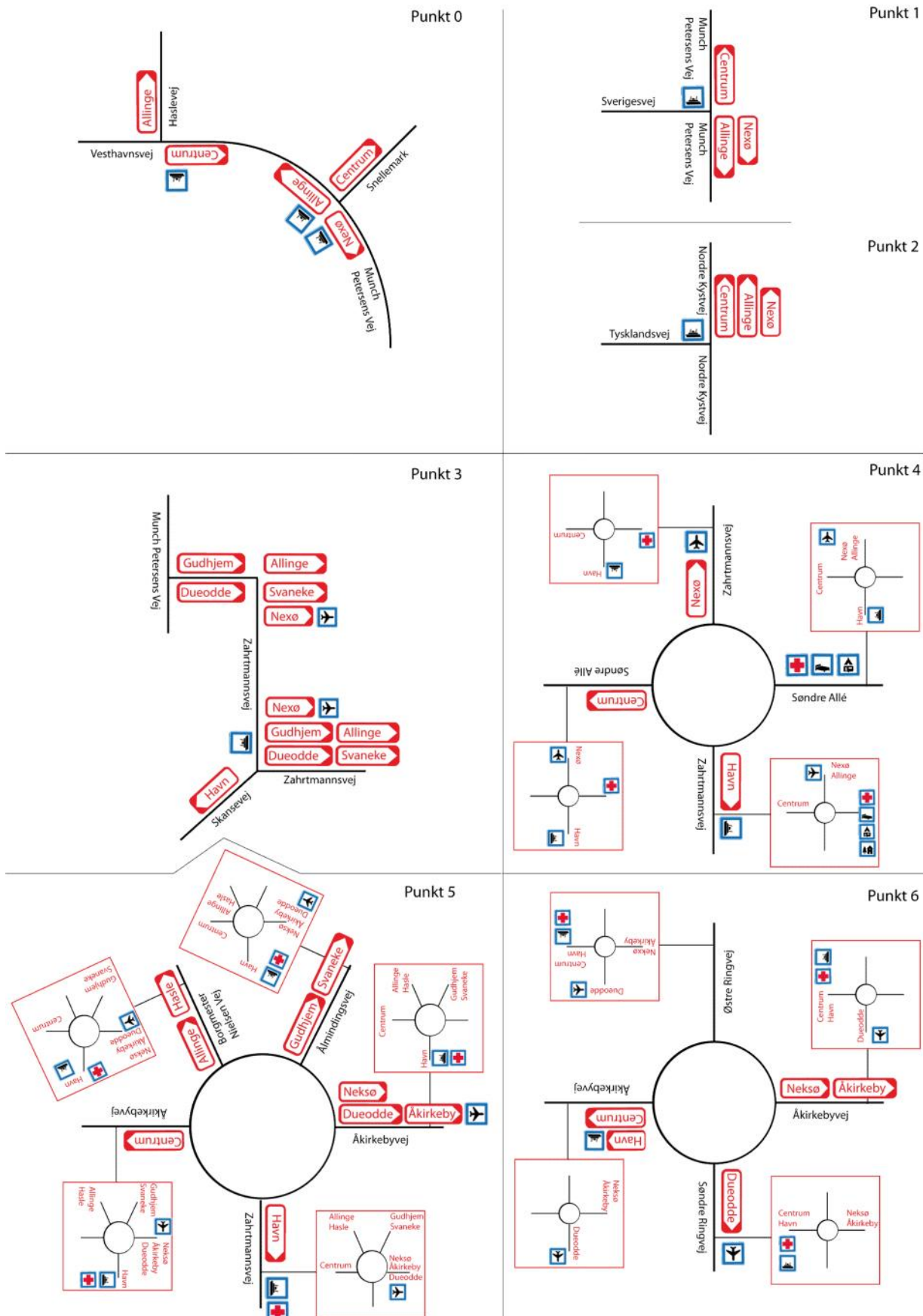
Der vejvises mod Bornholms Hospital via Haslevej og Borgmester Nielsen Vej, Almindingsvej, Åkirkebyvej og Søndre Ringvej, hvorfra der via Zahrtmannsvej, Strandvejen og Galløkken vejvises mod Ullasvej, hvor Bornholms Hospital er lokaliseret.

Der vejvises mod Bornholms Lufthavn fra Rønne by ad Zahrtmannsvej, Åkirkebyvej og Søndre Ringvej, uden om Strandvejen. Der vejvises ikke mod Bornholms Lufthavn fra den nordlige del af Rønne.

Fra nord vejvises det mod Havn og færgeterminal via Nordre Kystvej, mens der fra syd vejvises fra Almindingsvej, Åkirkebyvej og Søndre Ringvej via Zahrtmannsvej og Munch Petersens Vej.



Figur 12: Eksisterende vejvisning



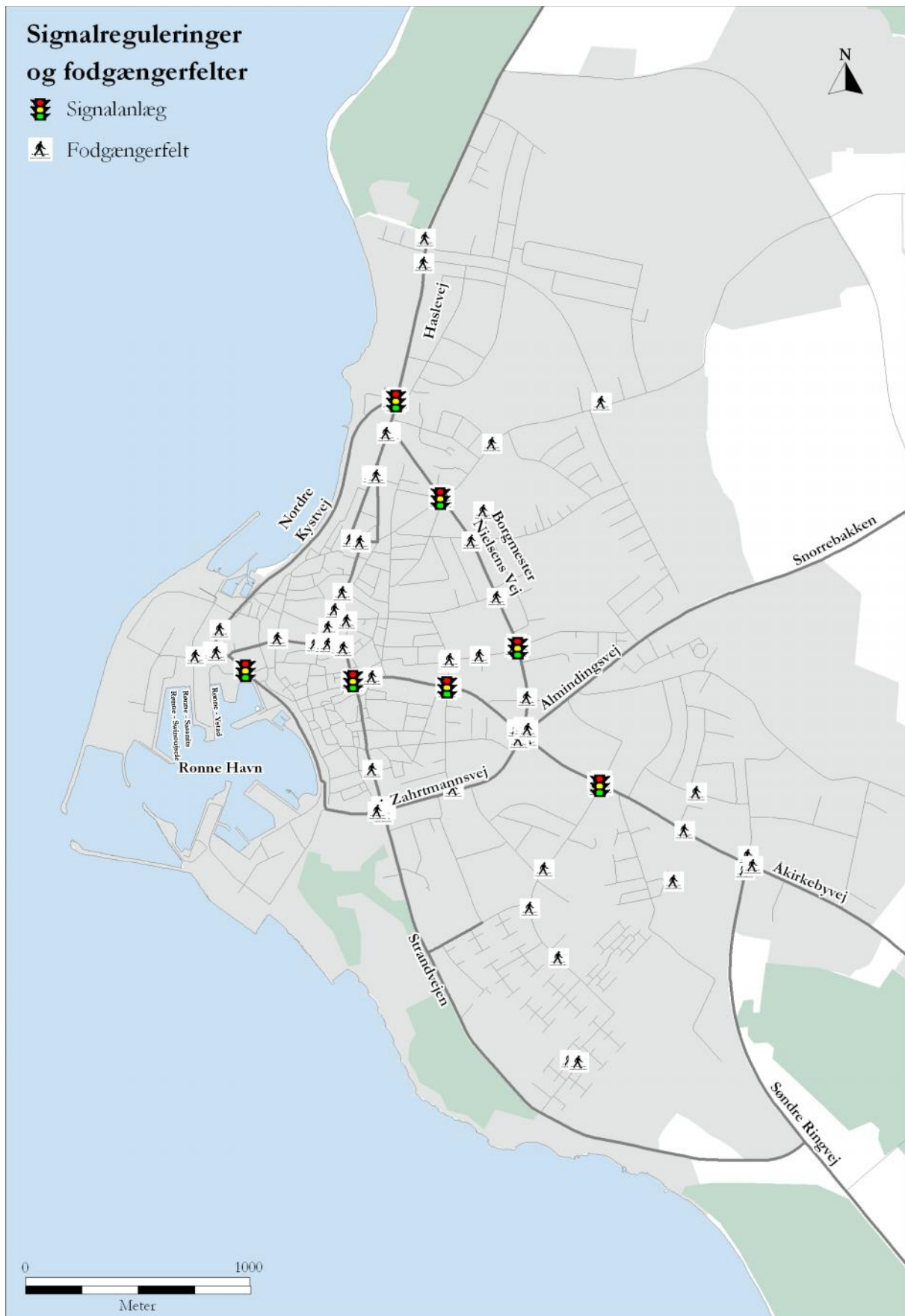
Figur 13: Eksisterende vejvisning, detaljeret punktvisning

7.5 Signalregulerede kryds

I Rønne er der 7 signalregulerede kryds, alle placeret i bymidten eller på de overordnede indfaldsveje. Signalreguleringerne er placeret i krydsene mellem hhv.:

- Haslevej og Nordre Kystvej
- Munch Petersens Vej og Sverigesvej
- Borgmester Nielsens Vej og Byledsgade
- Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej
- Åkirkebyvej og Industrivej
- Åkirkebyvej/Østregade og Pingels Allé
- Østergade og Søndergade

Der er etableret fodgængerovergange i forbindelse med alle de signalregulerede kryds og langs de overordnede trafikveje. Desuden er der etableret fodgængerovergange i bymidten, hvor antallet af fodgængere er højt.



Figur 14: Signalreguleringer og fodgængerfelter

7.6 Planlagte vejprojekter

I kommuneplan 2009 har Bornholms Regionskommune udpeget to primære vejprojekter der skal realiseres i den kommende planperiode.

I kommuneplan 2009 kap. 5.1 Veje er følgende anlægsprojekter beskrevet:

Der planlægges anlæg af nye omfartsveje/fordelingsveje ved:

- Rønne omfartsvej (reserveret areal)
- Rønne havn (ved Bornholmstrafikken)

Rønne Omfartsvej er en vejforbindelse mellem Nordre Ringvej og Østre Ringvej over Rabækken og langs DGI anlægget. Den nye omfartsvej øst om Rønne skal aflaste trafikken i den centrale bydel, samt trafikken til og fra havnen. Første del af den nye omfartsvej forventes at blive anlagt og projekteret i perioden fra 2011 til 2014.

Den nye omfartsvej er beskrevet i Lokalplan 055 for et offentligt område til plejecenter m.m. ved Snorrebakken i Rønne.

I lokalplanens bestemmelser afsnit 7. om Vej, Sti og Parkeringsforhold står der at:

- Forbindelsesvejen udlægges i en bredde af 20 m, med placering som vist på kortet herunder.
- Forbindelsesvejen skal udføres som tosporet vej med cykelstier, rabatter og fortov. Vejbrede - 7 m, cykelsti – 2 m, rabat – 2 m og fortov - 2 m. Rabatter beplantes med platantræer, som en allé.

Den nye omfartsvej ved Rønne Havn skal indgå i en samlet planlægning for fremkommeligheden ved de nordlige havneområder. Bornholmstrafikken vil i de kommende år generere yderligere trafik til og fra øen. Dette vil få en afledt betydning for de trafikale forhold i nærområdet. Hertil kommer at der i detailhandelsplanlægningen regnes med, at en del af området langs Nordre Kystvej inddrages til center og butiksmål.

Færgeforliget, som træder i kraft i 2011, vil desuden bevirke en ændring i ud- og indkørsels fra havnearealerne og derved øge kravene til vejforbindelserne mellem havnen og omfartsvejen. Foruden de to nye omfartsveje ønsker Bornholms Regionskommune at forlænge Sagavej så denne kobles på Østre Ringvej. Der er dog ikke taget nogen endelige beslutninger om vejens eksakte linjeføring.



Figur 15: Planlagte vejprojekter

7.7 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Som tidligere beskrevet har Rønne et godt og sammenhængende vejnet, der i vid udstrækning fungerer rigtig godt. Der er dog registreret en række primære udfordringer i forhold til de opsatte visioner og mål.

Selve vejklassificeringen, med de 5 vejklasser, kan være medvirkende til at skabe et lidt ”diffust” vejhierarki, hvor det er vanskeligt for såvel vejbestyrer som trafikant at få en klar og entydig indikation af, hvilke veje der skal anvendes til hvilken trafik.

Der er registreret relativt høje kørt hastigheder, som kan være med til at gøre vejnettet til et mere usikkert og utrygt sted at færdes. Dette gælder særligt for de lette trafikanter, hvor netop hastigheden har særdeles stor indflydelse på både den oplevede tryghed og den reelle risiko.

Vejvisningen vurderes at være god, men også enkelte steder uhensigtsmæssig i forhold til at lede trafikken den korteste vej mellem A og B. Derudover vurderes antallet af vejvisningstavler generelt i overkanten af det nødvendige.

For signalreguleringernes vedkommende er der ikke foretaget en vurdering af de enkelte signalprogrammer. Det er dog vurderingen, at disse med en vis sandsynlighed vil kunne optimeres i forhold til det fremtidige vejnet og vejklassificering.

De allerede planlagte veje vil løse en del af de udfordringer, der er beskrevet tidligere og understøtter i det hele taget planens intentioner.

8 CYKELTRAFIK

Sammen med vejnettet udgør stinettet det infrastrukturelle grundlag for den trafikale betjening af Rønne.

Cykeltrafikken har en høj prioritet og skal have en høj standard, der understøtter planens visioner og målsætninger.

For at opnå et overblik over de eksisterende forhold er der gennemført en registrering af:

- Stinettet
- ”Cykelpotentialer”
- Allerede planlagte projekter

Kortlægningen har til formål at identificere eksisterende forhold og samtidig skabe overblik over forbedringsmuligheder.

8.1 Stinet

Bornholm er dækket af et vidtforgrenet cykelvejnet helt fra Hammeren i nord til Dueodde i syd, og fra Rønne i vest til Svaneke i øst.

Den nationale cykelvej nr. 10 går hele øen rundt og er 105 km lang. Cykelvej nr. 10 løber igennem Rønne ad Strandvejen og Munch Petersens Vej videre af Nordre Kystvej og slutteligt mod nord ad Haslevej.

Desuden er der 6 regionale cykelveje, som går på kryds og tværs af øen. De går alle på naturskønne stier, mindre sogneveje og gode cykelstier. Cykelrute nr. 21 mellem Rønne og Nexø løber ind i Rønne fra syd ad Åkirkebyvej, videre af Zahrtmannsvej hvorefter den tilsluttes cykelvej nr. 10 ved Munch Petersens Vej.

Cykelrute nr. 23 mellem Rønne og Helligdommen løber ind i Rønne fra nord ad Ndr. Jernbanesti, hvorefter den tilsluttes cykelvej nr. 10 ved Nordre Kystvej/Haslevej.

Foruden det nationale og regionale cykelstinet, er der langs mange af Rønnes større indfaldsveje etableret cykelstier, cykelbaner eller brede kantbaner med plads til cyklister. Desuden er der etableret en cykelstiforbindelse på den nedlagte jernbanestrækning. I bymidten er der på nuværende tidspunkt ikke anlagt cykelstier, da gaderne er smalle og brostensbelagte.

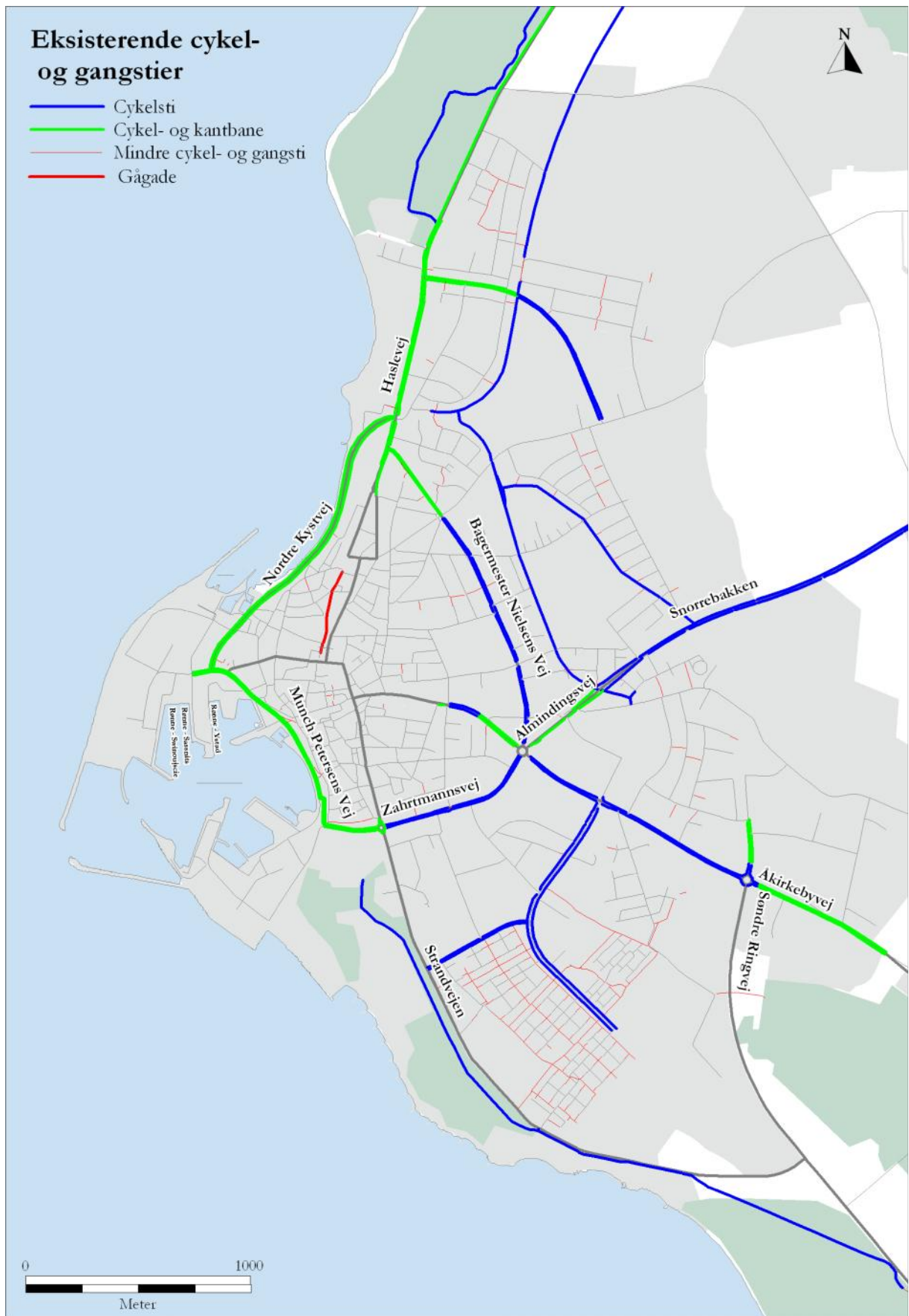
Cykelstierne i Rønne kan opdels i to kategorier:

Cykelstier: Cykelstierne er primært etableret i områder med væsentlig cykeltrafik og i nyanlagte byområder med planlagt trafikadskillelse. Langs veje med høj trafikintensitet skal biltrafikken adskilles fra cykeltrafikken med en kantsten. Cykelstierne er derfor etableret i eget tracé med en vejledende minimumsbredde på 1,7 m.

Cykel- og kantbaner: Cykelbanerne er primært etableret i områder, hvor pladsforholdene er begrænsede eller hvor ressourcerne er små. Cykelbanerne er anlagt i samme tracé som kørebanen med en vejledende minimumsbredde på 1,5 m. Cykelbanerne adskilles fra køresporene med en 30 cm bred ubrudt kantlinje og angives med et cykelstiskilt og/eller cykelsymboler på selve cykelbanen.

I landområder, hvor der kun er få cyklister, er der etableret brede kantbaner, der adskiller lette og tunge trafikanter. Kantbanen etableres med en vejledende minimumsbredde på 1,5 m og adskilles fra køresporet med en afstribning.

Placeringen af hhv. cykelstier og cykel- og kantbaner i Rønne fremgår af figuren på næste side.



Figur 16: Cykelstier / cykelbaner i Rønne

8.2 Cykelpotentiale

De bornholmske cykelstier og cykelveje bliver flittigt brugt og har været med til at udvikle Bornholm til en af landets førende cykelferiedestinationer.

Bornholms Regionskommune har derfor siden begyndelsen af 1980'erne ydet en særlig indsats for at fremme cyklisme og opgradere det bornholmske cykelvejnet.

Det er regionskommunens mål fortsat at udbygge og optimere cykelvejnettet, så den afledte økonomiske effekt kan fastholdes, og så cyklen i fremtiden vil være en naturlig del af bornholmernes hverdag.

Cykelvejnettet skal imidlertid ikke kun tilgodese fericyklisternes behov, det skal i ligeså høj grad opgraderes, så cyklen i fremtiden kan blive et miljørigtigt transportalternativ for bornholmerne.

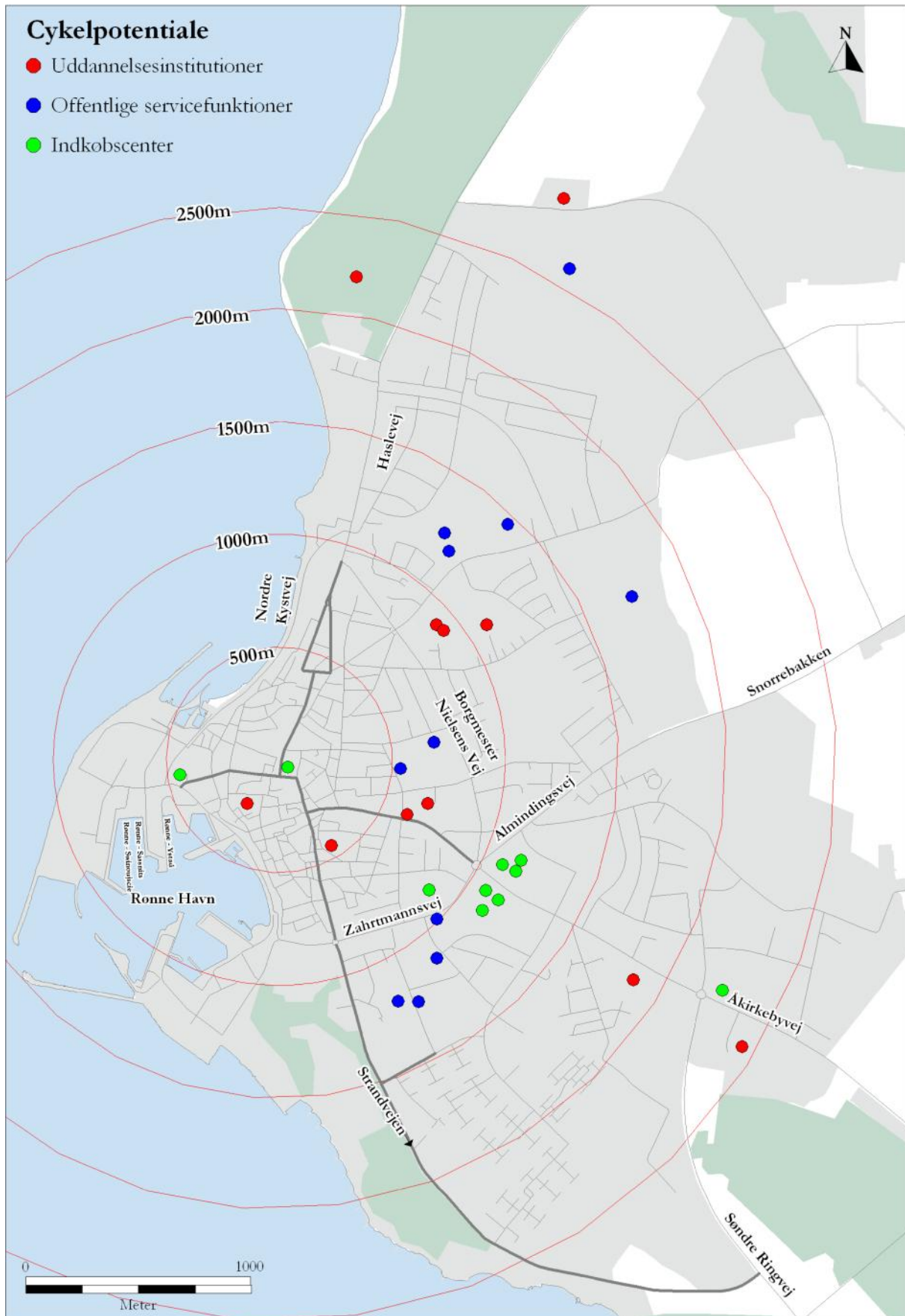
En opgradering af cykelvejnettet vil skåne bymiljøerne, forbedre sundheden og samtidig bringe omsætning med sig.

Rønnes geografiske placering og bymidtens afgrænsede areal gør, at byen har et stort potentiale som cykelby.

Størstedelen af Rønnes uddannelsesinstitutioner og kulturtilbud ligger indenfor en radius af 2,5 km fra Store Torv, og afstanden fra Rønne Nord til Rønne Syd er kun 5 km.

De relativt korte afstande gør, at der er et stort potentiale for at overflytte intern trafik fra bil til cykel.

Der ses derfor et stort potentiale i at udbygge cykelvejnettet, så der skabes et endnu mere sammenhængende stinet, der dels kan styrke forbindelserne mellem byens uddannelsesinstitutioner og kulturtilbud, og dels kan styrke forbindelsen fra oplandet til bymidten.



Figur 17: Cykelpotentiale

8.3 Planlagte projekter

Bornholms Regionskommune har i 2010 søgt Transportministeriets cykelpulje om midler til forbedring af øens cykelstinet. Midlerne skal dels bruges til at forbedre de regionale cykelveje og dels til at forbedre cykelforholdene i de større byer.

For yderligere oplysninger henvises til Bornholms Regionskommune. Aktiviteter finansieret af Cykelpuljen er ikke en del af dette projekt.

8.4 Udfordringer i forhold til mål og visioner

De primære udfordringer i forhold til stinettet er at sikre en endnu bedre sammenhæng i stinettet samtidig med, at stinettet anvendes aktivt som et trafiksikkerhedsfremmende værktøj.

Der skal være særligt fokus på at etablere stier, hvor der er "missing links".

9 BUSRUTER OG BUSTERMINALER

Udarbejdelse af en ny kollektiv trafikplan indgår ikke i nærværende handlingsplan. Planen for busnettet har primært til formål at udpege de veje, som i dag eller i fremtiden forventes anvendt til bustrafik, så der i forbindelse med evt. trafiksaneringer tages højde for, at vejudformningen tilgodeser bustrafikkens fremkommelighed.

Rønne har to primære busforbindelser. De regionale busruter, der forbinder Rønne til resten af øen, og bybusruterne, der internt forbinder byens institutioner og knudepunkter.

Bybusserne i Rønne kører af tre forskellige ruter, rute 22, 23 og 24, som vist på kortet over bybusruter og stoppesteder. Alle tre bybusruter har endestation ved færgeterminalen, kører forbi Snellemark Centret og nord ad Nørregade/Store Torvegade. Herefter kører rute 23 og 24 ad Borgmester Nielsens Vej og syd om byen. Rute 22 fortsætter nord ad Haslevej helt ud til Almegårds Kaserne og tilbage til færgeterminalen ad Borgmester Nielsens Vej og gennem bymidten.

Der er forbindelse til alle byens skoler og institutioner, idrætsfaciliteter, hospitalet, lægehuset og politistationen med bybus.

Regionalbusruterne 1, 2, 3, 4, 5, og 6 kører hele året fra Rønne til Bornholms største byer.

- Busrute 1 Fra Rønne til Hasle, Allinge, Gudhjem og Øvre-Østermarie
- Busrute 2 kører fra Rønne til Klemensker og Sandvig
- Busrute 3 kører fra Rønne til Østerlars, Svaneke, Nekso, Åkirkeby og Lufthavnen
- Busrute 4 kører fra Rønne til Østermarie, Gudhjem, Øvre-Allinge og Hasle
Busrute 5 kører fra Rønne til Lufthavnen, Åkirkeby, Nekso, Svaneke og Østerlars
- Busrute 6 kører fra Rønne til Aakirkeby, Pedersker-Nørremøllecenter og Pedersker-Aakirkeby

Alle regionalbusser har endestation ved færgeterminalen og kører hhv. mod nord af Nordre Kystvej/Haslevej, mod øst af Snellemark og Almindingsvej/Snorrebakken og mod syd ad Åkirkebyvej. Rute 1, 3, 4, 5 og 6 kører igennem bymidten med forbindelse til bybusserne ved Snellemark.

Snellemark Centret og Færgeterminalen fungerer på nuværende tidspunkt som byens primære stoppesteder. Bornholms busselskab (BAT) har dog planer om at søge økonomiske midler i 2011 til at bygge en ny busterminal.

Selvom trafikplanen ikke forholder sig til bustrafikken som sådan, er det Bornholms Regionskommunes intention at understøtte ”den gode kollektive trafikbetjening” og have fokus på, at der i forhold til busnettet bliver taget særligt hensyn til:

- Sikkerhed
- Tilgængelighed
- Rejsehastighed

- Overskuelighed
- Komfort

Den største uheldsrisiko for buspassagererne er forbundet med gang- og cykelturen til og fra stoppestedet. Der bør der ved planlægningen af stoppestedernes placering tages hensyn til sammenhængen med stinettet og fodgængernes krydsning af kørebanen.

Busnettet skal give god tilgængelighed til de vigtigste trafikmål. Stoppestederne skal derfor placeres tæt ved de mest trafikskabende byfunktioner og ved trafikmål, som især henvender sig til ældre og handicappede.

Nettet for den almindelige bus trafik bør normalt være så tætmasket, at gangafstanden til et stoppested højst er 500 m, i tættere bebyggelse dog 300-400 m, og for særligt vigtige trafikmål endnu kortere. Afstanden mellem stoppestederne bør ud fra en afvejning af rejsehastighed og gangafstande være omkring 400 m.

Af kortet herunder ses den eksisterende stoppestedstruktur. Omkring hvert enkelt stoppested er tegnet 3 cirkler, der angiver radier på henholdsvis 300-400 og 500 meter.

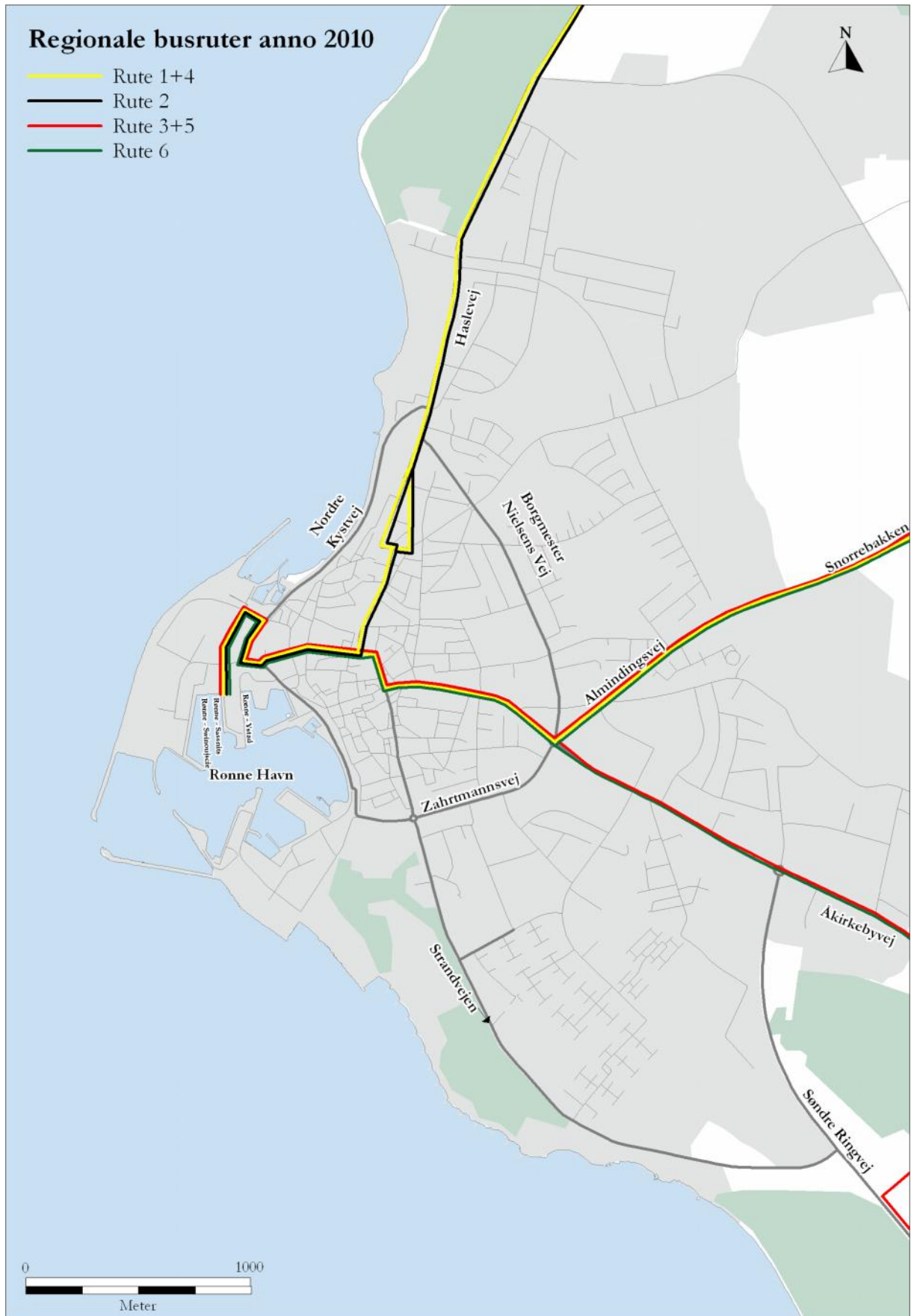
Kortet viser en umiddelbar god dækning i Rønne by, hvor der i størstedelen af byen er et stoppested inden for maksimalt 300 meter, og stort set ingen har mere end 500 meter til et stoppested.

Dette giver anledning til at gennemføre mere detaljerede analyser af effekten ved en optimering af antallet af stoppesteder med henblik på at opnå reducerede reisetider uden at forringe serviceniveauet på stoppestedsniveau.

9.1 Udfordringer i forhold til mål og visioner

I relation til trafikplanens hensigter er det vigtigt, at der i den fremtidige vejnetsdefinition og vejklassificering tages højde for busrutenettet.

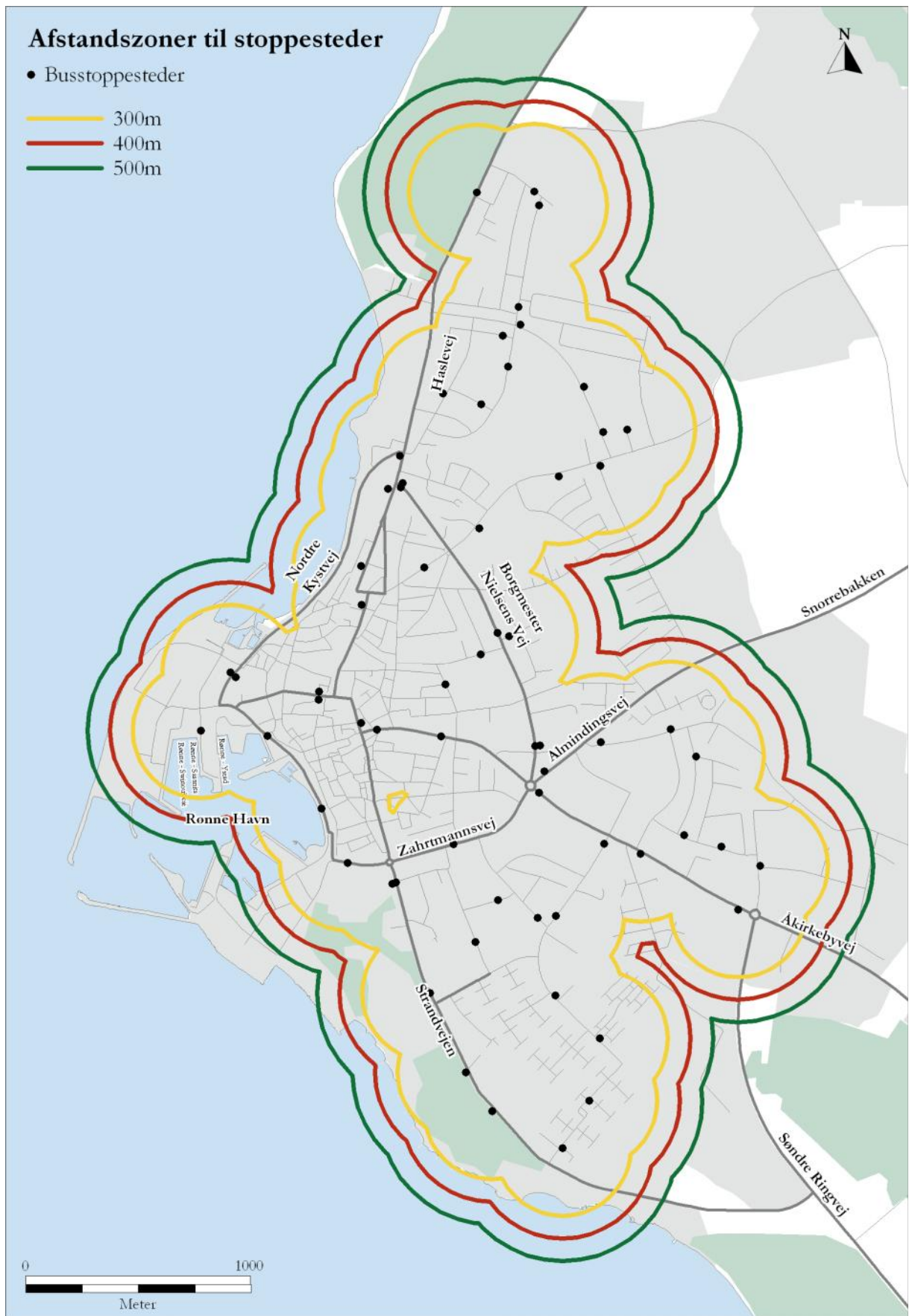
Hvor det er muligt, bør det fremtidige stinet understøtte den kollektive trafik, herunder særligt i forhold til busstoppesteder, således at der skabes bedst mulig forbindelse mellem cykeltrafik og kollektiv trafik.



Figur 18: Regionale busruter



Figur 19: Bybusruter og stoppesteder



Figur 20: Busstoppesteder med bufferzone

10 TRAFIKSIKKERHED

Et af Bornholms Regionkommunes mål med trafikplanen er at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i og omkring Rønne. Som en del af trafikplanen er der derfor gennemført en uheldsanalyse, der kortlægger alle trafikuheld, både personskadeuheld og materielskadeuheld, der er sket i Rønne i perioden 2005-2009.

Uheldsanalysen er inddelt i fire afsnit

- Trafikuheld 2005-2009
- Særligt uheldsbelastede lokaliteter
- Uheldslokaliteter
- Uheldsstrækninger

10.1 Trafikuheld

På baggrund af uheldsanalysen er der sammenfattet et kort over særligt uheldsbelastede lokaliteter og strækninger i Rønne.

Ud fra kortet ses det, at størstedelen af de registrerede uheld i Rønne er sket i kryds eller rundkørsler langs byens primære indfaldsveje.

Specielt Almindings Runddel, krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade og krydset mellem Haslevej og Nordre Kystvej kan nævnes som særligt uheldsbelastede lokaliteter.

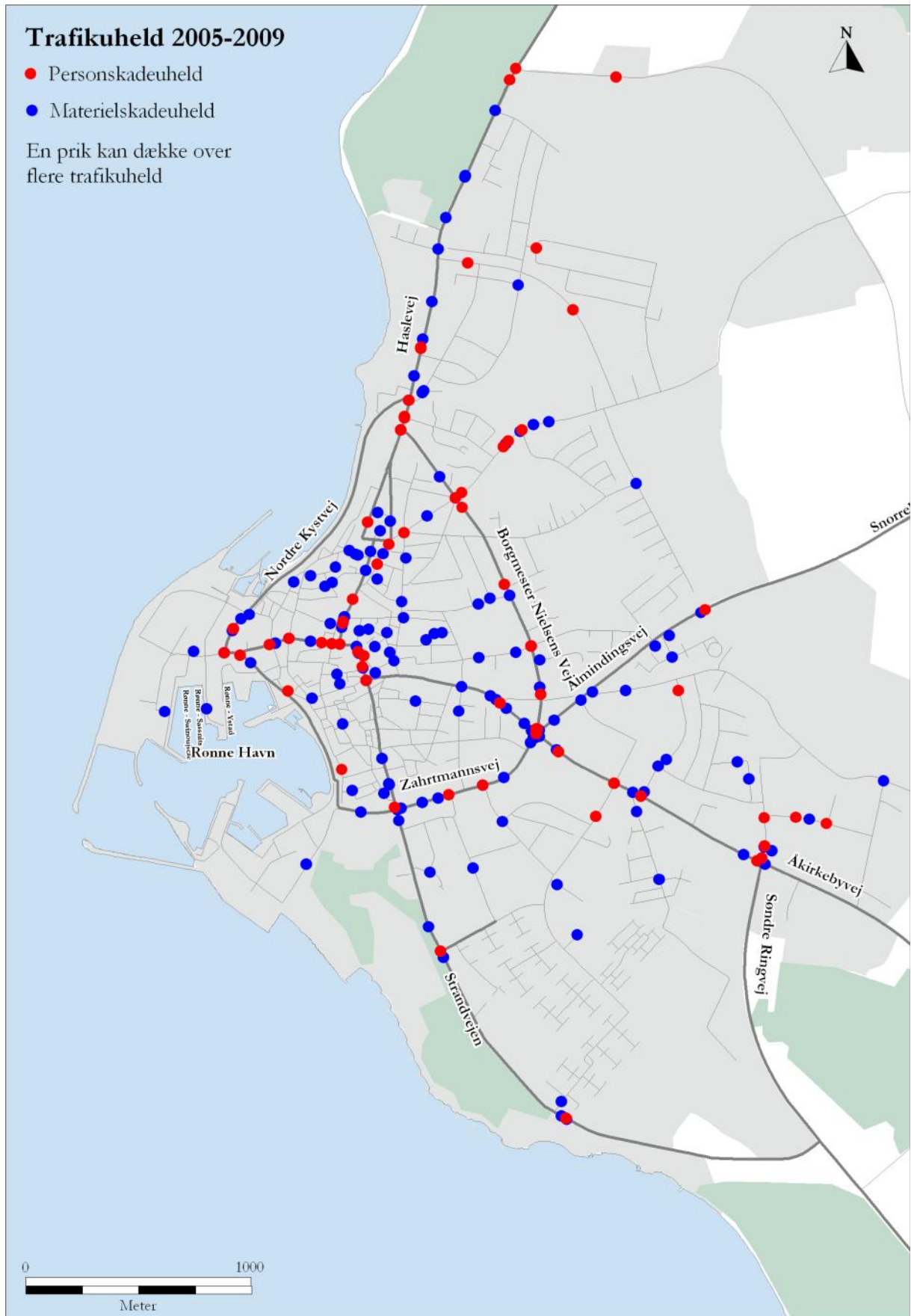
Store Torv og Lille Torv er de strækninger i Rønne med den højeste uheldsfrekvens.

Størstedelen af uheldene er registreret som kollision mellem cyklister og personbiler ved højre- eller venstresving ud foran mod- eller medkørende.

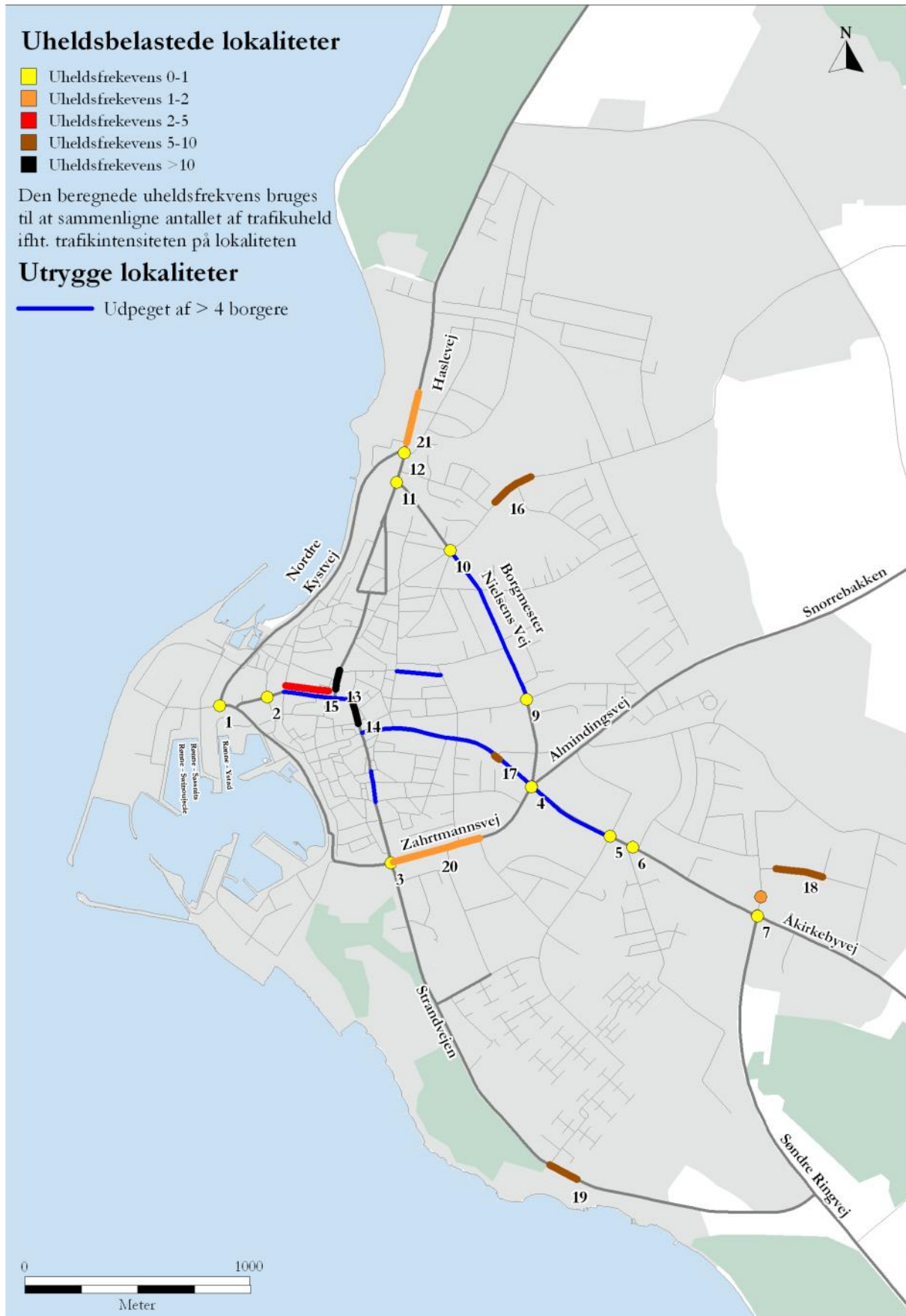
De registrerede uheldslokaliteter og strækninger er efterfølgende evalueret enkeltvis med henblik på at kortlægge aktuelle problemstillinger på den specifikke lokalitet.

Til hver uheldslokalitet og -strækning er der opstillet en række løsningsforslag til forbedring af trafikikkerheden.

Løsningsforslagene er baseret på uheldsanalysen, registrering på ortofotos og billeder fra området. Det vil sige, at forslagene er indikativer og det anbefales, at der foretages en besigtigelse af en trafikikkerhedsrevisor, før der arbejdes videre med de enkelte forslag.



Figur 21: Trafikuheld 2005 - 2009



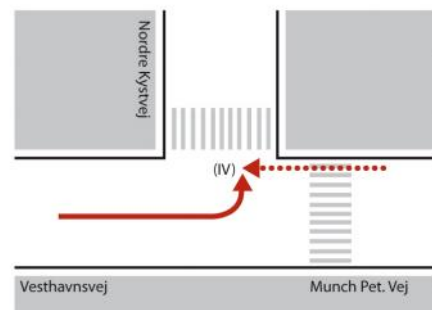
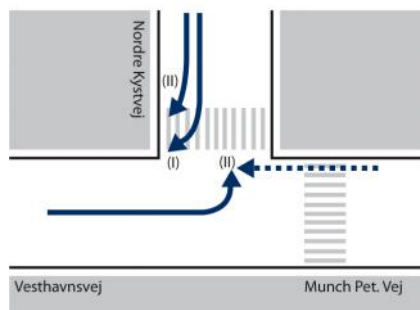
Figur 22: Uhedsbelastede kryds og strækninger

10.1.1 Trafiksikkerhed - Løsningsforslag

På baggrund af de gennemførte uheldsanalyser er der udpeget 14 lokaliteter (punkter) til videre behandling i trafikplanen samt ni strækninger. Disse er:

- Uheldslokalitet 1. Krydset mellem Nordre Kystvej og Vesthavnsvej/Munch Petersens Vej
 - Uheldslokalitet 2. Krydset mellem Grønnegade og Snellemark
 - Uheldslokalitet 3. Zahrtmanns Runddel
 - Uheldslokalitet 4. Almindings Runddel
 - Uheldslokalitet 5. Krydset mellem Åkirkebyvej og Industrivej/Sagavej
 - Uheldslokalitet 6. Krydset mellem Åkirkebyvej og Smedegårdsvej/Sigynsvej
 - Uheldslokalitet 7. Rundkørsel ved Åkirkebyvej, Østre Ringvej og Søndre Ringvej
 - Uheldslokalitet 8. Østre Ringvej – Indkørsel til Vej & Park og Butikcenter
 - Uheldslokalitet 9. Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej
 - Uheldslokalitet 10. Krydset mellem Byledsgade og Borgmester Nielsens Vej
 - Uheldslokalitet 11. Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade
 - Uheldslokalitet 12. Krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen
 - Uheldslokalitet 13. Store Torv
 - Uheldslokalitet 14. Lille Torv
-
- Uheldsstrækning 15. Snellemark mellem Storegade og Lille Torv
 - Uheldsstrækning 16. Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasvej og Østerled
 - Uheldsstrækning 17. Åkirkebyvej ved Fabriksvej
 - Uheldsstrækning 18. Sandemandsvej
 - Uheldsstrækning 19. Strandvejen ved Hotel Fredensborg
 - Uheldsstrækning 20. Zahrtmannsvej mellem Zahrtmanns Runddel og Paradisvej
 - Uheldsstrækning 21. Haslevej mellem Nordre Kystvej og Havstien

Uhedslokalitet 1. Krydset mellem Nordre Kystvej og Vesthavnsvej/Munch Petersens Vej



I krydset er der registreret fire uheld. Heraf tre materielskadeuheld og et personskadeuheld.

Der er registreret to enuehald ved ligeudkørsel til højre (hovedsituation 031, situation I og II), og to uheld ved venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation III og IV).

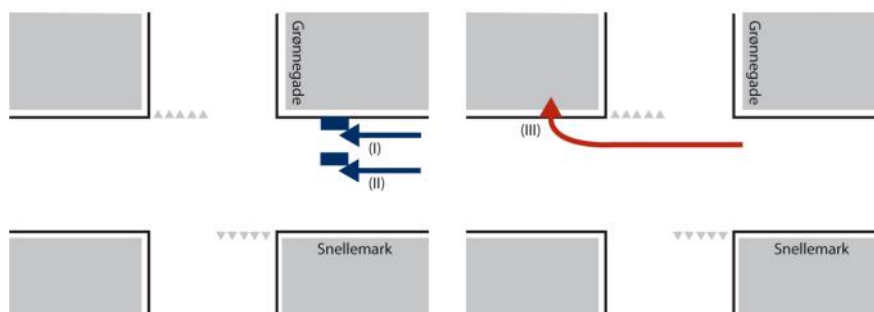
Løsningsforslag:

På længere sigt anbefales en ny vejstruktur (se bilag C ”Trafik på havnen”) som vil medføre markante ændringer i krydset. Nedenstående løsningsforslag er at betragte som en midlertidig løsning.

Der skal gennemføres en generel tilpasning af køresporbredder til den aktuelle hastighedsbegrænsning. Dette skal ske ved hjælp af kørebaneafmærkning og helleanlæg.

Endelig skal krydset synliggøres for bilister kommende fra Nordre Kystvej. Dette gøres ved bedre skiltning.

Uhedslokalitet 2. Krydset mellem Grønnegade og Snelle- mark



I krydset mellem Snellemark og Grønnegade er der registreret tre ulykker. Heraf er to materielskadeulykker og et personskadeulykke.

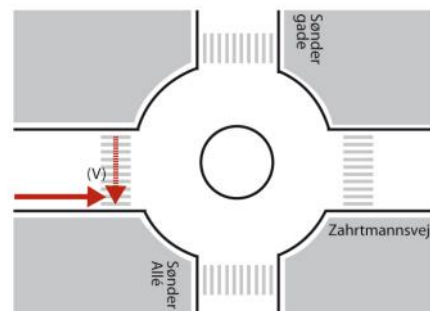
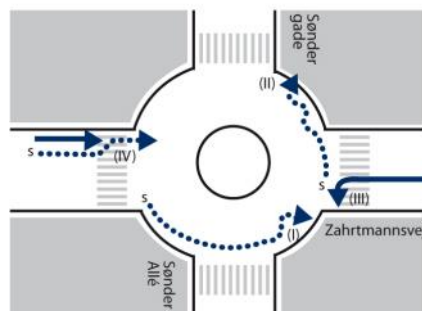
Ud af de tre ulykker er to påkørsel af parkeret køretøj i højre vejside (hovedsituation 710, situation I + II). Et ulykke er eneulykke ved ligeudkørsel, til højre (hovedsituation 011, situation III).

Løsningsforslag:

Som en del af stiplanen er der foreslået etablering af cykelbaner på Snellemark og på Grønnegade vil hastighedsgrænsen, iht. hastighedsplanen, blive sænket fra 50 km/t til 40 km/t.

Desuden vil Snellemark blive omfattet af den trafikale bymidteplan, der skal udarbejdes.

Som supplement hertil bør der etableres vognbanelinje på Grønnegade for visuel hastighedsdæmpning.

Uhedslokalitet 3. Zahrtmanns Runddel

I rundkørslen mellem Zahrtmannsvej, Søndergade og Sønder Allé er der registreret fem ulykker. Heraf er fire materielle skadeulykker og et personskadeulykke.

To ulykker er registreret som eneulykker ved ligeudkørsel i rundkørsel (hovedsituation 031, situation I og II). En ulykke er registreret som eneulykke på lige vej til venstre (hovedsituation 012, situation III). En ulykke er sket ved vognbaneskift/indfletning til venstre – samme retning (hovedsituation 111, situation IV) og sidste ulykke er påkørsel af fodgænger fra venstre fortov (hovedsituation 812, situation V).

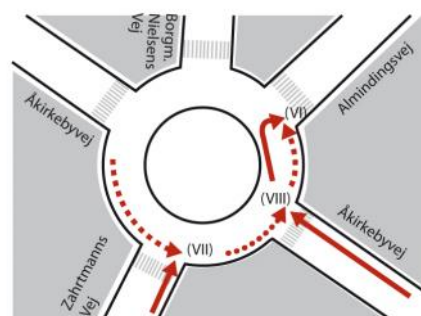
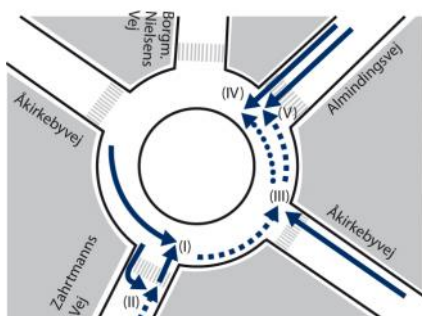
Løsningsforslag:

Rundkørslen tydeliggøres ved hjælp af kørebaneafmærkning og skiltning. Køresporbredder tilpasses den skilte hastighed.

Rundkørslen gøres større ved ombygning. Radius i midterø og cirkulationsareal udvides.

Eventuelt ombygning.

Uhedslokalitet 4. Almindings Runddel



I Almindings Runddel er der registreret otte uheld. Heraf er fem materielskadeuheld og tre personskadeuheld.

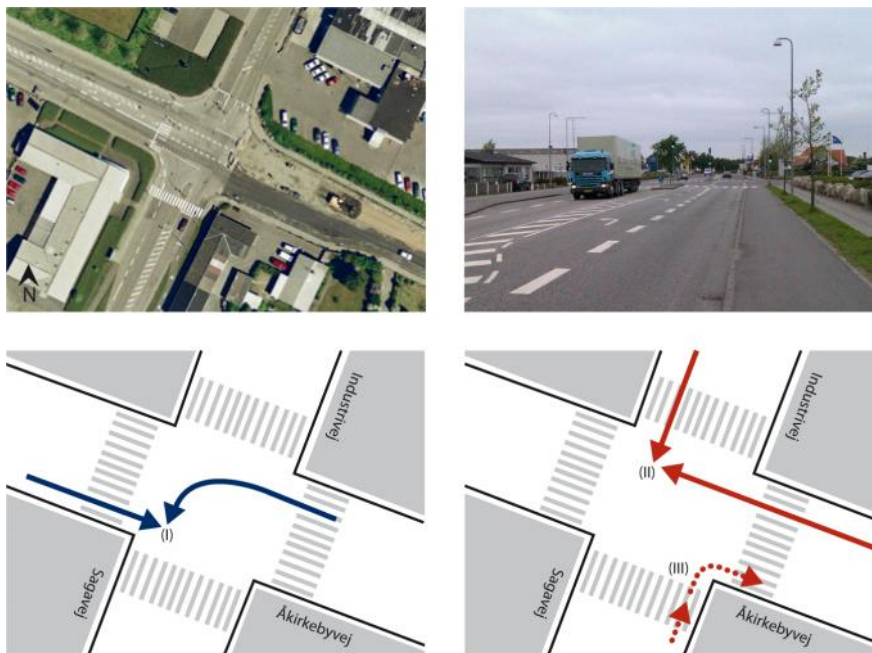
Fem ud af otte uheld er højresving ud foran modkørende (hovedsituation 610, situation I, III, V, IV og VIII), et uheld er venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation II) og et uheld er højresving ind foran medkørende (hovedsituation 440, situation I og VI).

Løsningsforslag:

Indkørende bilister hastighedsdæmpes ved hjælp af indsnævring af tilfartsspor og etablering af hævet flade på den nordvestlige del af Åkirkebyvej.

Oversigtsforhold i rundkørslen kontrolleres.

Uheldslokalitet 5. Krydset mellem Åkirkebyvej og Industrivej/Sagavej



I krydset mellem Åkirkebyvej og Industrivej/Sagavej er der registreret tre uheld. Et materielskadeuheld og to personskadeuheld.

Et uheld er forårsaget af venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation I), et uheld er registreret som uheld mellem ligeudkørende, krydssende køretøjer med element 2 fra højre (Hovedsituation 510, situation II) og det sidste uheld er påkørsel bagfra af køretøj placeret for højresving (hovedsituation 311, situation III).

Løsningsforslag:

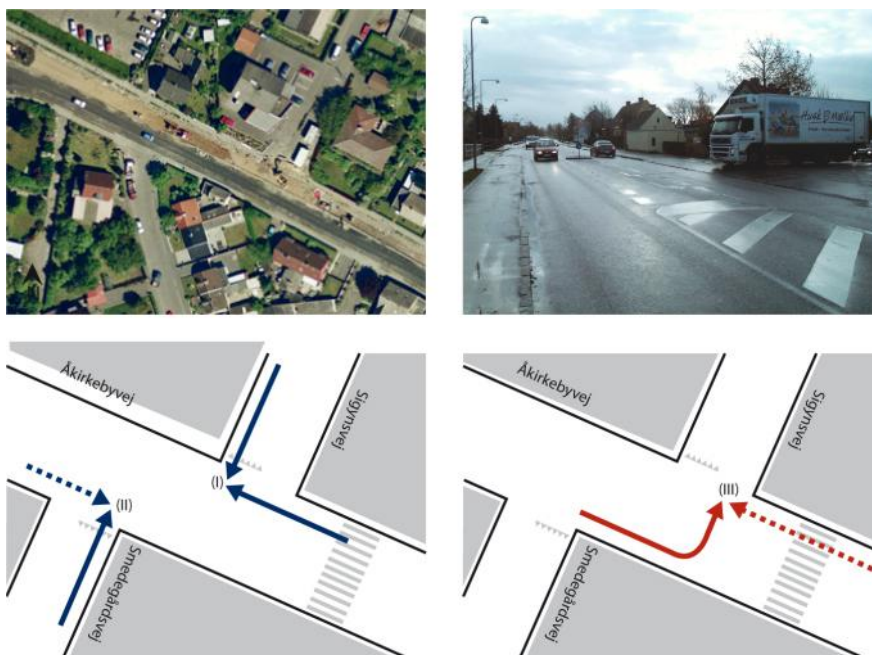
Køresporsbredder tilpasses aktuel hastighedsbegrænsning ved hjælp af kørebaneafmærkning.

Synliggørelse af krydset ved hjælp af skiltning.

Krydset ombygges eventuelt for at give plads til helleanlæg. Derved vil oversigtsforholdene kunne forbedres.

Det overvejes eventuelt at ombygge til rundkørsel. Dette vil blive afklaret ved besigtigelse og gennemgang af arealmæssige forhold suppleret med udtræk fra trafikmodellen

Uhedslokalitet 6. Krydset mellem Åkirkebyvej og Smedegårdsvej/Sigynsvej



I krydset mellem Åkirkebyvej, Smedegårdsvej og Sigynsvej er der registreret tre ulykker. Heraf er to materielskadeulykker og et personskadeulykke.

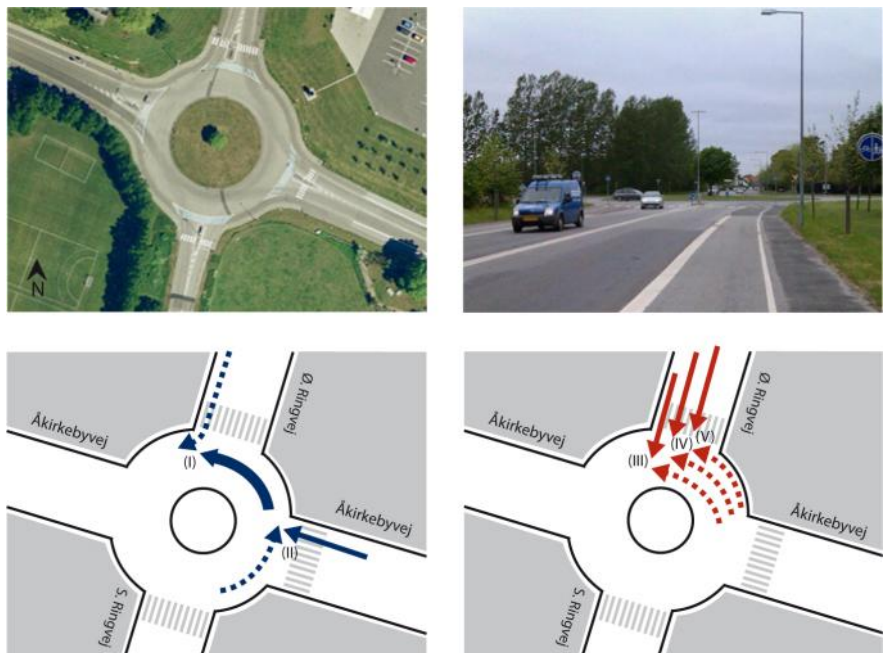
De registrerede ulykker er hhv. et ulykke med krydsende køretøjer med element 2 fra venstre (hovedsituation 520, situation I), et venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 650, situation II) og et venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation II).

Løsningsforslag:

Køresporsbredder tilpasses aktuel hastighedsbegrænsning ved hjælp af kørebaneafmærkning. Der etableres midterhelle.

Synliggørelse af krydset ved hjælp af skiltning.

Uhedslokalitet 7. Rundkørsel ved Åkirkebyvej, Østre Ringvej og Søndre Ringvej



I rundkørslen ved Åkirkebyvej, Østre Ringvej og Søndre Ringvej er der registreret fem uheld. Heraf er to materielskadeuheld og tre personskadeuheld.

Alle uheld er uheld ved højresving ud foran medkørende (hovedsituation 610, situation I, II, III, IV og V).

Løsningsforslag:

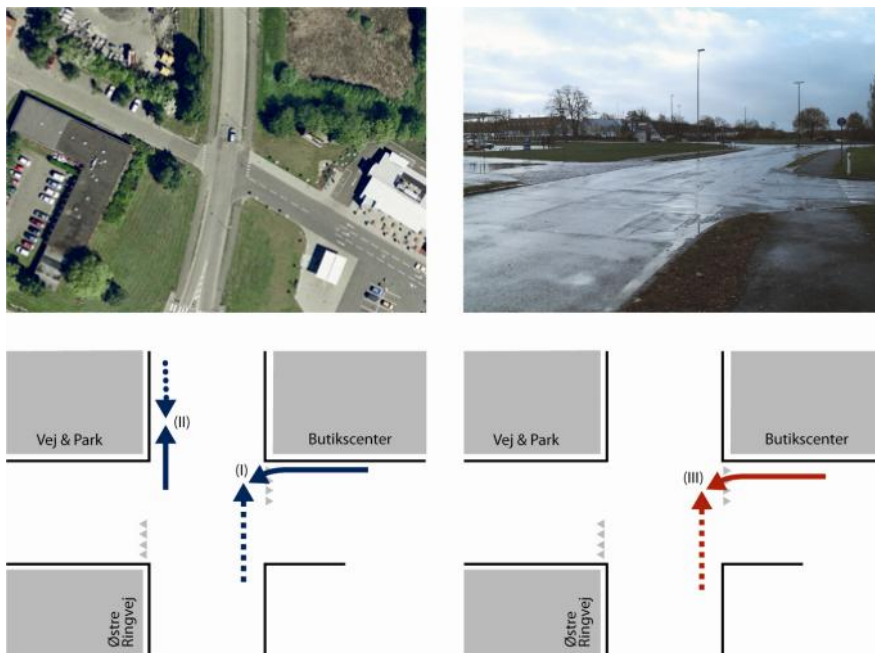
Østre Ringvejs tilslutning til rundkørslen forlægges mod øst, således at de indkørende bilisters hastighed dæmpes.

Indkørende bilister hastighedsdæmpes ved hjælp af indsnævring af tilfartsspor.

Hvis det er muligt, udvides midterøen med et overkørbart areal, så cirkulationsarealet indsnævres.

Oversigtsforhold i rundkørslen kontrolleres.

Uhedslokalitet 8. Østre Ringvej – Indkørsel til Vej & Park og Butikscener



I krydset mellem Østre Ringvej og indkørslen til Vej & Park og butikscener er der registreret tre uheld. Heraf er to materielskadeuheld og et personskadeuheld.

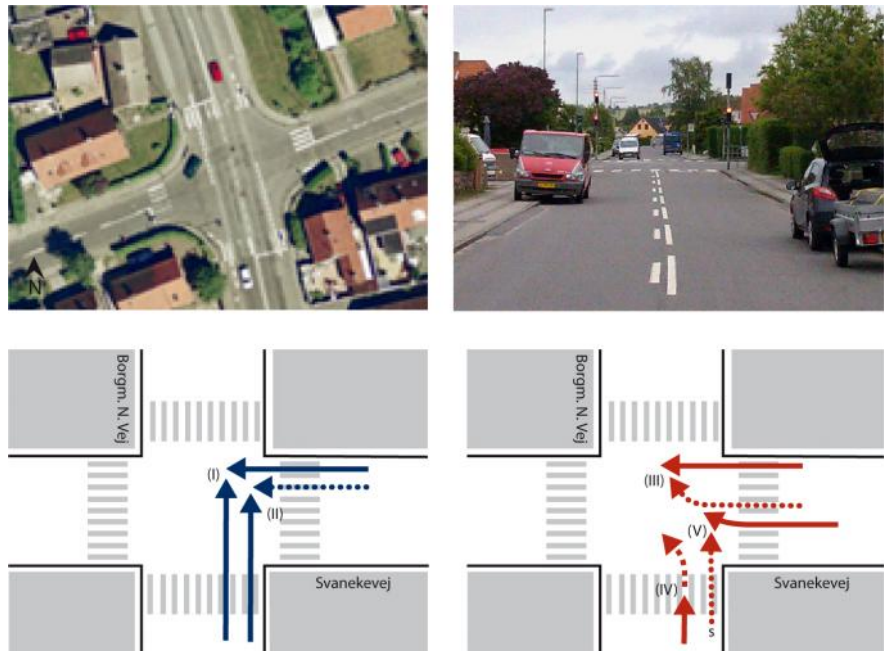
Uheldene er registreret som hhv. venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 660, situation I), mødeuheld i element 2's kørebanelhalvdel (hovedsituation 241, situation II) og uheld ved venstresving ud foran medkørende (hovedsituation 650, situation III).

Løsningsforslag:

Der etableres bump på den østlige sidevej således at bilisterne kommer ned i fart, inden de skal svinge ud på Østre Ringvej.

Cykelstien hæves i forhold til østlig sidevej i krydsningspunktet og den østlige sidevej gøres smallere. Denne løsning skal dog verificeres ved afprøvning med kørekurver.

Uhedslokalitet 9. Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej



I krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej er der registreret fem uheld. Heraf er to materielskadeuheld og tre personskadeuheld.

To uheld er sket mellem krydsende køretøjer (hovedsituation 510, situation I og II). Et uheld er forårsaget af venstresving ind foran medkørende (hovedsituation 322, situation III), et uheld er sket ved påkørsel bagfra af køretøj placeret for venstresving (hovedsituation 321, situation IV), og et uheld er forårsaget af venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 660, situation V).

Løsningsforslag:

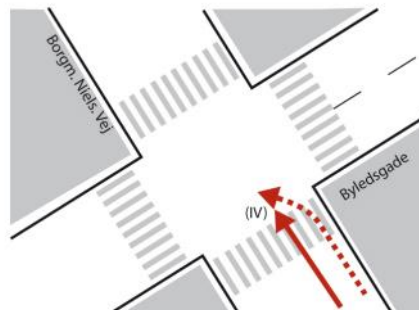
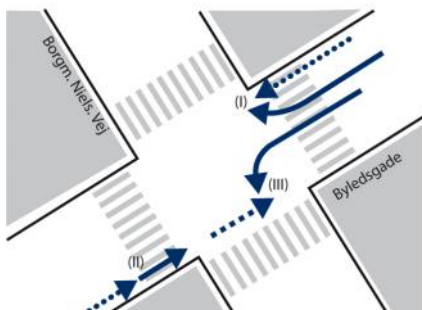
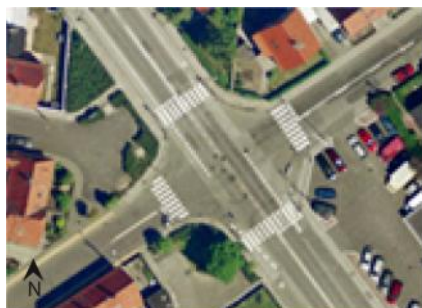
Som en del af den overordnede vejplan vil der blive etableret en ydre ringvej, som vil være medvirkende til at aflaste Borgmester Nielsens Vej. Dette forventes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden i dette kryds.

Synliggørelse af krydset ved hjælp af afmærkning og evt. helleanlæg.

Mellemtider i signalgruppeplan gøres længere.

Hastigheden på sidevejene dæmpes ved hjælp af bump eller indsnævring.

Uhedslokalitet 10. Krydset mellem Byledsgade og Borgmester Nielsens Vej



I krydset mellem Byledsgade og Borgmester Nielsens Vej er der registreret fire uheld. Heraf er tre materielskadeuheld og et personskadeuheld.

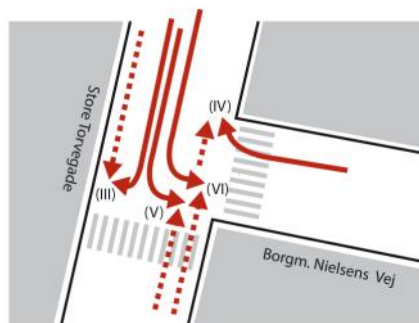
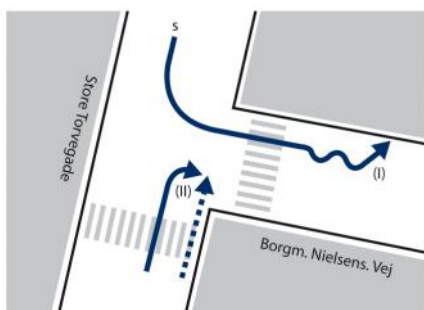
To af de registrerede uheld er uheld ved højre sving ind foran medkørende (hovedsituation 312, situation I og IV), et uheld er påkørsel bagfra (hovedsituation 140, situation II) og et uheld er forårsaget af venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation III).

Løsningsforslag:

Som en del af den overordnede vejplan vil der blive etableret en ydre ringvej, som vil være medvirkende til at aflaste Borgmester Nielsens Vej. Dette forventes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden i dette kryds.

Synliggørelse af krydset ved hjælp af afmærkning og helleanlæg. Tilfartsspor indsnævres for hastighedsdæmpende effekt og mellemtider i signalgruppeplan gøres længere.

Uheldslokalitet 11. Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade



I krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade er der registreret seks uheld. Heraf er to materielskadeuheld og fire personskadeuheld.

Uheldene er registreret som hhv. enuehald i kryds ved ligeudkørsel (hovedsituation 012, situation I), to uheld ved højresving ind foran medkørende (hovedsituation 312, situation II og III), et højresving ud foran modkørende (hovedsituation 620, situation IV) og to uheld ved venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation V og VI).

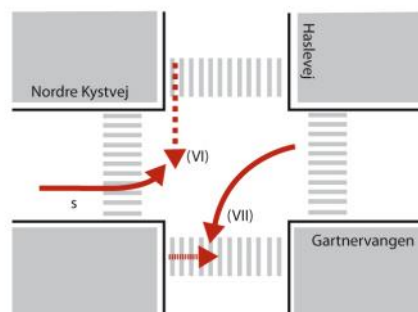
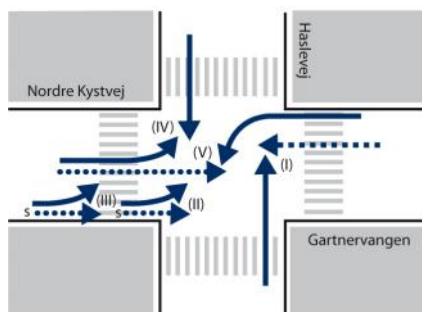
Løsningsforslag:

Som en del af den overordnede vejplan vil dette kryds blive ombygget således, at den primære køreretning ændres til at være fra den nordlige del af Store Torvegade direkte over i Borgmester Nielsensvej med en ændret vigepligt til følge.

Ligeledes, som en del af den overordnede vejplan, vil der blive etableret en ydre ringvej, som vil være medvirkende til at aflaste Borgmester Nielsens Vej. Dette forventes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden i dette kryds.

Som midlertidig løsning foreslås synliggørelse af krydset ved hjælp af afmærkning og bredere og længere helleanlæg. Derudover skal tilfartsspor indsnævres for hastighedsdæmpende effekt.

Uhedslokalitet 12. Krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen



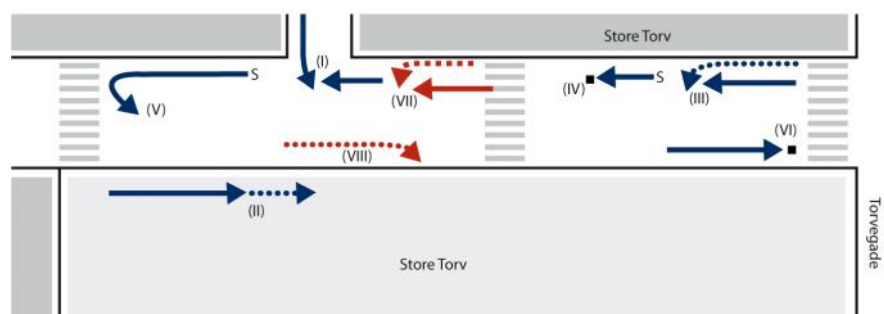
I krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen er der registreret syv uheld. Heraf er fem materielskadeuheld og to personskadeuheld.

To uheld er forårsaget af venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation IV og VI), et uheld er påkørsel af fodgænger fra højre efter venstresving (hovedsituation 878, situation VII), to uheld er mellem krydsende køretøjer uden svingning (hovedsituation 52, situation II og III), og et uheld er forårsaget af venstresvingning ud foran modkørende (hovedsituation 610, situation V).

Løsningsforslag:

Synliggørelse af krydset ved hjælp af afmærkning og evt. helleanlæg. Tilfartsspor indsnævres for hastighedsdæmpende effekt og mellemtider i signalgruppeplan kontrolleres. Derudover kontrolleres oversigtsforhold.

Det overvejes eventuelt at ombygge til rundkørsel. Dette vil blive afklaret ved besigtigelse og gennemgang af arealmæssige forhold suppleret med udtræk fra trafikmodellen.

Uheldslokalitet 13. Store Torv

Ved Store Torv er der registreret otte uheld. Heraf er seks materielskadeuheld og to personskadeuheld.

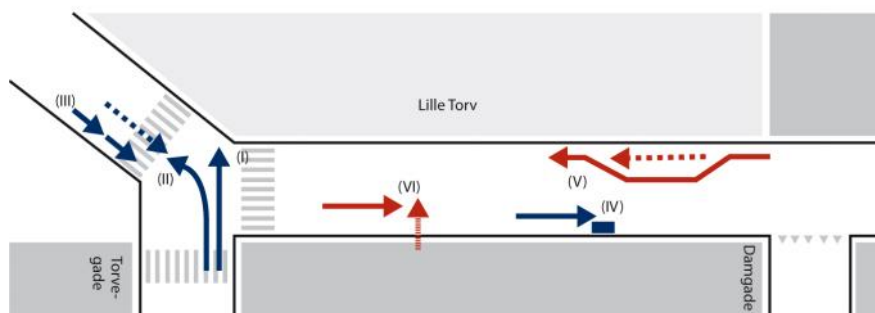
Uheldene er registreret som hhv. venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 660, situation I), påkørsel bagfra (hovedsituation 140, situation II), venstresving ind foran medkørende (hovedsituation 322, situation III og VII), påkørsel af genstand på kørebanen (hovedsituation 929, situation IV og VI), eneuheld i forbindelse med vending (hovedsituation 050, situation V) og eneuheld på lige vej ved ligeudkørsel, til højre (hovedsituation 011, situation VIII).

Løsningsforslag:

Som en del af vejnettsplanen skal der udarbejdes en trafikal bymidteplan, hvor netop Store Torv vil blive en integreret del. Nedenstående løsningsforslag er således dels af midlertidig karakter og dels som input til det videre planarbejde.

Antallet af adgangsveje til P-pladsen reduceres og fodgængeres mulighed for krydsning koncentrerer om enkelte steder på strækningen..

Uhedslokalitet 14. Lille Torv



Ved Lille Torv er der registreret seks uheld. Heraf er fire materielskadeuheld og to personskadeuheld.

Uheldene er registreret som hhv. enuehald ved ligeudkørsel i T-kryds (hovedsituation 031, situation I), venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 660, situation II), påkørsel bagfra, (hovedsituation 140, situation III), påkørsel af parkeret køretøj i højre vejside (hovedsituation 710, situation IV), overhaling venstre om mellem ligeudkørende (hovedsituation 111, situation V) og påkørsel af fodgænger fra højre fortov (hovedsituation 811, situation VI).

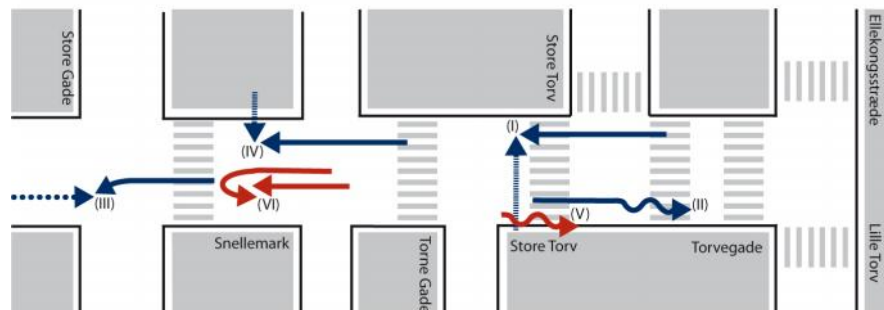
Løsningsforslag:

Som en del af vejnetsplanen skal der udarbejdes en trafikal bymidteplan, hvor netop Store Torv vil blive en integreret del. Nedenstående løsningsforslag er således dels af midlertidig karakter, og dels som input til det videre planarbejde.

Kørespor langs Lille Torv tydeliggøres ved hjælp af vognbanelinjer.

I krydset Torvegade/Ellekongstræde føres fortovet på tværs af Ellekongstræde som et overkørselsareal. Dette skærper opmærksomheden og sænker bilernes hastighed.

Uhedsstrækning 15. Snellemark mellem Storegade og Lille Torv



På Snellemark, på strækningen mellem Storegade og Lille Torv, er der registreret seks uheld. Heraf fire materielskadeuheld og to personskadeuheld.

Der er registreret to enuehld ved ligeudkørsel til højre (hovedsituation 011, situation II og V), to uheld med fodgængere, et uheld med fodgænger krydsende vejbanen fra venstre side (hovedsituation 812, situation I), et uheld med en fodgænger krydsende fra højre side af vejbanen (hovedsituation 811, situation IV), et venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation III) og et uheld ved U-vending ind foran medkørende (hovedsituation 170, situation VI).

Løsningsforslag:

Som en del af denne trafikplan er det anvist, at der skal udarbejdes en trafikal bymidteplan, hvor hele trafikafviklingen på Torvegade bliver en integreret del af projektet.

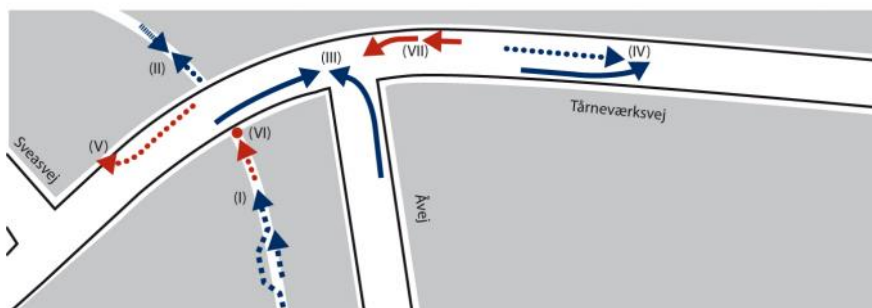
Som en del af stiplanen er der anvist anlæg af cykelbaner langs Torvegade. Dette vurderes at ville have en sikkerhedsmæssig effekt.

Der etableres evt. hævet flade ved Store Torv, således at hastigheden på strækningen dæmpes.

Der strammes generelt op på afmærkning, således at vejens overskuelighed forbedres.

Der etableres overkørselsareal på alle sideveje, således at bilister herfra kommer helt ned i fart inden de svinger ud.

Uhedsstrækning 16. Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasvej og Østerled



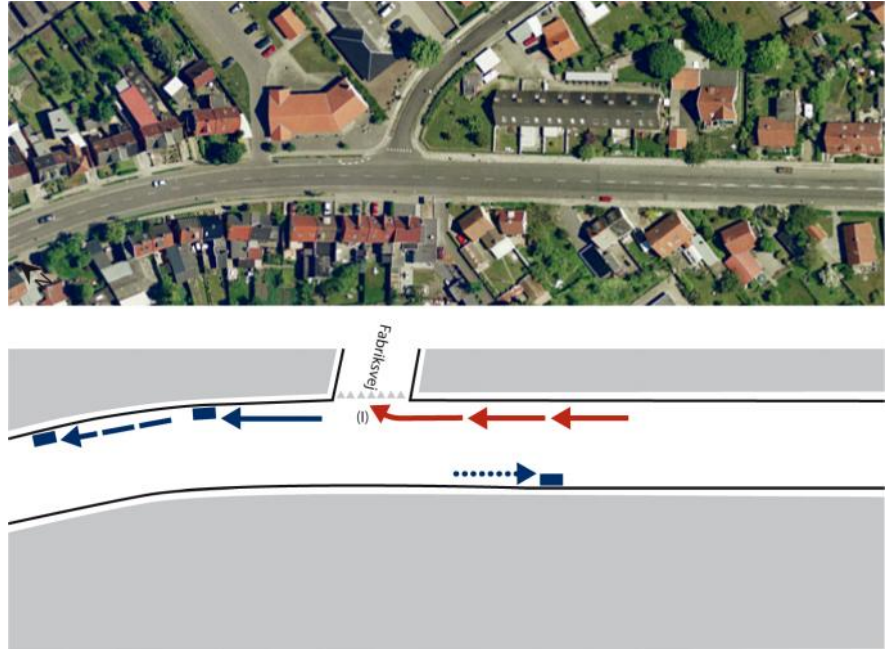
På strækningen Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasvej og Østerled er der registreret syv uheld. Heraf er fire materielskadeuheld og tre personskadeuheld.

Uheldene er registreret som hhv. overhaling venstre om mellem ligeudkørende (hovedsituation 111, situation I), påkørsel af fodgænger på fortov (hovedsituation 869, situation II). III, venstresving ud foran modkørende (hovedsituation 660, situation III), venstresving ind foran medkørende (hovedsituation 322, situation IV), enuehald på lige vej til højre vejside (hovedsituation 011, situation V), påkørsel af dyr på kørebanen (hovedsituation 910, situation VI) og påkørsel bagfra ved venstresving (hovedsituation 321, situation VII).

Løsningsforslag:

Ved stikrydsningen nordøst for Sveasvej fjernes bomme og der etableres bump på cykelstien og markeres med STOP for cyklister på cykelstien.

Hastighedsdæmpning af Byledsgade/Torneværksvej ved hjælp af bump. Derudover tydeliggøres at der er tale om en skolevej og et krydsningspunkt mellem skole og sportshal. Dette skal ske ved skiltning.

Uhedsstrækning 17. Åkirkebyvej omkring Fabriksvej

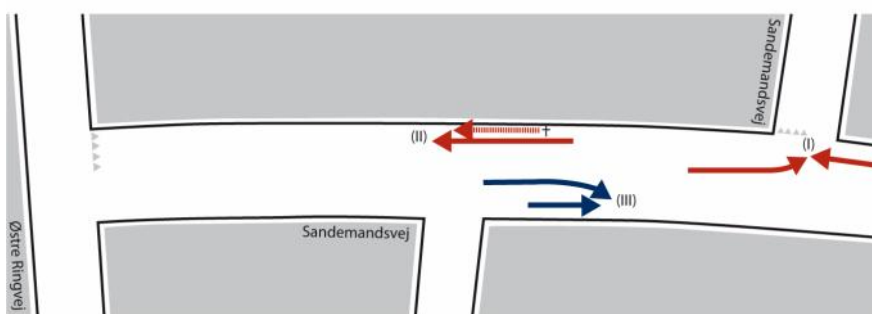
På Åkirkebyvej ved Fabriksvej er der registreret tre uheld. Heraf to materielskadeuheld og et personskadeuheld.

Tre af de fire registrerede uheld er enuehald ved påkørsel af parkeret køretøj i højre side (hovedsituation 710, situation II, III og IV). Sidste registrerede uheld er et uheld ved påkørsel bagfra for højresving (hovedsituation 311, situation I).

Løsningsforslag:

Før P-banen efter krydset etableres der på det nordlige hjørne et helleanlæg i stedet for den nuværende afmærkning på kørebanen. I helleanlægget placeres en N42.3 tavle for at tydeliggøre, at her starter p-banen.

Uhedsstrækning 18. Sandemandsvej

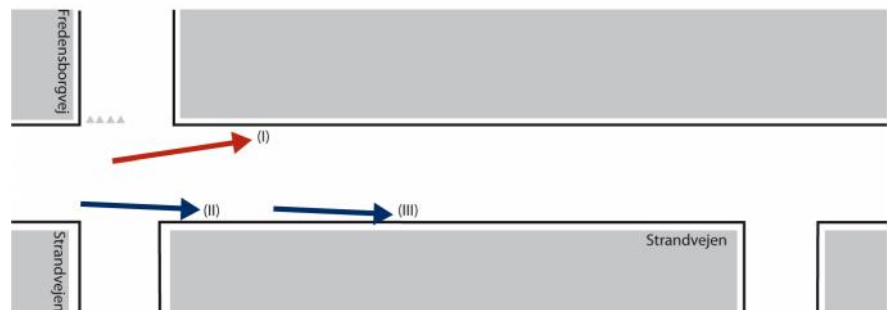


På Sandemandsvej mellem Østre Ringvej og Sandemandsvej er der registreret tre ulykker.

Heraf et materielskadeulykke og to personskadeulykker. Et ulykke ved venstresving foran modkørende (hovedsituation 410, situation I), et ulykke involverende fodgænger gående i vejens højre side (hovedsituation 841, situation II, fodgænger afgået ved døden) og et ulykke ved højresving foran medkørende (hovedsituation 312, situation III).

Løsningsforslag:

Vejens kørespor indsnævres ved hjælp af afmærkning og der etableres vognbanelinier på midten af vejen. Dette vil være hastighedsdæmpende, og dermed have en trafiksikkerhedsskabende effekt.

Uhedsstrækning 19. Strandvejen ved Hotel Fredensborg

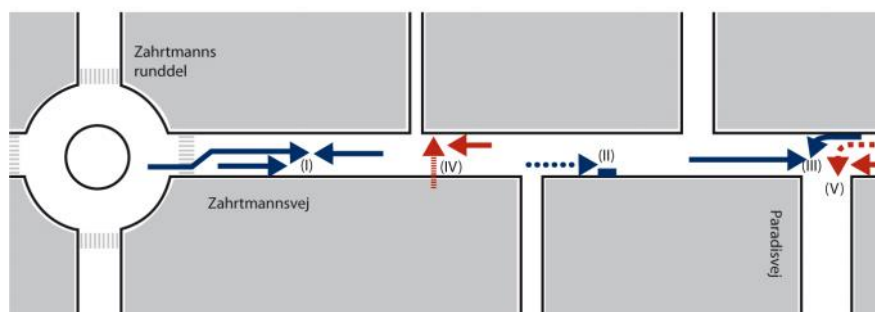
På Strandvejen ved Hotel Fredensborg er der registreret tre uheld. Heraf to materielskadeuheld og et personskadeuheld.

Alle tre uheld er enuehld, et uheld i/efter kurve til venstre (hovedsituation 024, situation I), et uheld i/efter venstresvingende kurve til højre (hovedsituation 022, situation II) og et uheld ved ligeudkørsel til højre (hovedsituation 011, situation III).

Løsningsforslag:

Strandvejens kurve nordvest for Fredensborgvej tydeliggøres ved hjælp af O41.1 tavler.

Uhedsstrækning 20. Zahrtmannsvej mellem Zahrtmanns Runddel og Paradisvej



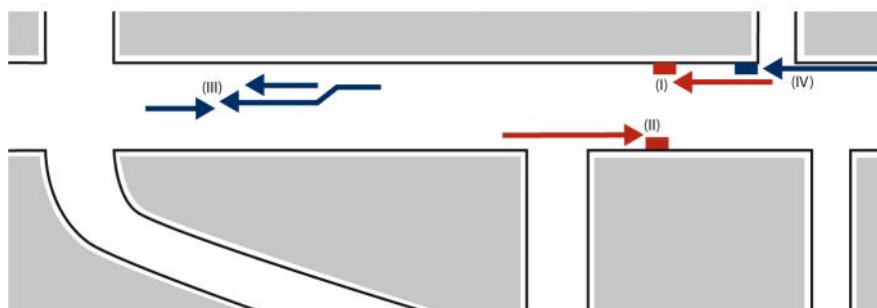
På strækningen mellem Zahrtmanns Runddel og Paradisvej er der registreret fem uheld. Heraf er tre materielskadeuheld og to personskadeuheld.

Et uheld er mødeuheld ved overhaling (hovedsituation 211, situation I). Der er registreret en påkørsel af parkeret køretøj i højre vejside (hovedsituation 710, situation II), et uheld ved venstresving ind foran modkørende (hovedsituation 410, situation III), en påkørsel af fodgænger fra venstre fortov (hovedsituation 812, situation IV) og et uheld ved venstresving ind foran medkørende (hovedsituation 322, situation V).

Løsningsforslag:

Vejen udvides og der etableres en beplantet midterrabat efter samme princip, som benyttet på samme vej nordøst for den aktuelle strækning.

Uhedsstrækning 21. Haslevej mellem Nordre Kystvej og Havstien



På Haslevej, på strækningen mellem Nordre Kystvej og Havstien er der registreret fire ulykker. Heraf to materielskadeulykker og to personskadeulykker.

Tre af ulykkene er eneulykker hvor parkerede biler er blevet påkørt, (hovedsituation 710, situation I, II og IV). Derudover er en ulykke registreret som mødeulykke ved overhaling (hovedsituation 211, situation III).

Løsningsforslag:

Parkeringsrestriktioner analyseres, med henblik på at forbyde parkering. Alternativt kan etableres afmærkede p-baner i skiftevis den ene og den anden side af vejen. Kørende trafik forlægges tilsvarende til den ene og den anden side.

10.2 Uheld med lette trafikanter

Fra 2004 -2009 er der registreret 105 uheld med lette trafikanter i Rønne. Af dem var 55 uheld med personskadeuheld og 50 uheld med materielskadeuheld.

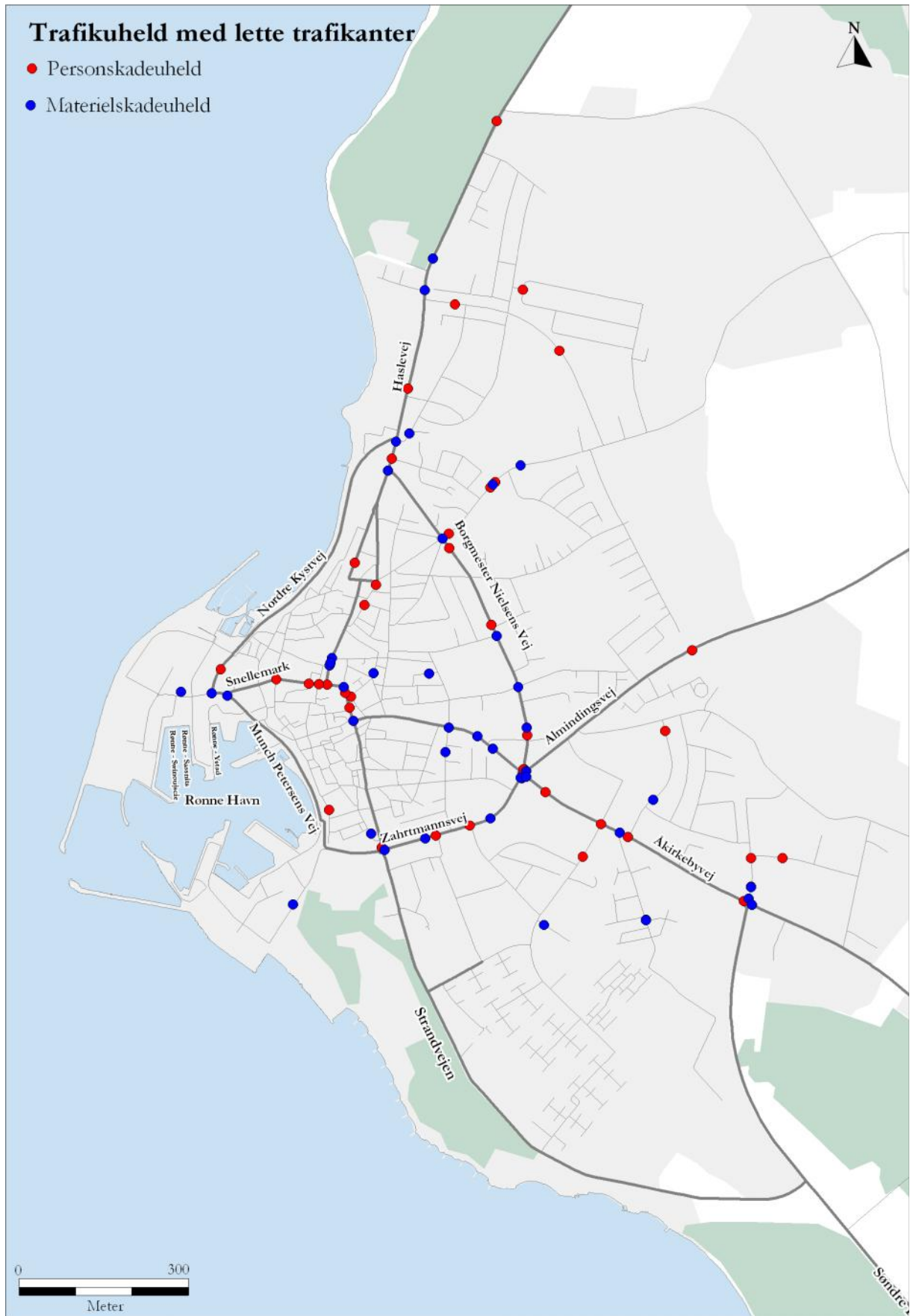
Uheldene (både personskadeuheld og materielskadeuheld) er primært koncentreret omkring indfaldsvejene, herunder:

- Zahrtmannsvej
- Zhartmannsvej
- Borgmester Nielsens Vej
- Store Torvegade
- Byledsgade/Torneværksvej
- Åkirkebyvej.

Desuden er der registreret et relativt stort antal uheld i bymidten, omkring:

- Store Torv
- Langs Snellemark/Torvegade
- Lille Torv/Søndergade

I bymidten er der en overvægt af personskadeuheld.



Figur 23: Trafikuheld med lette trafikanter

11 TRYGHED

Bornholms Regionskommune har ønsket at give borgerne i Rønne mulighed for at tilkendegive, hvor de mener, at der bør gøres en indsats for at forbedre trafikikkerheden.

Som en del af analysearbejdet er borgerne i Rønne derfor blevet opfordret til at udpege lokaliteterne på vejnettet i Rønne, hvor de finder det utrygt at færdes.

Udpegningen er foregået via Internettet, hvor borgerne samtidig er blevet spurgt om deres transportvaner og haft mulighed for at give mere generelle kommentarer.

I tabellen efter figur 18 er de enkelte lokaliteter listet efter antal unikke borgerudpegninger.

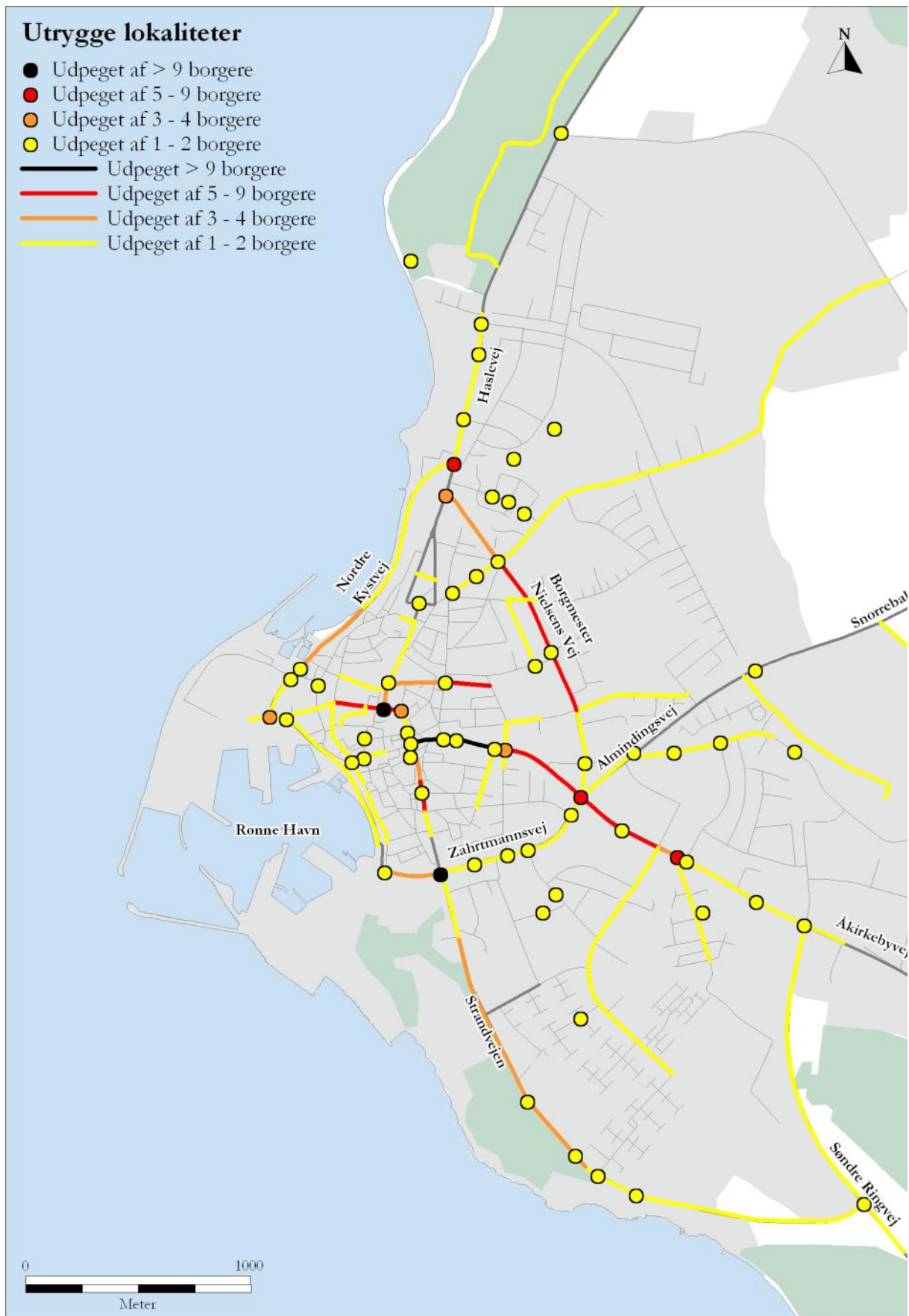
Kommentarerne i kursiv er ikke fra den specifikke udpegning, men generelle kommentarer, som borgerne har haft mulighed for at skrive efter udpegningen af utrygge lokaliteter. De generelle kommentarer, som ikke henholder sig en allerede udpeget utryg lokalitet, er listet efter tabellen med de udpegede utrygge lokaliteter.

11.1 Udfordringer i forhold til mål og visioner

Den primære udfordring er at tage højde for de angivne tryghedsproblemer uden at gå på kompromis med sikkerheden. Tryghedsproblematikken bør behandles på tre niveauer:

1. Utrygge lokaliteter, der er udpeget af 5 eller flere personer, hvor der samtidig er et sikkerhedsmæssigt problem (se uheldsanalysen). For disse lokaliteter vil der blive anvist et løsningsforslag som en del af denne trafikplan. Dette vil ske under afsnittet om trafikikkerhed.
2. Utrygge lokaliteter, der er udpeget af 5 eller flere personer. For disse lokaliteter vil der blive anvist et løsningsforslag.
3. Utrygge lokaliteter, der er udpeget af færre end 5 personer vil ikke blive behandlet yderligere i denne trafikplan, men vil indgå i Bornholms Regionskommunes videre arbejde med trafikikkerhed og tryghed.

For alle løsningsforslag skal det præciseres, at disse er umiddelbare forslag, der skal understøttes af en efterfølgende besigtigelse af uddannet trafikikkerhedsrevisor, før endelig løsning vælges.



Figur 24: Utrygge lokaliteter

Lokalitet	Udpegninger i alt	Farligt kryds	Høj hastighed	Trangselsproblemer/kø	Mange biler	Mange lastbiler	Svært sted at krydse vejen	Dårlige oversigtsforhold	Bilerne holder ikke tilbage	Ingen cykelsti	Andet
Rundkørsel ved Store Torv	11	4					1		1		1
<ul style="list-style-type: none"> • Det er ikke alle biler, der kører som om, her er en rundkørsel - det gør det problematisk selv at køre som sådan. Det er også en meget lille besværlig rundkørsel - havde måske været bedre, at den ikke var der. • Forvirrer især turister, der kører som om det er et t-kryds og ikke en for lille rundkørsel. • Uoverskueligt, nogle kører som det er et T-kryds, andre som det er en rundkørsel. • En del - specielt ikke kendte i området - tænker ikke på, at der er en rundkørsel. • <i>Fjern rundkørselen på Store Torv. Alt andet ville være bedre.</i> 											
Zahrtmanns Runddel	10		2			1	1	2		1	
<ul style="list-style-type: none"> • Bilerne kommer med for stor fart. Man skal virkelig få kontakt med føreren for at være sikker på de stopper, når man skal over fodgængerovergangen. • Cyklister, der ikke overholder færdselsloven 											
Østergade	8				1					5	1
<ul style="list-style-type: none"> • Parkerede biler - Mangler midterstribe samt parkeringsmarkering 											
Åkirkebyvej / Smedegårdsvej / Sigynsvej	7	1		1	1		4				
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Lyskryds i T-kryds Åkirkebyvej/Smedegårdsvej, Et farligt kryds, hvor der er mange skoleelever til Søndermarksskolen og fastboende i Smedegårds kvarteret, der udsat for mange farlige situationer når de skal ud fra Smedegårdsvej til Åkirkebyvej.</i> 											
Åkirkebyvej nf. Zahrtmannsvej	7			3				1		3	
Almindings Runddel	6	2		2	1						
<ul style="list-style-type: none"> • Cyklister, der ikke overholder Færdselsloven 											
Nordre Kystvej / Haslevej	6	1	1		1	1			1		1
Søndergade	6				1			1		2	
<ul style="list-style-type: none"> • Smalt fortov. Nogle steder skal man ud på kørebanen for at passere med fx barnevogn • Utrygt på cykel pga. parkerede biler, bøvet i bil af samme årsag, mod torvet 											
Borgmester Nielsens Vej	5		1		1						
<ul style="list-style-type: none"> • Parkerede biler på cykelsti (3) • <i>Rundkørsel i krydset Byledsgade/Borgmester Nielsens Vej, der bliver kørt stærkt i Byledsgade pga. bilerne skal/vil nå over inden rødt.</i> 											
Byledsgade	5		1	1	1					2	
Sankt Mortens Gade	5		1	1	1			1			
<ul style="list-style-type: none"> • Det holder mange parkerede biler i siderne - det giver dårlige oversigtsforhold, biler holder ikke tilbage mm. - og det er en ret trafikeret vej. 											
Snellemark	5			1				1		2	
<ul style="list-style-type: none"> • Man fokuserer meget på, at befolkningen skal cykle mere, men de brostensbelagte gader og cykelstier i den indre by opfordrer generelt ikke til det. 											
Torvegade	5			1				1		2	
<ul style="list-style-type: none"> • Brosten - smal bane - materiel v. fortov 											
Åkirkebyvej sf. Zahrtmannsvej	5			2	2		1				
Borgmester Nielsens Vej / Store Torvegade	4	1			1			1	1		
Nordre Kystvej / Munch Petersens Vej	4			2		1					
<ul style="list-style-type: none"> • Fodgængerfelt burde rykkes en billængde tilbage 											

Lokalitet	Udpejninger i alt	Farligt kryds	Høj hastighed	Trængselsproblemer/kø	Mange biler	Mange lastbiler	Svært sted at krydse vejen	Dårlige oversigtsforhold	Bilerne holder ikke tilbage	Ingen cykelsti	Andet
Nordre Kystvej	4			2		1	1				
<ul style="list-style-type: none"> Desuden er der alt for meget tung og for hurtig trafik på Nordre Kystvej, hvor der færdes mange mennesker og som bliver brugt til transport til rekreative områder., især sommerperioden er det hektisk med de bløde trafikanter der krydser vejen. 											
Torvegade / Lille Torv	4				1		1	1			
<ul style="list-style-type: none"> Cyklister i fare for at blive klemt af de tunge køretøjer 											
Zahrtmannsvej	4		2	1			1				
Haslevej	3				1						
<ul style="list-style-type: none"> Dårlige parkeringsforhold langs vejen. For bred cykelsti som gør at vejbanen bliver for smal Cykelstien langs Haslevej er blevet alt for bred og gør kørebanen så smal, at parkerede biler forbindrer, at trafikken glider. Haslevej bør ændres, så den bliver som Zahrtmannsvej eller Åkirkebyvej 											
Harbovej	3	1						1		1	
Munch Petersens Vej	3			1	2						
Smedegårdsvej	3		1	1							
<ul style="list-style-type: none"> Folk parkerer og skaber dårlige oversigtsforhold - og en utryk skolevej for børnene. 											
Strandvejen	3				2					1	
<ul style="list-style-type: none"> Der køres med alt for høj hastighed på Strandvejen. Oversigtsforholdene er vanskelige ud for nr. 61 - 67 i forhold til at passere vejen og udkørsel. 											
Strandvejen / Fredensborgvej	3							3			
Søndergade / Østergade	2							1			
<ul style="list-style-type: none"> Mange kører over for gult og rødt 											
Østergade	3		2								
<ul style="list-style-type: none"> Parkering på kørebanen Standsningsforbud på Åkirkebyvej/ Østergade fra Almindings Runddel til hovedvagten. Krydset Østergade/Kirkepladsen - dårlig oversigt fra kirkepladsen, hurtig fart ned ad Østergade - hastighedsbegrænsning og vejbump på Østergade lige før Kirkepladsen kunne gøre det bedre. 											
Østergade / Voldgade	3							3			
Østergade / Pingels Alle	3			1					1		
<ul style="list-style-type: none"> Trafiklyset er for uretfærdigt indstillet - for kort tid passage for ventende på Pingels Allé Gør noget ved hyskrydset Pingels Allé/ Åkirkebyvej. Når folk svinger rundt om hjørnet fra Øster skole og ned mod byen kører de for stærk og holder ikke tilbage for fodgængerne. Jeg har mere end en gang oplevet at være tæt på at blive kørt ned som fodgænger Cykelsti fra krydset Østergade/Pingels Alle til krydset Østergade/Søndergade 											
Almindingsvej v. bygrænsen	2		1	1							
Borgmester Nielsens Vej / Fabriksvej	2							1			
<ul style="list-style-type: none"> Cyklister der ikke overholder færdselsloven. 											
Byledsgade / Lille Madsegade	2				1				1		
<ul style="list-style-type: none"> Byledsgade burde ensrettes. Det er noget bøv! med at bilerne ind mod byen skal holde tilbage. Især turister har af og til svært ved at vide, at det forholder sig sådan. Og så er det ikke alle lokal der er lige flinke til at vige for modkørende. 											

Lokalitet	Udpegninger i alt	Farligt kryds	Høj hastighed	Trængselsproblemer/kø	Mange biler	Mange lastbiler	Svært sted at krydse vejen	Dårlige oversigtsforhold	Bilerne holder ikke tilbage	Ingen cykelsti	Andet
Lille Torv / Udkørsel fra posthuset	2			1				1			
<ul style="list-style-type: none"> Ved posthuset er der en rist hvor asfalten synker, der må man som cyklist slå et slag udenom og der er meget lidt plads til passerende biler. Opleves som farligt som cyklist. 											
Nordre Kystvej / Remisevej	2						1	1			
Store Torv	2										
<ul style="list-style-type: none"> Man fokuserer meget på, at befolkningen skal cykle mere, men de brostensbelagte gader og cykelstier i den indre by opfordrer generelt ikke til det. Brosten - smal bane - materiel v fortov. 											
Store Torvegade	2				1						
<ul style="list-style-type: none"> Der kører mange busser med for høj hastighed og mange er blevet trængt op på fortov af disse busser. Der bliver overhovedet ikke taget nogen form for hensyn til cyklister og børn. 											
Svanekevej øf. Borgmester Nielsens Vej	2		2								
Søndre Ringvej / Strandvejen	2							1	1		
Søndre Ringvej	2									1	
<ul style="list-style-type: none"> Burde ikke kunne fungere som udkørsel/indkørselsvej. 											
Voldgade	2		2								
<ul style="list-style-type: none"> Voldgade burde enten have "bump", eller have en afspærring, så der ikke var så meget gennemkørende trafik, da bilerne efter min mening kører for stærkt i gaden. 											
Zahrtmannsvej / Skansevej	2							1	1		
Østergade / Havnebakken	2						1	1			
Østergade / Provstegade	2	1									
<ul style="list-style-type: none"> Holder altid biler parkeret for tæt på kryds 											
Almindingsvej / Harbovej	1							1			
Borgmester Nielsens Vej / Smallesund	1						1				
Borgmester Nielsens Vej / Ystadvej	1						1				
Damgade / Provstegade	1								1		
Harbovej	1		1							1	
<ul style="list-style-type: none"> Fart reg. af Harbovej der bliver kørt meget stærkt og har meget dårlig oversigt ved Almindingsvejskrydset 											
Grønnegade / Lille Søstræde	1							1			
Haslevej / Almegårdsvej	1							1			
Haslevej / Rømersgade	1										
<ul style="list-style-type: none"> For bred cykelsti som gør, at vejbanen bliver for smal 											
Helsevej	1									1	
<ul style="list-style-type: none"> Forældre i bil, der afleverer børn i børnehave Der burde etableres bedre afsætningsforhold ved børnehaverne på Paradisvej og Helsevej. 											
Krystalgade	1				1						
Landemærket / Pærestræde	1							1			
Munch Petersens vej / Snellemark	1						1				
Nørregade	1										
Nørregade / Byledsgade /	1							1			
Nørregade / Sankt Mortens Gade	1						1				

Lokalitet	Udpegninger i alt	Farligt kryds	Høj hastighed	Trængselsproblemer/kø	Mange biler	Mange lastbiler	Svært sted at krydse vejen	Dårlige oversigtsforhold	Bilerne holder ikke tilbage	Ingen cykelsti	Andet
Paradisvej	1										
<ul style="list-style-type: none"> Forældre i bil der afleverer børn i børnehave Der burde etableres bedre afsætningsforhold ved børnehaverne på Paradisvej og Helsevej. 											
Pingels Allé	1			1							
Pistolstræde	1				1						
Pærtræsdalen	1		1								
<ul style="list-style-type: none"> Specifik ønskes der for Pærtræsdalen en ændring i trafikmønsteret eftersom meget af lokaltrafikken går igennem dalen. Grundet de relative gode udsigtsforhold og en lige strækning køres der stærkt. 											
Rabækkevej	1		1								
Sagavej	1		1								
Strandvejen v. konferencehotel	1							1			
Storegade sf. Snellemark	1		1								
Sveasvej / Skånesvej + Hallandsvej + Blekingevej	1										
<ul style="list-style-type: none"> Der burde være hjåntænder/skilt 											
Søndergade - Almegade	1							1			
Søndergade / Bagergade	1							1			
Torneværksvej	1									1	
Zahrtmansvej / Paradisvej	1				1						
Zahrtmansvej / Pingels Allé	1						1				
Zahrtmansvej / Stengade	1				1						
Åkirkebyvej	1			1							
Åkirkebyvej v. skolen	1										
<ul style="list-style-type: none"> Søndermarksskolens meget brugte skolevej. Der står skolepatrulje sammenlagt ca. en halv time dagligt. Men det er meget utrygt, at så mange skoleelever skal krydse den 2. mest trafikerede på øen. En permanent lysreguleret fodgængerovergang ville være en god løsning. Det er direkte farligt at krydse Åkirkebyvej om morgenen, hvor der færdes rigtig mange forældre og skolebørn. Ved arbejdsophør ved 15.30 16.30 tiden er det igen kaotiske forhold. Har selv oplevet flere farlige situationer ved kryds af Smedegårdsvej og Åkirkebyvej 											
Åkirkebyvej - Søndre Ringvej	1	1									
Andre lokaliteter											
Nordre Jernbanesti	2										
<ul style="list-style-type: none"> Der kommer mange cyklister og scootere med høj hastighed ved højresving ud mod Almegårds Kaserne. Folk kører bare ud på cykelstien uden at se sig for. 											
Den gamle bydel	1										
<ul style="list-style-type: none"> Generelt små smalle fortove i den gl. bydel, så man er tvunget til at gå på vejen, hvor bilerne dytter af en. Ved godt det er svært at lave fortovene bredere i den gamle bydel, men min søn går med reklamer dernede og oplever gang på gang vrede bilister, fordi han ikke kan gå med trækvognen på de smalle fortov, men er tvunget til at gå på vejene. 											
Løkkerne	1										
<ul style="list-style-type: none"> Vigepligtsforhold vurderes generelt forskelligt fra trafikant til trafikant, gælder generelt i løkkerne. 											
Sti i skoven langs Haslevej	1										
<ul style="list-style-type: none"> Mangler asfalt 											
Sti ved Rønne Nordskov Camping	1										
<ul style="list-style-type: none"> Den "såkaldte" sti mellem campingpladsen er nærmest livsfarlig at benytte, både for turister/campister, men også for lokale, der parkerer deres cykel ved toiletbygningen. 											

11.1.1 Generelle kommentarer

Herunder er listet de enkelte generelle kommentarer som undersøgelsen har afstedkommet:

Mere politiopsyn. Der er primært tale om unge mennesker med ærinde til ungdomsboligerne på Vibehaven, der lige skal vise, hvad deres biler kan, når de forlader området.

Nedbring den generelle hastighed i byen for biler og scootere.

Der er et overordnet støjproblem med larmende scootere og "godkendte" motorcykler, som Harley Davidson som afstedkommer gener og irritation for lokale og turister. Desuden opleves det, at gågaden i et vist omfang bare kan bruges til gennemkørsel for scooter.

Få bilerne til at parkere lovligt så der er fri passage på cykelstien.

I mit job som lærer hører jeg tit om skolepatruljernes skrækhistorier om modbydelige bilister/cyklister, som kører, som de vil og ikke respekterer skolepatruljernes anvisninger. Det sætter ofte både skolepatruljer og elever i farlige situationer.

Området ved Nørregade, Byledsgade, Sandvej, Møllegade, Bredgade, er vanskeligt for rigtig mange bilister. Der er dårlig oversigt fra Byledsgade ned ad Nørregade og Møllegade og alt for mange bruger Bredgade, hvor der holder mange parkerede biler.

Det ville også være hensigtsmæssigt at få ændret højrevigepligt i kryds til ubetinget vigepligt (hajtænder/trekant).

Gør bymidten bilfri - alt for meget unødvendig trafik i og omkring torvet / Krystalgade og Lilletorv. Unge mennesker cruiser unødvendigt rundt og gør bymidten ucharmerende og usikker. Centraliser P-pladserne på steder lidt fra bymidten - hvor der er plads.

Alt for mange børn bliver kørt i bil til skolerne, dels går børnene glip af at lære færdselsregler, og dels giver det flaskehalsproblemer omkring skolerne. Svanekevej og Pingels Allé er på den baggrund et helvede mellem 7.30 og 8.15 hver morgen.

Busserne skal ikke køre igennem de små gader i Rønne.

Der burde være en bedre kontrol med cyklister. I rundkørslerne er det virkelig farligt, da meget få cyklister overholder Færdselsloven. Generelt overholder cyklisterne sjældent loven, og der er aldrig politi på gaden til at stramme op på det.

Flere cykelstier i centrum, mere ensretning og parkeringsforbud i indre by. F.eks. er Pistolstræde livsfarlig at færdes i med sine børn pga. de parkeringer, der fortages af folk, der arbejder i centrum.

Der står skilte på bynavne ved vejkanten, som gør at fodgængere ikke bliver set tydeligt, når bilister drejer om hjørnet. Det er farligt for børn at gå over for grønt, de bliver overset.

Lav en cykelsti, som vil gavne både de lokale og vores turister, som så kan cykle øen rundt på en forsvarlig måde.

Færdiggørelse af ringvejen, så noget trafik ikke ledes udenom Rønne by. Der er meget dårlige oversigtsforhold ved "Udkørslen" fra Almegade - kunne løses ved opsætning af spejl.

Få anlagt ringvejen hurtigst muligt, så trafik til området omkring Lillevangsvej, Ejnar Jensens Vej ikke belaster de små veje så som Stavelund.

På Kapelvej er der ikke brugbart fortov, mange går og nyder udsigten, samtidig er der mange bilister, der bruger vejen som gennemfartsvej - måske den kunne lukkes på midten - eller gøres til "stillevej" / kun kørsel for beboerne el.lign.

Langt bedre mulighed for at cykle i Rønne. Det er paradoksalt, at cykelvejene mellem byerne er så gode og samtidig så dårlige inde i Rønne.

Der burde opsættes "størekasse" til permanent hastighedskontrol. Alternativt farthindringer og opsætning af oversigtspejle.

Søstræde/Grønnegade: Kommer man fra LL. Søstræde er det umuligt at se, om der kommer kørende/gående trafik fra nord. Jeg mener at kunne huske, der har været et spejl, som var meget betryggende.

Som Rønnebo ønsker jeg bedre forhold på cykel inde ved Søndergade og mod Lille Torv, måske i byen generelt...

Som bilist ude fra øen, kunne jeg måske pege på en ringvej fra Søndre Ringvej til Haslevej, hvis det reelt kunne aflaste trafikken inde i byen.

For cyklisternes (og fodgængernes) sikkerhed bør I tænde lyset igen om natten, særligt i den gamle bydel, hvor der er meget ujævne gader og niveauer. Det er utroligt svært at orientere sig, og særligt om vinteren farligt at færdes ude i mørket.

Der bør etableres et sammenhængende cykelstisystem i hele Rønne by. Der findes i dag allerede en del stier, men der mangler en sammenhæng. Der er f.eks. ikke cykelstier i den indre by eller fra færgen og ud til cykelvejene.

Få gjort noget ved motorvejskørslen på Strandvejen. Alt for mange tunge køretøjer bruger den som indfaldsvej til havnen. Desuden køres der ofte for hurtigt.

Brostensbelagte gader er hyggelige at se på, men skaber utrygge forhold for cyklister. Skal dette løses, må belægningen gøres jævn, således at det er til at holde balancen på cyklen.

Ligeledes er der et problem med dobbeltrettede kørebaner i meget snævre gader i Rønne midtby. Måske kunne dette løses ved ensretninger, men dette skaber andre trafikale problemer...

Etablering af cykelbaner langs eller parallelt med bovedindfaldsveje til center og skole mv. En radikal nytænkning er nødvendig for at sikre skoleveje ved alle skoler, samt mulighed for indkøb med anhænger, f.eks. overdækket cykelparkering, pumper mv.

Brosten bør fjernes fra cykelveje, og ved brosten bør der minimum etableres glatbane som ved Rosengade - blot med forskudte klinker (eller spores cyklen ned i rillerne). På strækningen fra Svanekevej til Østerled bliver der kørt meget stærkt på Virkelyst.

Vi ønsker, at den hastighedsbegrænsning på 30 km., som er gældende på ca. 50 m på Virkelyst videreføres til Svanekevej, hvor der også er hastighedsbegrænsning.

Led mere trafik uden om bycentrum, aflast Borgmester Nielsens Vej, Åkirkebyvej og Zabrtmannsvej. Større indsats over for bilister, der kører for hurtigt. Hvis muligt føre cykelsti igennem i Østergade.

11.1.2 Løsningsforslag

På baggrund af ovenstående er der udpeget 12 lokaliteter til videre behandling i trafikplanen, hvoraf syv bliver behandlet under afsnittet Trafiksikkerhed, idet netop disse lokaliteter er udpeget både som utrygge og usikre lokaliteter. Disse er:

- Zahrtmanns Runddel
- Almindings Runddel
- Krydset mellem Åkirkebyvej og Smedegårdsvej/Sigynsvej
- Krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen
- Snellemark/Torvegade mellem Storegade og Lille Torv
- Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasvej og Østerled
- Åkirkebyvej

Hertil kommer fem lokaliteter, hvor der er anvist løsningsforslag herunder. Disse er:

- Rundkørsel ved Store Torv
- Østergade mellem Søndergade og Åkirkebyvej
- Krydset Åkirkebyvej / Smedegårdsvej /Sigynsvej
- Borgmester Nielsens Vej mellem Byledsgade og Svanekevej
- Søndergade
- Sankt Mortens Gade

Utryg lokalitet 22. Rundkørslen ved Store Torv



Rundkørslen ved Store Torv er udpeget af 11 borgere som en særlig utryg lokalitet i Rønne. 4 borgere har udpeget rundkørslen som et farligt kryds. 1 borger har udpeget rundkørslen som et svært sted at krydse vejen, en borger føler sig utryg, fordi bilerne ikke holder tilbage og 1 borger føler sig utryk i rundkørslen på grund af ”andet”.

5 andre borgere har udpeget rundkørslen som særlig utryg lokalitet med en uddybende kommentar (se skemaet ovenfor).

Løsningsforslag:

Som en del af denne trafikplan er det anvist, at der skal udarbejdes en trafikafviklingsplan, hvor hele trafikafviklingen omkring Store Torv bliver en integreret del af projektet, herunder rundkørslen.

Som en midlertidig foranstaltning kan der gennemføres en tydeligere afmærkning, med særligt fokus på forvarsling og markering af ”indercirklen”, hvilket vil være med til at sikre en tydeligere identitet som rundkørsel.

Utryg lokalitet 23. Østergade



Østergade er udpeget af 8 borgere som en særlig utryg lokalitet i Rønne. 1 borger finder strækningen utryg på grund af for mange biler, 5 borgere finder strækningen utryk, fordi der mangler cykelsti og en borger føler sig utryg på grund af ”andet”.

1 borger har udpeget strækningen som en særlig utryg lokalitet med en uddybende kommentar (se skemaet ovenfor).

Løsningsforslag:

Som en del af Stiplanen er der foreslået anlæg af cykelkantbaner på den udpegede strækning. Samtidig er der i hastighedsplanen foreslået nedsættelse af den tilladte hastighed fra 50 km/t til 40 km/t.

Begge forslag vurderes at være løsninger, der vil tage højde for den udpegede utryghed.

Utryg lokalitet 24. Borgmester Nielsens Vej mellem Byledsgade og Svanekevej



Borgmester Nielsens Vej er udpeget af fem borgere som en særlig utryg lokalitet i Rønne. 1 borger finder strækningen særlig utryg på grund af høj hastighed og en borger føler sig utryg, fordi der er for mange biler på strækningen.

3 borgere har udpeget strækningen som en særlig utryg lokalitet med en uddybende kommentar (se skemaet ovenfor).

Løsningsforslag:

Som en del af trafikplanen vil der blive etableret en ydre ringvejsforbindelse, som vil være med til at aflaste Borgmester Nielsens Vej, således at der forventes færre biler på strækningen i fremtiden.

Med færre biler er der også en risiko for en øget hastighed på strækningen. Der forefindes pt. én trafikmåling fra Borgmester Nielsens Vej, der indikerer, at der er en del trafikanter, der kører for stærkt. Den tilladte hastighed er 50 km/t, den målte gennemsnitshastighed har været 49 km/t og 15 % af alle trafikanter kører over 56 km/t.

Borgmester Nielsens Vej er en trafikvej, som skal anvendes til at afvikle en del af den overordnede trafik i Rønne, herunder busstrafik, og der skal således være stort fokus på fremkommelighed, uden at dette må gå ud over trafiksikkerheden.

På baggrund af ovenstående, samt de modtagne kommentarer om, at der observeres ulovligt parkerede biler, som skaber utrygge situationer, vil der blive taget kontakt til politiet med henblik på en øget kontrolindsats.

Som en del af evalueringsgrundlaget for den samlede trafikplan skal der gennemføres trafikmålinger. Dette vil også ske på Borgmester Nielsens Vej. Disse målinger kan være med til at målrette politiets indsats, idet målingerne vil give svar på, hvor og hvornår der eventuelt køres for stærkt.

Utryk lokalitet 25. Søndergade



Søndergade er udpeget af 6 borgere som en særlig utryk lokalitet i Rønne. 1 borger føler sig utryk, fordi der er for mange biler, en borger føler sig utryk fordi overgangsforholdene er dårlige og 2 borgere føler sig utrykke, fordi der ingen cykelsti er på strækningen.

2 borgere har udpeget strækningen som en særlig utryk lokalitet med en uddybende kommentar (se skemaet ovenfor).

Løsningsforslag:

Som en del af hastighedsplanen forslås hastighedsgrænsen nedsat fra 50 km/t til 40 km/t, hvilket vurderes at have en generel tryghedsskabende effekt.

Derudover er der, som en del af stiplanen, anvist nyanlæg af cykelbaner. Dette vil ligeledes have sikkerheds- og tryghedsskabende effekt.

Det vurderes ikke nødvendigt med yderligere tiltag.

Utryg lokalitet 26. Sankt Mortens Gade



Sankt Mortens Gade er udpeget af 5 borgere som en særlig utryg lokalitet i Rønne. En borger finder strækningen utryg på grund af for høj hastighed, en borger mener, at der er for mange biler på strækningen, en borger føler sig utryg på grund af trængselsproblemer og en borger synes at dårlige oversigtsforhold medvirker til utryghed på strækningen.

1 borger har udpeget strækningen som en særlig utryg lokalitet med en uddybende kommentar (se skemaet ovenfor).

Løsningsforslag:

Som en del af hastighedsplanen vil hastighedsgrænsen på Sankt Mortens Gade blive nedsat fra 50 km/t til 40 km/t. Dette vil i sig selv have en tryghedsskabende effekt. Dels på grund af hastighedsnedsættelsen og dels fordi vejen vil blive mindre attraktiv som gennemfartsvej.

Der skal gennemføres en besigtigelse af strækningen med henblik på at identificere eventuelle muligheder for at afhjælpe utryghed i relation til eventuelle dårlige oversigtsforhold.

12 RØNNE TRAFIKMODEL

I løbet af processen med at udarbejde denne trafikplan for Rønne er der blevet foreslået og afprøvet en lang række idéer og forslag, som alle hver især har haft krav på en grundig analyse, før de er blevet afvist eller i sidste ende er blevet en del af trafikplanen.

For at kunne analysere og vurdere konsekvenserne og de forskellige forslag og idéer, er der opbygget en trafikmodel over Rønne, som er blevet brugt til at analysere på nye hastighedsgrænser, ombygninger af kryds og vejstrækninger samt anlæggelse af nye vejforbindelser.

12.1 Trafikmodellens opbygning

Trafikmodellen består af to modeller; en med basissituationen, som Rønne ser ud anno sommeren 2010, og en prognosemodel, hvor trafikplanens hastighedsgrænser er indbygget sammen med færdiggørelsen af den ydre ringvej samt om-læggelsen af til- og frakørsel til færgeleje 3 og mertrafikken fra Bornholms Trafikkens nye større færge.

Trafikmodellen er opbygget med Rønnes overordnede veje, som i dette tilfælde består af trafikvejene og de vigtigste overordnede lokalveje. Alle Rønnes syv signalreguleringer er indbygget i modellen med en overordnet signalgruppeplan, hvor trafikflowet er realistisk.

I krydset Munch Petersens Vej/Sverigesvej, hvor bilerne fra Rønne – Ystad færgeren har udkørsel, er der indbygget trafikstyring i trafikmodellen, som tilgodeser et optimalt trafikflow ved at prioritere trafikken fra færgeren, når den ankommer, og prioriterer trafikken på Munch Petersens Vej, når der ingen trafik er fra færgeren.

På baggrund af data om antal boliger, antal arbejdspladser og turrater er der beregnet en basisturmatrice indeholdende et antal bilrejser imellem 54 zoner, som er fordelt omkring det indbyggede vejnet i trafikmodellen.

Basisturmatricen kan ikke i selv give et retvisende billede af antallet af køretøjer på vejene, hvorfor der ligeledes er indlagt data fra en række trafiktællinger, som er foretaget på de overordnede veje i Rønne i 2009 eller 2010.

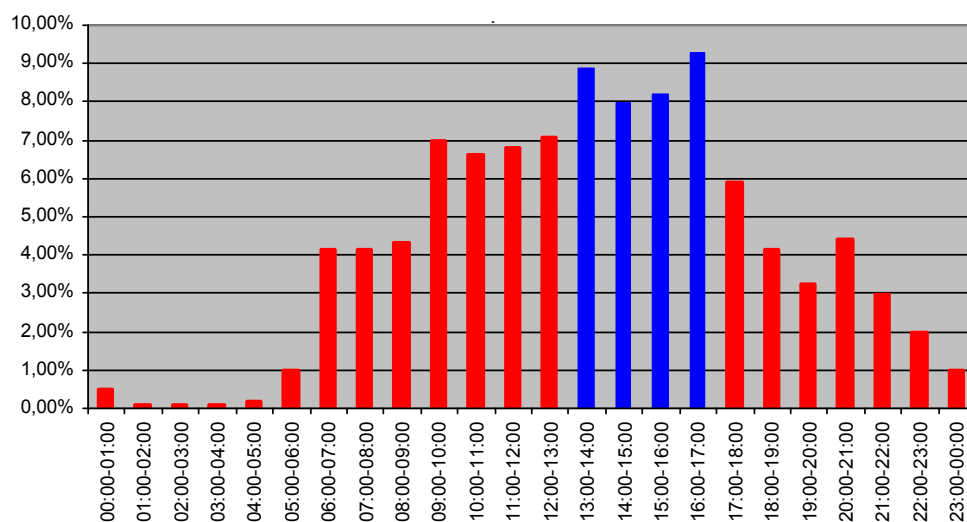
På baggrund af basisturmatricen, trafiktællinger og de grundlæggende rejsetider i trafikmodellens vejnet, er der igennem en kalibreringsproces genereret en OD-matrice (Origin – Destination), hvor trafikken på de enkelte vejstrækninger i 27 ud af 32 tilfælde ligger indenfor fem procents difference af trafiktællingerne.

Normalt dimensioneres vejanlæg efter årsdøgntrafikken, men for Rønne (Bornholm) gælder, at trafikintensiteten i sommerperioden, grundet massiv turist tilstrømning, er væsentligt højere end den er i den øvrige del af året. Derfor er trafikmodellen opbygget på baggrund af juledøgntrafikken.



Figur 25: Vejnettet, som er indbygget i trafikmodellen

På baggrund af trafiktællinger fra trafikvejene er der udregnet en gennemsnitlig profil for, hvor stor en andel af julidøgnstrafikken, der kører i døgnet enkelte 24 timer. Profilen er lagt ind i trafikmodellen, og det er valgt at fokusere analyserne på døgnet fire største timer fra kl. 13.00 til 17.00, hvor cirka 34 procent af julidøgnstrafikken kører, markeret med blå på figuren herunder.



Figur 26: Julidøgnstrafikken

12.2 Analyseresultater

Der er kørt 10 modelsimuleringer af henholdsvis basismodellen og fremtidsmodellen. Nedenstående analyseresultater er beregning på baggrund af gennemsnittet af de 2 gange 10 modelsimuleringer.

12.2.1 Trafikken fra færgeleje 1

I modelsimuleringerne er det antaget, at færgen fra Ystad er fuld belagt ved ankomst til Rønne. Samtidigt er krydset Munch Petersens Vej/Sverigesvej indstillet til at prioritere trafikken fra færgeleje 1 ved færgeankomst.

Modelsimuleringerne viser, at færgeleje 1 i gennemsnit rømmes på 14 min.

Med den nye større færge viser modelsimuleringer, at det vil tage omkring 20 minutter at rømme færgeleje 1.

Prioriteringen af trafikken fra færgeleje 1 medfører, at der opstår tilbagestuvning ved Zahrtmanns Runddel, da runddelen ikke har kapacitet til at opretholde et godt trafikflow for trafikken fra færgeleje 1.

12.2.2 Trafikken fra færgeleje 3

I fremtidsmodellen ledes trafikken via Tysklandsvej til Nordre Kyst modsat basismodellen, hvor trafikken ledes ud i krydset Munch Petersens Vej/Nordre Kystvej. Den nye vejadgang ændrer ikke rutevalget på trafikken fra færgeleje 3. Trafikanter, der skal mod øst eller syd vælger stadig at køre ad Munch Petersens Vej. Der er faktisk en tendens til, at flere køretøjer vælger at køre mod syd, hvilket kan skyldes, at hastighedsgrænsen på Nordre Kystvej er nedsat fra 60 km/t til 50 km/t. En nærmere afklaring af dette spørgsmål kræver en mere grundig analyse, da stigningen i antallet af køretøjer, der søger mod syd er relativt lav og derfor ligger indenfor usikkerheden i modelsimuleringerne.

Ved samtidig rømning af færgeleje 1 og 3 kan krydset Munch Petersens Vej/Sverigesvej ikke tilgode trafikflowet for begge trafikstrømme, hvorfor der sker tilbagestuvning af trafikken fra et af færgelejerne. I modelsimuleringerne var signalanlægget indstillet til at tilgode trafikken fra Sverigesvej, hvorfor tilbagestuvningen skete på Munch Petersens Vej og Nordre Kystvej.

12.2.3 Overflytning af trafik fra Borgmester Nielsens Vej

Modelsimuleringerne viser, at trafikken på Borgmester Nielsen Vej reduceres mellem 20 og 35 % når den ydre ringvej færdiggøres. Reduceringen er størst på den centrale del af Borgmester Nielsens Vej, mens den er lavere i henholdsvis den nordlige og sydlige ende af vejen.

Åbningen af den ydre ringvej vil også aflaste Åkirkebyvej vest for ydre ringvej og Byledsgade/Torneværksvej imellem Borgmester Nielsens Vej og ydre ringvej.

På baggrund af årsdøgntrafikken på Borgmester Nielsens Vej kan der således forventes en årsdøgntrafik på ydre ringvej på mellem 2.000 og 2.500 køretøjer.

12.2.4 Hastigheder

Hastighedsgrænsen på Nordre Ringvej på strækningen mellem Blykobbevej og Torneværksvej er i trafikplanen ændret fra 50 km/t til 60 km/t. I trafikmodellen betyder dette, at gennemsnitshastigheden på denne vejstrækning stiger fra 45 km/t til 55 km/t.

På Nordre Kystvej er hastighedsgrænsen sænket fra 60 km/t til 50 km/t. I trafikmodellen medfører denne ændring af gennemsnitshastigheden reduceres fra 59 km/t til 52 km/t. Denne beregning må tages med forbehold, da det skal pointeres, at det ER en modelberegning, og det er lettere at få bilisterne til at overholde en nedsættelse af hastighedsgrænsen i en trafikmodel, end det er i virkeligheden.

Reduceringen af trafikken på Borgmester Nielsens Vej medfører i trafikmodellen at gennemsnitshastigheden stiger fra 40 til 41 km/t. Det samme er gældende på Åkirkebyvej, hvor gennemsnitshastigheden stiger fra 38 til 39 km/t.

I hele midtbyen sænkes hastighedsgrænsen til 40 km/t. Ændringen vurderes kun at have reel betydning for hastigheden i yderkanten af midten, mens den i den helt centrale del af midtbyen ingen reel betydning har, da hastigheden her i forvejen er lav på grund af trafikken og brostensbelægningen.

12.2.5 Problemlokaliteter

Krydset Munch Petersens Vej/Sverigesvej

Ved samtidig rømning af færgeleje 1 og 3 kan krydset ikke tilgodese trafikflowet for begge trafikstrømme, hvorfor der sker tilbagestuvning af trafikken fra et af færgelejerne. I modelsimuleringerne var signalanlægget indstillet til at tilgodese trafikken fra Sverigesvej, hvorfor tilbagestuvningen skete på Munch Petersens Vej og Nordre Kystvej.

Løsning: Færgeankomsterne koordineres, således at færgelejerne ikke skal rømmes samtidig.

Zahrtmanns Runddel

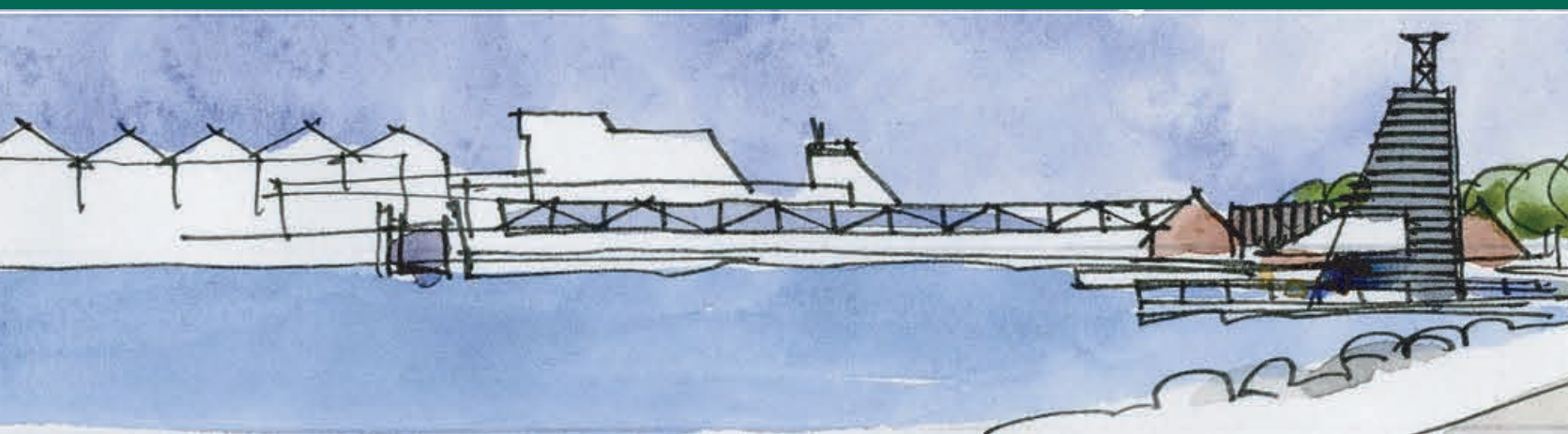
Tilbagestuvning af trafik fra Munch Petersens Vej i forbindelse med rømning af færgelejerne.

Løsning: Tilvejebring større kapacitet i runddelen.

12.3 Fremtidig brug af trafikmodellen

Trafikplanen indeholder en række projekter, hvor der skal anlægges nye veje, ændringer på eksisterende kryds og vejstrækninger samt forslag til fremtidig vejbetjening af havnen og Campus.

Trafikmodellen kan med fordel benyttes til at analysere på konsekvenserne af forskellige projektforslag, som er i spil i den fremtidige proces med at gennemføre trafikplanen.



Bornholms Regionskommune
Teknik og Miljø · Skovløkken 4 · 3770 Allinge