

Trafikplan for Rønne 2011 - 2021

Bilag C: Trafik på havnen



INDHOLDSFORTEGNELSE

1	HAVNEOMRÅDET I RØNNE	4
1.1	Baggrund for løsningsforslag	5
1.2	Forslag til løsning	5
1.3	Forslag til klassificering af infrastruktur til og fra havnen	8
1.4	Forslag til hastighedsklassificering	9
1.5	Forslagets overordnede fordele	9
1.6	Infrastrukturel sammenknytning af havn og by	10
1.7	Økonomisk sammenfatning	11
1.8	Anbefaling af videre forløb	11

1 HAVNEOMRÅDET I RØNNE

Som en integreret del af udarbejdelsen af *Trafikplan for Rønne 2011 til 2021* er der udarbejdet trafikale vurderinger i relation til den fremtidige infrastruktur til, fra og omkring havnen i Rønne.

Dette Bilag C udgør, sammen med Bilag A, B, D & E, det samlede bilagsmateriale til *Trafikplan for Rønne 2011 til 2021*.

Resultaterne er kort beskrevet i dette bilag på et overordnet idéniveau. På baggrund af dette notat skal der tages stilling til, hvorvidt der skal gennemføres yderligere analyser med et højere detaljeringsniveau.

Notatet indeholder svar på følgende:

- Forslag til fremtidig infrastruktur på havneområdet
- Forslag til klassificering af infrastruktur til/fra havnen
- Infrastrukturel sammenknytning af havn og by
- Økonomisk overslag på helt overordnet niveau

1.1 Baggrund for løsningsforslag

Som baggrundsmateriale er anvendt:

- Rønne Havn, Udvidelse færgeterminal, Rambøll, august 2009
- Rønne Havn, Trafikal helhedsplan, Rambøll, september 2009

For overordnede beskrivelser af eksisterende situation henvises til ovenstående notater.

Der er udarbejdet forslag til fremtidig infrastruktur ud fra følgende primære ønsker:

- At skabe en infrastruktur der findes logisk for trafikanterne – både når det gælder gæster og beboere.
- At afvikle trafikken til og fra færgeleje 1 og færgeleje 3.
- At trafikbetjene eksisterende virksomheder på havnearealerne.
- At sikre en fleksibel udformning, således at en eventuel senere masterplanlægning for havneområderne bliver med relativt få infrastrukturelle bindinger.
- At sikre en god sammenhæng mellem havn og by.
- At understøtte ønskerne om udvidelse med centerfunktioner syd for Remisevej / vest for Nordre Kystvej.

Én af de betydelige udfordringer er, at der i henhold til notatet "*Rønne Havn, Udvidelse færgeterminal, Rambøll, August 2009*" vil blive adgang til og fra Færgeterminal 3 ad den nye omfartsvej/Tysklandsvej, der knyttes til Nordre Kystvej via Remisevej.

Dette kan umiddelbart virke som en betydelig omvejskørsel (med deraf afledte effekter) for trafikanter til og fra Rønne Syd.

Denne model kan også være med til (måske utilsigtet) at flytte unødvendig trafik til Nordre Kystvej forbi lystbådehavnen og strandarealer.

1.2 Forslag til løsning

Herunder ses det samlede forslag i diagrammatisk form. Det er vigtigt at pointere, at der udelukkende er tale om en overordnet principplan. Der er dermed ikke taget stilling til linjeføringer, radier, krydsudformninger etc.

Under illustrationen er forslagets enkelte hovedelementer angivet med ID nummer. De enkelte ID numre er at genfinde på illustrationen.

1. Der skabes en ny primær forbindelsesvej mellem nord og syd ved at fortsætte Nordre Kystvej i en blød bue mod vest umiddelbart syd for lystbådehavnen, hvor den "fanger" Bådehavnsvej. Samtidig forlænges Munch Petersens Vej ad Vesthavnsvej i en blød bue mod nord for ligeledes at fange Bådehavnsvej. Hermed er der skabt en ny vejforbindelse.

2. Den nyanlagte omfartsvej forbindes med den nye Nordre Kystvej (ad1). Selve tilslutningen forestilles anlagt som T-kryds med separat højresvingsbane (shunt) for trafikanter fra nord, der skal mod vest ad Ny omfartsvej.
3. Der skabes en ny adgangsvej fra den nye Nordre Kystvej (ad1) mod øst, som forbinder til både området mellem den eksisterende Bådehavnsvej og den nuværende Nordre Kystvej samt til parkeringsarealet ved Snellemarkcentret.
4. Den eksisterende Nordre Kystvej fra Munch Petersens Vej i syd til lidt nord for Remisevej omdefineres til cykel/gang areal.
5. Finlandsvej forlænges (den nuværende Bådehavnsvej) til det punkt hvor ”bøjlevej”, den nye Nordre Kystvej og forlængelsen af Munch Petersens Vej mødes.
6. I krydsningspunktet nævnt ovenfor (ad6) etableres en firbenet rundkørsel.



Figur 1: Forslag til vejplan

1.2.1 Supplerende tiltag

For at udnytte redundansen (trafikalt net med flere rutemuligheder) i infrastrukturen og skabe mulighed for at styre trafikken til/fra færgelejerne kan opsættes dynamiske vejvisningstavler (kan eksempelvis være af typen F18 ”Tabelvejviser”, som tavlen herunder).



Vejvisningen (pilen) gøres afhængig af den aktuelle trafikale situation, samt hvilken rute trafikanterne ønskes at anvende på det pågældende tidspunkt. Der er altså tale om en dynamisk rutevejledning.

Overordnet skilteplan på idéniveau ses på ovenstående illustration (se figur 1).

Dynamiske vejvisningstavler **til** færgeleje 3 opsættes, hvor dette er markeret med **grønne prikker**.

Principudformningen af de dynamiske tavler til færgeleje 3 vil være således, at der vil være en FAST destinationstekst suppleret med en vejvisningspil, der er dynamisk, således at denne viser den bedste rute på det givne tidspunkt.

Dynamiske vejvisningstavler **fra** færgeleje 3 opsættes, hvor dette er markeret med **hvide firkanter**.

Disse tavler udformes således, at der angives 3-4 udvalgte destinationer (kunne eksempelvis være Hasle, Gudhjem, Nexø og Centrum). Ud fra hver enkelt destination er en vejvisningspil, der er dynamisk, således at denne viser den bedste rute på det givne tidspunkt. Kriterier kan opsættes efter ønske og kunne eksempelvis være rejsetid.

Dynamiske vejvisningstavler **fra** færgeleje 1 opsættes på terminalområdet umiddelbart før Munch Petersens Vej, efter samme princip som ovenfor beskrevet for tavler fra færgeleje 3.

Der opsættes ikke dynamiske vejvisningstavler **til** færgeleje 1, idet der ikke er alternative ruter at vælge imellem.

De dynamiske tavler kan ikke stå alene og vil blive suppleret med faste vejvisningstavler. Der er pt. ikke taget stilling til placering af disse.

1.3 Forslag til klassificering af infrastruktur til og fra havnen

Det foreslås, at den foreslåede vejstruktur klassificeres således:



Figur 2: Forslag til vejklasser

Det ovenfor viste forslag til klassificering følger samme princip, som er foreslået i Trafikplanen.

De overordnede trafikveje (de røde) skal lede den overordnede trafik rundt om Rønne samt til og fra havnen.

De overordnede lokalveje (de grønne) fordeler trafikken fra de overordnede trafikveje til lokalvejene (de gule).

1.4 Forslag til hastighedsklassificering

Der forslås en hastighedsgrænse på 50 km/t på samtlige veje. Dog ikke på den nye gå- og cykelgade.

Se figuren herunder.



Figur 3: Forslag til hastighedsklasser

1.5 Forslagets overordnede fordele

1. Muliggør at havneorienteret areal syd for Remisevej kan integreres i byen.
2. Direkte stiforbindelse (nord-syd). Høj og tydelig prioritering af de lette trafikanter.
3. Forbedret adgang til/fra færgeleje 3 mod Rønne Syd.
4. Relativt ukompliceret rent anlægsmæssigt.
5. Redundans i infrastrukturen til/fra færgeterminal 3.
6. Får indbygget dynamisk rutevejledning, så der kan opnås en trafikstyring af færgetrafikken (sæson-/ og døgnvariation).

1.6 Infrastrukturel sammenknytning af havn og by

Den foreslåede løsning skaber mulighed for bedre at integrere det eksisterende område, der er afgrænset af Vesthavnsvej i syd, Bådehavnsvej i vest, Remisevej i nord og Nordre Kystvej i øst, i byens centrum.

Dette giver samtidig mulighed for at sammentænke byområdet på en helt ny måde.



Figur 4: Nyt samlet centerområde

Løsningen giver en forbedret adgang til færgeleje 3 og en optimeret adgang til færgeleje 1 samt havnens virksomheder. Derudover giver løsningen mulighed for at skabe gode forbindelser mellem by og lystbådehavn / by og strand.

1.7 Økonomisk sammenfatning

De to løsningsforslag (Løsning A og Løsning B) er økonomisk vurderet på helt overordnet niveau. Priserne er derfor udelukkende indikative og bør ikke indgå i budgetteringsmæssige sammenhænge.

Løsningsforslag	Mio. kr.
1. Ny primær forbindelsesvej	4,5
2. Omfartsvej forbindes med den nye Nordre Kystvej	0,5
3. Ny adgangsvej fra den nye Nordre Kystvej	0,5
4. Del af Nordre Kystvej omdefineres til cykel/gang areal	1,5
5. Venstresvingsbanen på Munch Petersens Vej forlænges	0,1
6. Dynamisk rutevejledning	1,5
I alt	8,6

1.8 Anbefaling af videre forløb

Det anbefales at sammenfatte ovenstående forslag med oplæg udarbejdet af Rambøll i notat af september 2009. Dette vil sammenfattende udgøre idéoplæg med flere løsningsforslag.

I forbindelse med udarbejdelse af sammenfattende idéoplæg bør det vurderes, hvorvidt det er muligt/ønskeligt at gentænke den interne trafikafvikling på terminal 3, idet dette muligvis kan være med til at optimere trafikafviklingen uden for terminalområdet.

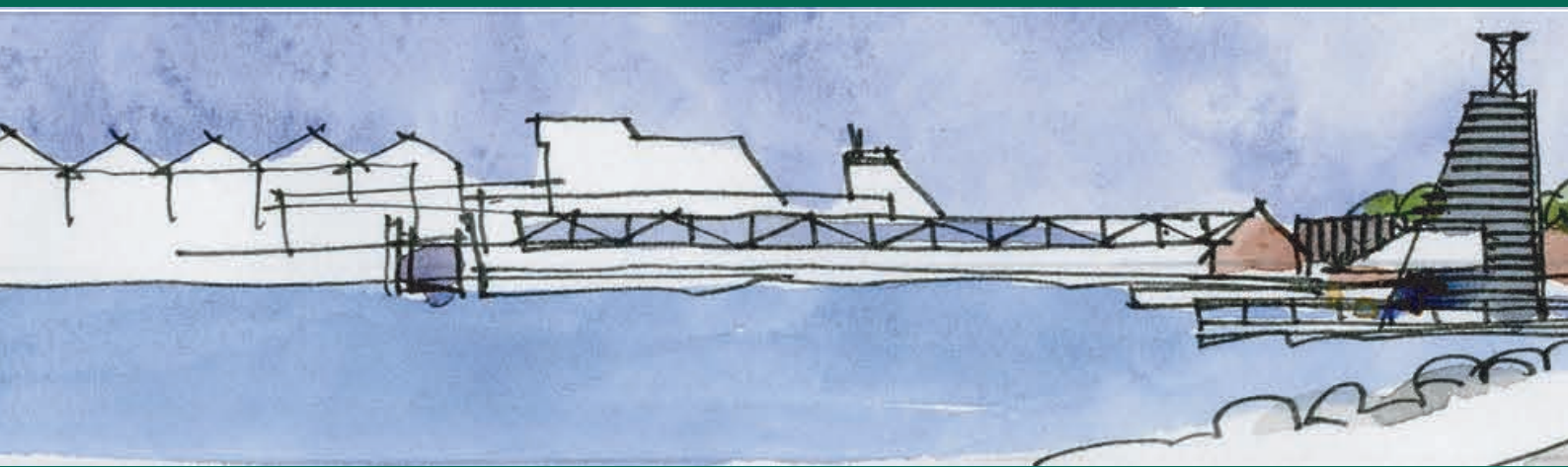
Det anbefales, på baggrund af idéoplægget, at indlede et samarbejde med lodsejere og havnens brugere med henblik på at kvalificere forslaget.

Der opstilles en række ”målbare” hensigter med omdannelse af den eksisterende infrastruktur – en slags tjekliste.

På baggrund af disse hensigter vurderes de enkelte forslags evne til at opfylde hensigterne, og der foretages en udvælgelse af hvilket forslag, der skal arbejdes videre med. Denne øvelse kan eventuelt laves i direkte samarbejde med områdets brugere.

Det anbefales ligeledes, at udarbejde en samlet ”masterplan” for området, således, at den foreslåede infrastruktur bedst muligt tilgodeser de fremtidige ønsker til udvikling af området.

Endelig anbefales det at udarbejde Anlægsprogram og efterfølgende Dispositionsforslag iht. FRI's ydelsesbeskrivelser for Anlæg og Planlægning.



Bornholms Regionskommune
Teknik og Miljø · Skovløkken 4 · 3770 Allinge