

Trafikplan for Rønne 2011 - 2021



INDHOLDSFORTEGNELSE

TRAFIKPOLITIK	03
VEJPLAN	05
HASTIGHEDSPAN	09
STIPLAN	13
TRYGHED & SIKKERHED	17
PARKERING & SERVICEANLÆG	21
VEJVISNING	23
FREMTIDIG TRAFIK	25
ØVRIGE INDSATSOMRÅDER	27
HANDLINGSPLAN	29
OPFØLGNING PÅ HANDLINGSPLAN	31

Trafikplan for Rønne 2011 - 2021

Godkendt af Kommunalbestyrelsen den 30.06.2011

Udarbejdet for Bornholms Regionskommune
af Grontmij A/S.

Layout & opsætning: Grontmij A/S

Forsideillustration: Philip Rasmussen

Øvrige illustrationer: Grontmij A/S

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

Baggrunden for planarbejdet har været et ønske om, at kunne tage højde for den generelle udvikling af trafikken i og omkring Rønne.

Derudover forventes det, at Rønne by i de nærmeste år bliver berørt af større trafikale ændringer som følge af det nye Færgeforlig 2011 og den nye omfartsvej ved Rønne, der har været en del af kommuneplanlægningen siden 1978.

Med denne trafikplan har Bornholms Regionskommune skabt et beslutningsgrundlag for de kommende års arbejde med at sikre en god, sikker og tryk fremkommelighed på vejnettet i Rønne.

Formålet med trafikplanen er at skabe en målrettet og fremtidssikret strategi for Rønnes overordnede vejnet, der sikrer sammenhæng mellem den fremtidige trafikintensitet, vejnettets belastning og kommunens byudviklingsinteresser.

Planens overordnede mål er at lette trafikafviklingen til og fra Rønne, at øge tilgængeligheden og forstærke sammenhængen mellem byens institutioner og handelsområder. Planens mål er desuden at afhjælpe trafikskabte sikkerheds-, trygheds- og miljømæssige problemer, så Rønne fortsat vil være en tryk og fremkommelig by at færdes i.

Med trafikplanen ønsker Kommunalbestyrelsen for Bornholms Regionskommune at fremme bæredygtige transportformer, der øger sundheden, opfordrer til mere

bevægelse og mindsker CO₂ udslippet. I trafikplanen er der derfor gjort en særlig indsats for at fremme miljørigtige transportformer, hvilket særligt gælder forholdene for cyklisterne.

Trafikplanen indeholder visioner og mål for Rønnes overordnede vejnet, herunder forslag til fremtidig vejklassificering, hastighedsgrænser og udvidelse af byens stinet. Planen indeholder desuden en kortlægning af særligt utrygge og uheldsbelastede lokaliteter.

Trafikplanen rækker 10 år frem og er således gældende for perioden 2011 til 2021.

Vedtagelsen af trafikplanen betyder både en udpegning og prioritering af konkrete anlægsprojekter og en forpligtelse til at følge op på planen. Trafikplanen vil derfor indgå i den årlige budgetlægning, så der sikres midler til realisering af planen. Trafikplanen indeholder en lang række nye elementer og forslag, men planens fysiske udlæg indebærer ingen ændringer i forhold til rammerne i Kommuneplan 2009 for Bornholms Regionskommune.

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

Trafikplan for Rønne er godkendt af kommunalbestyrelsen for Bornholms Regionskommune den 30.06.2011.

Borgmester for Bornholms Regionskommune



Winni Grosbøll

Vi har visioner og målsætninger!

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 samt fra 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 formuleret en Vision og et 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.

Der er opstillet en overordnet vision med tilhørende mål. Denne er suppleret med "undervisioner" for de fire områder:

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

Til at understøtte de enkelte visionsbeskrivelser er der til hver vision opstillet en række mål, som det også er gjort for den overordnede vision. Det er netop disse mål, som skal nås for at understøtte visionernes intentioner.

I videst muligt 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 ses af figuren til højre.

Overordnet vision og mål

Vision

Det er vores vision at skabe en sammenhængende infrastruktur, hvor den enkelte trafikant kan færdes trygt og sikkert. Det skal være nemt at finde rundt for både byens borgere, erhvervsliv og øens gæster, som typisk ankommer med færgen fra Sjælland, Sverige eller Polen. Det er desuden 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 højt.

Mål

De overordnede mål er, at skabe en infrastruktur,

- hvor det er logisk og nemt at finde rundt
- hvor der er høj fremkommelighed uden kødannelser
- hvor der er en klar prioritering af lette trafikanter
- hvor der er sikkert at færdes, således at der ved en gennemgang af uheldsstatistik for perioden 2012 til 2015 ikke optræder sorte pletter
- hvor den fysiske infrastruktur har en æstetisk og bæredygtig profil, som giver den enkelte borger og gæst et positivt visuelt indtryk.



En klar og enkel vejklassificering

Kommunens samlede vejnet foreslås funktionelt klassificeret i tre kategorier: trafikveje, overordnede lokalveje og lokalveje.

Målet med klassificeringen er at skabe et vejsystem, hvor det er tydeligt for trafikanterne, hvilken type vej de færdes på og dermed også hvilken adfærd, der forventes af dem og deres medtrafikanter. Et sådant signal til trafikanterne kan kun blive tydeligt, hvis der (over en årrække) gennemføres en konsekvent ensartethed og dermed genkendelighed i de forskellige vejbilleder.

Denne inddeling afviger fra den eksisterende klassificering, hvor der opereres med fem kategorier. Alene reduktionen af vejklasser kan være med til at give et langt mere klart signal til både trafikanter og vejmyndighed.

Overordnet set kan vi sige, at vi ønsker, at trafikken til/fra og igennem Rønne skal ske på trafikvejene. De overordnede lokalveje udgør bindeledet mellem trafikvejene og lokalveje. Altså et klart vejhieraki.

Der er valgt en simpel struktur for trafikvejene, med to ringveje:

- En indre ringvej, som består af Borgmester Nielsensvej, Zahrtmannsvej, Munch Peterssensvej og Nordre Kystvej.
- En ydre ringvej, der består af Nordre Ringvej og dennes forlængelse mod syd, hvor den møder Åkirkebyvej i en rundkørsel og fortsætter videre mod syd ad Søndre Ringvej.

Derudover består trafikvejene af tre diagonale veje, som forbinder Rønne med "baglandet". Disse består af Haslevvej mod nord, Almindingsvej/Snorrebakken mod nord-øst og Åkirkebyvej mod syd-øst.

Fra trafikvejene er der tilknyttet en række overordnede lokalveje. Disse er listet på næste side.

De resterende veje er som udgangspunkt lokalveje, dog med enkelte afvigelser, som er nærmere beskrevet herunder.

Hvor der er valgt lokalveje er samtidig valgt, at det er veje, hvor de lette trafikanter har særlig prioritet.

Trafikveje

- Overvejende fjertrafik eller regional trafik funktion. Derudover betjening af trafikken mellem de enkelte bysamfund og de enkelte bykvarterer inden for kommunen.
- Vejene er i nogen grad facadeløse.
- Har som hovedregel cykelstier. Hvor det ikke er muligt at etablere cykelstier kan der i stedet etableres kombinerede cykel- og gangstier eller evt. cykelbaner, idet der dog skal sikres en tydelig adskillelse mellem cykel- og biltrafikken.
- Stor vægt på god fremkommelighed for bil, bus og cykler.
- Afgørende vægt på trafiksikkerhed, herunder etablering af trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger, hvor der er trafiksikkerhedsmæssige problemer.
- Fysisk fartdæmning i form af bump og lignende etableres kun helt undtagelsesvis.
- Hastighedsbegrænsningen fastsættes til 50, 60, eller 80 km/t.

Overordnede lokalveje

- Udgør bindeledet mellem trafikvejene og lokalvejene.
- Fysisk fartdæmning i form af bump og lignende kan i begrænset omfang etableres på strækninger, hvor der er trafiksikkerhedsmæssige problemer eller hvor det vurderes, at der er behov for en forebyggende trafiksikkerhedsfremmende indsats.
- Hastighedsbegrænsningen fastsættes som hovedregel til 50 km/t eller ved særlige behov til 40 km/t.

Lokalveje

- Skal tilgodese sikkerhed og tryghed for alle, men især de bløde trafikanter. Samtidig skal alle trafikantgrupper have god tilgængelighed til disse veje kombineret med en rimelig fremkommelighed.
- Trafiksanerung af lokalveje skal ske områdevis.
- Fysisk fartdæmning i form af bump og lignende, svarende til en hastighed på ned til 30 km/t, kan etableres. I centerområder og på svagt trafikerede veje, bl.a. i forbindelse med skoler og institutioner, kan vejene evt. udformes som gågade eller opholds- og legeområde.
- Lokalveje indgår i områder med zonevis hastighedsbegrænsning på 40 km/t.



Vejnettet i midtbyen

Midtbyen, som i denne sammenhæng er defineret som arealet inden for den indre ringvej, har på mange måder et velfungerende vejnet.

Denne plan indebærer som udgangspunkt relativt få ændringer i vejnettet.

Gågaden bibeholdes i sin nuværende udstrækning.

Der er i planarbejdet identificeret et behov for at gennemføre en separat analyse af ønsker og behov for klassificering af de helt centrale bygader Søndergade (nord for Østergade), Lille Torv, Torvegade, Snellemark, Store Torv, Nørregade og del af Nordre Kystvej. Disse veje er vist på planen med særlig markering.

Nye vejforbindelser skaber sammenhæng

For at skabe et sammenhængende vejnet foreslås følgende nye vejforbindelser:

- Ny ydre ringvej anlægges som trafikvej.
- Ny nord-syd gående forbindelsesvej etableres vest for bymidten som trafikvej (se bilag C).
- Omprofilering af del af Nordre Kystvej til gang/cykelsti, se bilag C. Endnu ikke endeligt afklaret.
- Forlængelse af Sagavej til Sønder Ringvej (alternativt til Strandvejen). Denne etableres som overordnet lokalvej.

Punktforbedringer

For at understøtte de enkelte vejklassers funktionalitet er der identificeret følgende lokaliteter, hvor en ombygning vil understøtte trafikvejenes funktion:

- Ombygning af krydset Munch Petersensvej/Zahrtsmannsvej, således at den primære vej bliver ændret
- Ombygning af krydset Zahrtsmannsvej/Skansevej, således at den primære vej bliver ændret.
- Ombygning af Zahrtsmanns Rundddee således at der sikres høj fremkommelighed for den øst-/vestgående trafik. Samtidig skal der skabes sikre og trygge forhold for de lette trafikanter.

Overordnede lokalveje

Almegårdsvej	Smallesund
Asavej	Smedegårdsvej
Blykobbevej	Solvangen
Byledsgade	Store Torvegade
Galløkkevej	Strandvejen
Gartnervangen	Svanekevej
Harbovej	Sveasvej
Helsevej	Søndergade
Industrivej	Søndre Allé
Kanegårdsvej	Thorkildsvej
Landemærket	Torneværksvej
Lillevangsvej	Tysklandsvej
Møllegade	Ullasvej
Paradisvej	Virkelyst
Pingels Allé	Østergade
Sagavej	Østerled
Sandemandsvej	Åkirkebyvej
Sigynsvej	Åvej

- Krydset mellem Borgmester Niensens Vej og Store Torvegade ombygges, således at den primære køreretning ændres. Den sydlige del af Store Torvegade, som er en overordnet lokalvej, forbindes i et T-kryds.

Signalreguleringer skal optimeres

De enkelte signalreguleringer skal gennemgås og optimeres i forhold til det valgte vejhieraki.

Signalprogrammerne i følgende signalanlæg skal gennemgås:

- Nordre Kystvej/Haslevej/Gartnervangen/Store Torvegade
- Borgmester Niensens Vej/Byledsgade
- Borgmester Niensens Vej/Svanekevej
- Åkirkebyvej/Sagavej/Industrivej
- Åkirkebyvej/Pingels Allé/Østergade
- Østergade/Søndergade

Endelig bør signalreguleringen i krydset Munch Petersens Vej/Sverigesvej ligeledes gennemgås og optimeres. Dette skal dog være med særligt fokus på afvikling af trafikken i forbindelse med "færgetræk".

Åkirkebyvej er en statsvej

Der har igennem en årrække været planer om at ombygge Åkirkebyvej fra Sagavej i øst til rundkørslen ved Zahrtmannsvej i vest.

Dette er en statsvej og vejen administreres af Vejdirektoratet, hvorfor det ligeledes vil være Vejdirektoratet, der skal forestå en ombygning og renovering.

I denne plan er det omtalte vejstykke angivet som et indsatsområde. Der er dog ikke foretaget et skøn over det forventede anlægsoverslag, idet omkostninger hertil afholdes af Vejdirektoratet.

Ét skridt på vejen ...

Med denne plan er vejnettet fastlagt, der er foretaget en klassificering og dermed en indbyrdes prioritering af vejene i Rønne.

Derudover er der anvist en række infrastrukturelle forbedringer som er listet i handlingsplanen herunder. For hver

enkelte punkt er angivet et økonomisk overslag, der inkluderer projektering og anlæg, men er eksklusiv eventuel arealerhvervelser og afvanding.

Alle overslag i planen er baseret på skøn, der afspejler løsningens detaljeringsgrad og er behæftet med tilsvarende usikkerhed.

Det har vi opnået

- Simpelt og logisk vejnet
- Klar prioritering af trafikantgrupper via vejklassevalg
- Gode forbindelser i Rønne by
- Gode forbindelser rundt om Rønne by - Ringvejssystem
- Gode forbindelser til Rønne - Diagonalveje
- Gode forbindelser til og fra havnen
- Skabt en infrastruktur, der giver god mulighed for byudvikling
- Klar og let forståelig vejklassifikation
- Klar prioritering af lette trafikanter i store områder, herunder i bymidten

ID	Indsats	Overslag (i mio.)
V1	Trafikal bymidteplan	0,5
V2	Ny ydre ringvej inkl. adgangsvej til nyt plejecenter	40,0
V3	Ny nord-/sydgående forbindelsesvej etableres vest for bymidten som trafikvej	11,5
V4	Omprofilering af del af Nordre Kystvej til cykel-/gang areal	1,5
V5	Forlængelse af Sagavej til Søndre Ringvej (evt. Strandvejen)	9,0
V6	Ombygning af krydset Munch Petersensvej/Zahrtmannsvej/Skansevej	2,0
V7	Ombygning af Zahrtmanns Runddel	1,5
V8	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade ombygges	1,5
V9	Ombygning af Åkirkebyvej fra Sagavej i øst til rundkørslen ved Zahrtmannsvej i vest (varetages af Vejdirektoratet)	—
V10	Optimering af signalreguleringer	0,5

HASTIGHEDSPLAN

Hastighed og vejnet skal hænge sammen!

Med udgangspunkt i vejplanen og vejnettets klassificering i trafikveje, overordnede lokalveje og lokalveje er der udarbejdet en plan for fremtidige hastighedsgrænser.

Udgangspunktet for veje i byområder er en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Det er dog vigtigt, at den skilte hastighedsgrænse findes naturlig for trafikanterne. Med andre ord skal der være overensstemmelse mellem vejens udformning og den skilte hastighed.

Hastighed og trafiksikkerhed hænger meget nøje sammen, og der er ingen tvivl om, at jo større hastighed, jo større er risikoen for trafikuheld, og jo alvorligere er konsekvensen ved hvert uheld.

Konsekvensen ved et trafikuheld er oftest meget alvorlige for lette trafikanter som cyklister og fodgængere, og en nedsættelse af hastigheden er derfor det samme som en øget beskyttelse af de lette trafikanter.

At nedsætte hastigheden påvirker også andre forhold end trafiksikkerheden. Forhold som tryghed, barriereeffekt og trafikstøj er også hastighedsafhængige parametre. Med andre ord; jo lavere hastighed, jo større tryghed, jo mindre barriere og jo mindre trafikstøj.

Derudover må man også konstatere at bilernes hastighed er en afgørende faktor for bymiljøet generelt.

Med denne plan er der taget et overordnet hensyn, der knytter sig til vores klassificering af vejene. På trafikvejene er udgangspunktet 50 km/t med enkelte afvigelser, hvor der skiltes med 60 km/t. På de overordnede lokalveje skiltes med 50 km/t.

På lokalvejene, som typisk er mindre veje med meget blandet trafik og hvor der ønskes helt særlige hensyn til de lette trafikanter, beboere og erhvervsdrivende, skiltes med 40 km/t i bymidten (inden for den indre ring) og 50 km/t bibeholdes på de resterende lokalveje.

Hastighedsplanen kan ses på kortet til højre.

Fakta

Vejdirektoratet har for 2005 beregnet, at hvis alle bilister havde ændret deres hastighed, så deres gennemsnitsfart overholdt hastighedsgrænsen, ville der på landsplan have været sparet ca. 40 dræbte og 600 tilskadekomne.

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 2007.

Fakta

85 % -fraktilhastigheden angiver den hastighedsgrænse, som 15 % af trafikanterne overskrider. Når 85 %-fraktilhastigheden fx er 56 km/t betyder det, at 6 ud af 7 trafikanter ikke kører stærkere end 56 km/t. Med andre ord, så er 85 %-fraktilhastigheden den hastighed, der overskrides af hver 7. trafikant.

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 2007.

Fakta

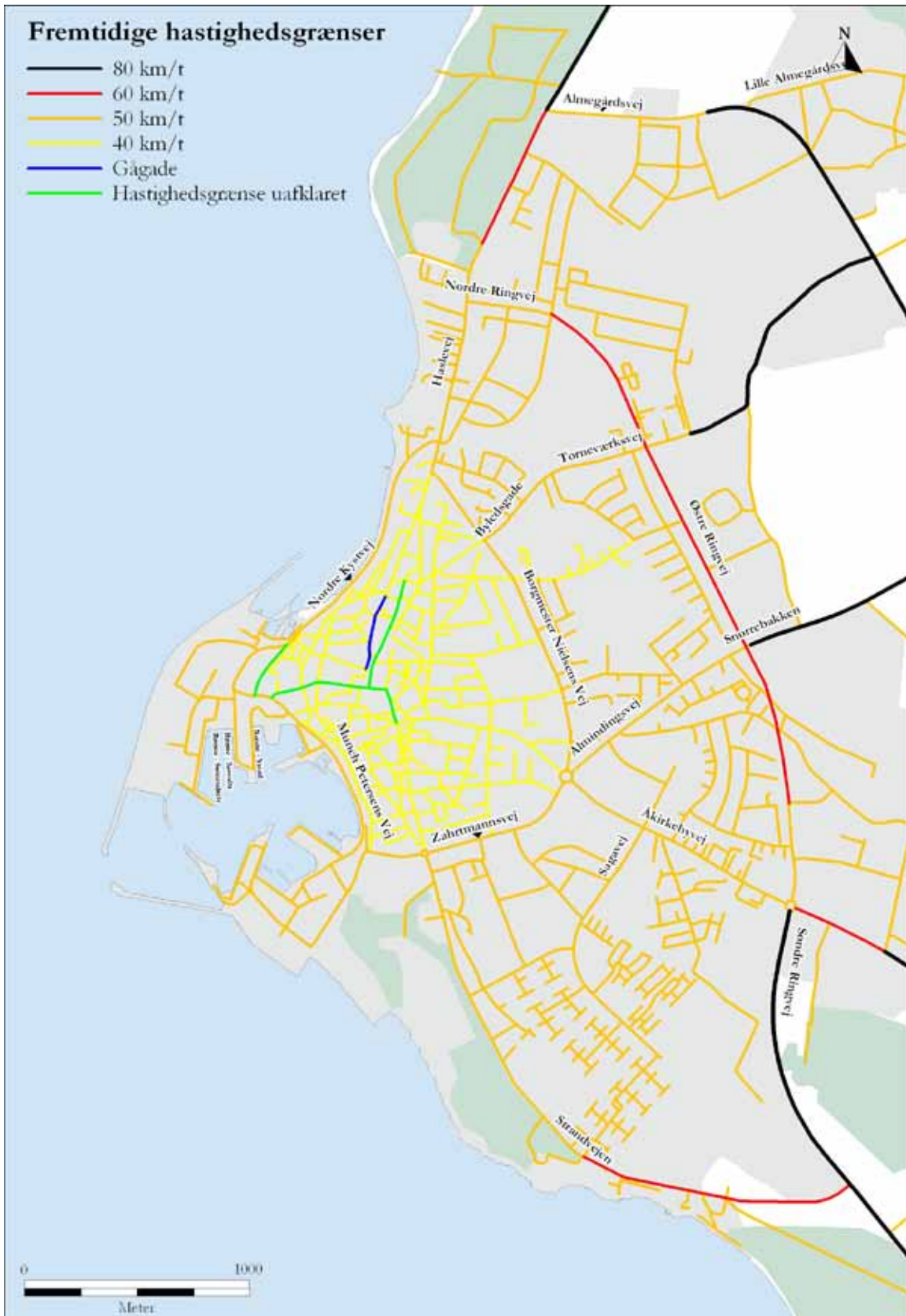
En fodgængers risiko for død ved påkørsel med en hastighed på 30 km/t vil være 10 %, mens en hastighed på 50 km/t vil betyde en risiko på 80 %.

Kilde: Trafikarealer, Planlægning af veje og stier i åbent land.

Fakta

Hvis den gennemsnitlige hastighed nedsættes med 20 km/t, fra eksempelvis 50 km/t til 30 km/t, på en strækning på 1.000 m. vil rejsetiden blive forøget med 48 sekunder.

Kilde: Beregnet



HASTIGHEDSPLAN

Denne plan anviser følgende strækninger med en hastighedsgrænse på 60 km/t.

- Haslevej fra krydset Haslevej/ Almegårdsvej til stiudmunding fra Nordskoven lige nord for Rønne Nordskov Camping
- Ny endnu ikke anlagt vej fra krydset Nordre Ringvej/Torneværksvej til 90° svinget på Østre Ringvej
- Åkirkebyvej fra rundkørslen Åkirkebyvej/Søndre Ringvej/Østre Ringvej til krydset Åkirkebyvej/Lillevangsvej
- Nordre Ringvej

Det gælder for disse veje, at der er tale om trafikveje, der er beliggende i byzone. For vejstrækningerne gælder det, at disse i overvejende grad er facadeløse.

For veje med lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t skal opsættes færdselstavler af typen C55 og C56.

For alle øvrige trafikveje og overordnede lokalveje fastsættes hastigheden til 50 km/t med enkelte undtagelser, hvor der fastsættes en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Dette gælder:

- Store Tovegade
- Møllegade
- Byledsgade
- Landemærket
- Pingels Allé
- Åkirkebyvej
- Østergade
- Søndergade
- Søndre Allé
- Smallesund

På alle lokalveje i bymidten etableres 40 km/t. Dette skal ske som etablering af 40 km/t zoner og giver ikke kun en klar hastighedsnedsættelse, men giver også et meget klart signal *“her skal i køre ekstra forsigt, her prioriterer vi i særlig grad de lette trafikanter, beboere og erhvervsdrivende”*.

Forud for etablering af 40 km/t hastighedszoner skal der udarbejdes konkret ansøgning til politiet, der på baggrund heraf kan give endelig tilladelse.

Hastighedszoner skal afmærkes med færdselstavler af typen E68 og E69.

Her ændres hastighedsgrænsen

Vejnavn	Eks. Hast.	Ny Hast.
Store Torvegade	50 km/t	40 km/t
Møllegade	50 km/t	40 km/t
Ny del af Ringvej		60 km/t
Byledsgade vf. Borgmester Nielsens vej	50 km/t	40 km/t
Søndergade	50 km/t	40 km/t
Søndre Allé nf. Zahrtmannsvej	50 km/t	40 km/t
Pingels Allé	50 km/t	40 km/t
Østergade	50 km/t	40 km/t
Åkirkebyvej nf. Almindings Runddel	50 km/t	40 km/t

Denne hastighedsdifferentiering, som følger vejklasserne, vil også være med til at understøtte et naturligt vejhieraki, hvor bilisterne vælger den “højeste” vejklasse frem for den “laveste”.

Hastighedsplanen vil medføre ændring af hastighedsgrænsen på en række veje i Rønne. Disse er listet i boksen til venstre, for så vidt angår **trafikveje** og **overordnede lokalveje**.

For at understøtte planens implementering vil der blive gennemført en kampagne målrettet byens borgere og trafikanter, hvor der informeres om de nye hastighedsgrænser og årsagen hertil.

Der er gennemført trafikmodelberegninger og analyseret på konsekvenserne af denne vej- og hastighedsplan.

Modellsimuleringerne 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 mellem 2.000 og 2.500 køretøjer.

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

Ændringen hastighedsgrænsen i midtbyen vurderes kun 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 trafiksammensætningen og vejbelægning. I trafikmodellen er der ligeledes foretaget en gennemgang af den samlede fremkommelighed på vejnettet, og der forventes ingen fremkommelighedsproblemer. Dette gælder også i spidstimerne året rundt.

Modellsimuleringerne viser, at der kan ske en tilbagestyrning af trafik, der skal fra færgelejerne, såfremt disse ikke "ekspederes" fra havnens arealer i et passende tempo.

Specielt kan det give problemer i krydset Munch Petersens Vej / Sverigesvej, hvis der ankommer færger indenfor 15 min til både færgeleje 1 og 3.

Det har vi opnået

- Klar prioritering af lette trafikanter (bæredygtig transport)
- Klar hensyntagen til beboere og erhvervsdrivende ved reduktion af lokale trafikale gener
- Understøtter vejklassificeringen
- Skaber et mere trafikikkert Rønne
- Sikrer den gode fremkommelighed
- Mindre støj i lokalområderne
- Større tilgængelighed på tværs af gaderne (mindre barriere)
- Basis for at skabe lokale byrum, der er bedre at opholde sig i

ID	Indsats	Overslag (i mio.)
H1	Hastighedsklassificering af endnu ikke klassificerede veje	—
H2	Tavleplan for trafikveje og overordnede lokalveje i samarbejde med politi	0,1
H3	Opsætning og nedtage færdselstavler (C55: "Lokal hastighedsbegrænsning")	0,1
H4	Fastlæggelse af zoner og gennemførelse af supplerende trafikmålinger (hastighed)	0,3
H5	Kampagne ifm. hastighedsplanens implementering	0,2
H6	Udarbejdelse af ansøgning til politiet om etablering af hastighedszoner (inkl. evalueringsplan)	0,1
H7	Etablering af hastighedszoner iht. pkt. 5 og pkt. 7	0,5
H8	Evaluering af hastighedszoner senest 1,5 år efter etablering	0,1

Gode stier er vejen til flere cyklere

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

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

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 korte afstande gør, at der er et godt potentiale for overflytning af trafik fra privatbilen til cyklen.

Det handler om at skabe de rigtige rammer for cyklisterne. Som et godt eksempel på, hvordan der kan skabes rigtig gode forhold for de lette trafikanter, kan nævnes cykelstiforbindelsen, som er anlagt på den nedlagte jernbanestrækning.

Det vigtigste krav i forbindelse med stiplanlægning er at skabe sikre og trygge forhold for cyklisterne, og det gælder særligt langs trafikvejene og de overordnede lokalveje.

Ved at sammenholde vejplanen (se side 06) og stiplanen på næste side, ses at der i udpræget grad er anlagt stier i tilknytning til både trafikvejene og de overordnede lokalveje. Dette gør sig dog ikke gældende på enkelte veje, hvor det er vurderet, at der enten forefindes et attraktivt alternativt stinet, eller cyklisterne kan færdes sikkert på vejnettet.

I forhold til færdsel på lokalveje bliver forholdene for de lette trafikanter understøttet af hastighedsplanen (se side 10), idet hastighedsgrænsen typisk nedsættes og dermed skaber et mere sikkert og trygt vejnet for de lette trafikanter.

Stier, suppleret med lokalveje, understøtter en høj tilgængelighed til primære mål som skoler, institutioner, sportsanlæg, butikcentre etc.

Fakta om 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.

Fakta om cykel- og kantbaner

Cykelbaner etableres primært i områder, hvor pladsforholdene er begrænsede eller ressourcerne små.

Cykelbanerne er anlagt i samme tracé som kørebanelen med en vejledende minimumsbredde på 1,5 m. Cykelbanerne adskilles fra køresporene med en 30 cm bred ubrudt kantlinie og angives med et cykelstiskilt og/eller cykelsymboler på selve cykelbanen.

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

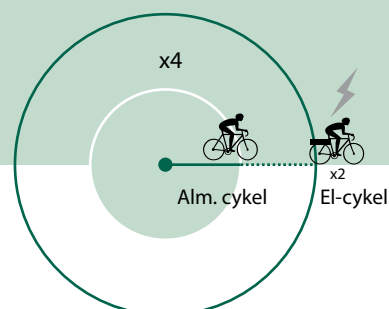
El-cykel er også en cykel

Vi ved at nogle af de største barrierer for at tage cyklen ofte er:

- Der er for langt
- Det går for langsomt
- Det er for hårdt i modvind

Dette er nogle af de barrierer, som en el-cykel kan imødegå.

Hvis den acceptable cykelafstand forøges til det dobbelt bliver det tilgængelige net 4 gange så stort.





Disse forbedringer vil ikke alene skabe et sammenhængende stinet i Rønne by, men også understøtte Bornholms øvrige vidtforgrænsede cykelvejnet, der dækker øen helt fra Hammeren i nord til Dueodde i syd og fra Rønne i vest til Svaneke i øst.

Som nogle af de vigtigste ruter kan nævnes den nationale cykelvej nr. 10, der 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 fortsætter mod nord ad Haslevej.

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.

Arbejdet med løbende at sikre et attraktivt stinet kræver en daglig indsats af vejmyndigheden og en række andre aktører.

I boksen til højre er angivet en række af de primære elementer, der skal indgå i det videre arbejde.

I tabellen på næste side er lokaliteter, hvor der skal etableres cykelstier, blevet markeret med en blå farve og hvor der skal etableres cykelbaner, er disse markeret med grønt.

Det har vi opnået

- Et sammenhængende stinet
- Understøtter et sikkert og trygt færdselsnet for de lette trafikanter
- Direkte ruter mellem byens "kvarterer"
- Et overskueligt rutenet uden "blinde veje"
- God tilgængelighed til de vigtigste mål
- God fremkommelighed
- Understøtter den bæredygtige transport
- Et stinet, der understøtter sundhedsfremmende transport
- Skabt et stinet, som kan være med til at flytte trafikanter fra bilen til cyklen

Oplevelser

Strækninger, som giver varierede oplevelser, er mere attraktive og føles kortere end andre. Specielt er det vigtigt, at strækninger ved sanseindtryk kan inddeles i etaper.

I den videre administration af stierne kan indtænkes aktiviteter, udsmykning, beplantning mm. placeret i tilknytning til stinettet, herunder støttepunkter.

Klimaforhold

Stiforløb i den fremherskende vindretning bør skræmes, evt. ved plantning af læhegn.

Ved anvendelse af beplantning langs stier for at forbedre klimaforholdene skal det sikres, at der er den fornødne plads. Et tre-rækket hegn fylder således minimum 5 meter i bredden.

Belysning

Ved udformningen af stier og deres omgivelser skal det sikres, at stierne kan belyses forsvarligt. Dette er af sikkerheds- og tryghedsmæssige hensyn. Belysningen kan også indtænkes som en del af "oplevelseskonceptet".

Afmærkning

Der skal til stadighed sørges for en tydelig og forståelig afmærkning, og kørebaneafmærkningen skal vedligeholdes omhyggeligt.

Snerydning mv.

Cykelstier skal have en jævn og fast belægning, som vedligeholdes løbende.

Af hensyn til de lette trafikanter sikkerhed og tryghed, tilgængelighed, fremkommelighed mm., bør det desuden sikres, at stierne kan holdes farbare i mindst samme omfang som vejenes kørebaner.

Kampagner

Støttekampagneaktiviteter initieret og gennemført af skoler, politi, trafikselskab og øvrige offentlige organisationer samt private virksomheder, som fremmer forholdene for de lette trafikanter.

For egne kampagner, se afsnittet "Øvrige indsatsområder"

Tværgående samarbejde

Initiere og deltage i diverse samarbejdsfora, hvor byens skoler, politi, erhvervsliv, øvrige institutioner og borgere inddrages i aktiviteter, der har til formål at fremme forholdene for de lette trafikanter.

ID	Lokalitet	Overslag (i mio.)
S1	Sti langs ny ringvej (1,9 km) - Er inkluderet i vejprojektet. Se afsnittet "Vejplan"	-
S2	Gartnervangen fra krydset Nordre Kystvej/Haslevej/Store Torvegade/Gartnervangen til krydset Gartnervangen/Nordre Jernbanesti (100 m)	0,3
S3	Store Torvegade fra lige nord for krydset Store Torvegade/Kystparken til krydset Store Torvegade/Byledsgade (380 m)	0,1
S4	Møllegade fra krydset Møllegade/Kalkbrænderivej til krydset Møllegade/Byledsgade (285 m)	0,1
S5	Byledsgade fra krydset Byledsgade/Store Torvegade til krydset Byledsgade/Møllegade (125 m)	0,1
S6	Byledsgade/Torneværksvej fra krydset Byledsgade/Møllegade til krydset Torneværksvej/Ringvej (1.200 m)	2,6
S7	Nørregade fra krydset Nørregade/Sandgade/Byledsgade til krydset Nørregade/Torvegade (500 m)	0,1
S8	Finlandsvej fra krydset Finlandsvej/Vesthavnsvej til lige før venstresvinget mod Dampskibskajen (230 m)	0,5
S9	Munch Petersens Vej på strækningen mellem Nordre Kystvej og Snellemark (75 m)	0,2
S10	Strækningen Snellemark og Torvegade fra krydset Snellemark/Munch Petersens Vej til krydset Torvegade Ellekongstræde/Lille Torv (525 m)	0,1
S11	Strækningen Lille Torv og Søndergade fra krydset Lille Torv/Ellekongstræde/Torvegade til rundkørslen Zahrtmannsvej/Søndre Allé (730 m)	0,1
S12	Søndre Allé fra Zartmannsvej Runddel til Arsenalvej (125 m)	0,3
S13	Østergade fra krydset Østergade/LilleTorv til Åkirkebyvej/Østergade (425 m)	0,1
S14	Landemærket fra krydset Landemærket/Pingels Allé til Landemærket/Borgmester Nielsens Vej (315 m)	0,1
S15	Pingels Allé fra krydset Pingels Allé/Landemærket til krydset Pingels Allé/Zartmannsvej (815 m)	0,1
S16	Bellmansvej fra krydset Bellmansvej/Zartmannsvej til krydset Bellmansvej/Ullasvej (100 m)	0,3
S17	Ullasvej fra Krydset Ullasvej/Bellmansvej til Krydset Ullasvej/Galløkkevej (500 m)	1,1
S18	Industrivej fra krydset Industrivej/Åkirkebyvej til ny kryds Industrivej/Harbovej (475 m)	1,1
S19	Frederiksborgvej fra krydset Frederiksborgvej/Strandvejen til krydset Frederiksborgvej/Sagavej (600 m)	1,3
S20	Langs ny vej fra krydset Frederiksborgvej/Sagavej til Søndre Ringvej (600 m)	1,3
S21	Gennemgang af eksisterende kørebaneafmærkning og "opfriskning" af denne	0,1
S22	Gennemgang og optimering af snerydningsplaner med fokus på cykelstier/baner	-
S23	Gennemgang af belysning på stinet med henblik på eventuel optimering	-

Tryghed er godt, men sikkerhed er bedre

Tryghed og sikkerhed går ikke altid hånd i hånd. Til tider forholder det sig således, at en vis grad af utryghed skærper opmærksomheden, hvilket har en positiv effekt på trafikikkerheden.

Det er vigtigt at skabe trygge forhold i trafikken, men man skal være særdeles påpasselig med at ændre på trafikale forhold, som rent faktisk fungerer - *if it works, don't fix it*. Af og til ses det, at en ombygning af eksempelvis et kryds til det bedre, afstedkommerr helt uforudsete trafikuheld, som kan tilskrives, at man er vant til én situation og pludselig møder en ny og uvant.

Der er gennemført en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse, hvor brugerne er blevet anmodet om at fremhæve de steder i Rønne, hvor de føler sig utrygge.

På kortet på næste side, ses *uheldsfrekvensen* opgjort sammen med lokaliteter, hvor der er angivet utryghed. Den beregnede *uheldsfrekvens* bruges til at sammenligne antallet af trafikuheld i forhold til trafikintensiteten.

Ud fra uheldsanalysen 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 Niensens 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.

På baggrund af både utryghedsanalysen og uheldsanalysen er udvalgt en række særlige problemlokaliteter, som der skal kigges nærmere på. I bilagsrapport A er inkluderet overordnede anvisninger af løsningsforslag. Disse lokaliteter skal dog besigtiges af trafikikkerhedsrevisor før den endelige løsningsmodel fastlægges.

De udvalgte særlige problemområder er efterfølgende listet i handlingsplanen (se side 20) med anvisning af, hvorvidt lokaliteten er udpeget på baggrund af utryghed eller sikkerhed.

Mennesker begår fejl

I mere end 9 ud af 10 uheld er den menneskelige faktor en medvirkende årsag til, at der opstår uheld.

I mindre end 3 ud af 10 uheld er infrastrukturen årsag til uheldene, og i mindre end 1 ud af 10 uheld er køretøjet årsag til uheld.

Med andre ord; over 90 % af trafikuheldene skyldes, at mennesker begår fejl.

Fakta

Ingen anden enkeltfaktor kan som sprit øge risikoen for ulykker.

2-3 gange ved 0,5-0,8 promille
4-10 gange ved 0,8-1,2 promille
Over 100 gange ved over 1,2 promille

Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan fra 2007.

Positiv udvikling de sidste år

Antallet af uheld i Rønne var i 2005 på 64. Året efter steg dette tal markant til 84 uheld, hvorefter antallet af uheld faldt i 2007 til 70.

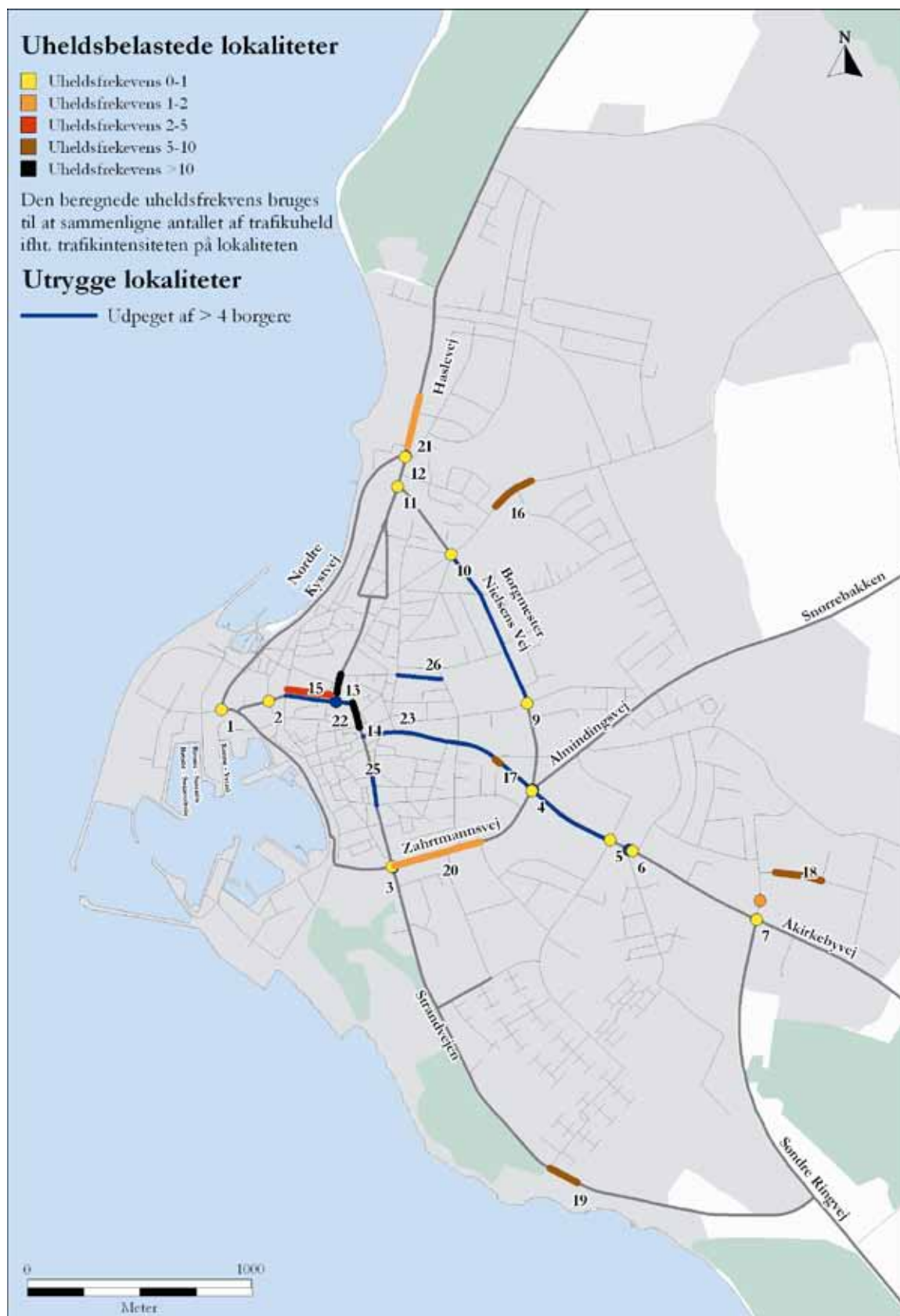
I 2008 var antallet af uheld faldet yderligere til 61 og i 2009 var der 60 uheld.

Typisk sker der flest uheld i sommerhalvåret fra maj til oktober.

Juli er den måned, der er sket flest uheld i fra 2005 til 2009, hvor der i alt har været 40 uheld.

Trafikkerhedsplan

Bornholms Regionskommune har udarbejdet en trafikikkerhedsplan, der forholder sig i detaljeret grad til uheldsanalyser og anviser målrettede løsningsmodeller, som der arbejdes efter frem til år 2013.



De områder, der er udpeget i utryghedsanalysen, men ikke er udpeget som særligt problemområde, vil blive behandlet i forvaltningsregi.

Det er vigtigt at være bevidst om, at 9 ud af 10 uheld skyldes, at mennesker begår fejl. Udfordringen er derfor på den ene side at påvirke trafikanternes adfærd, og samtidig sikre, at vejen, køretøjerne og vejudstyret indrettes, så det understøtter den gode adfærd og har en karakter så skaderne minimeres, hvis uheldet sker.

En effektiv trafikikkerhedsindsats skal derfor angribes på tre ”hovedfronter”:

- Kontrol af færdselsforseelser
- Kampagne- og samarbejde
- Fysiske ændringer på vejnettet

Ofte vil en tværgående og samtidig indsats, hvor der arbejdes sideløbende på alle fronter, give en væsentlig synergieffekt.

Planen for bekæmpelse af utryghed og trafikuheld hænger nøje sammen med de tidligere beskrevne indsatsområder, herunder særligt hastighedsplanen, som ikke alene vil være med til at reducere antallet af uheld, men også vil reducere konsekvenser af uheldene.

Derudover skabes der i stiplanen et godt, sammenhængende og attraktivt stinet, som vil være med til at separere de lette og tunge trafikanter. Dette vil ligeledes have en gavnlig effekt på trafikikkerheden.

Trafikkerhed og tryghed i dagligdagen

Trafikkerhedsarbejde er et arbejde, der er ualmindelig vigtigt og kræver en daglig indsats af vejmyndigheden og en række andre aktører.

I boksen til højre er angivet en række af de elementer, der skal indgå i det videre arbejde med trafikikkerhed og tryghed.

Trafikkerhed er en fælles opgave, som vi alle har et ansvar for vil lykkes. *Hvad nytter det at anlægge verdens mest sikre rundkørsel, hvis cyklisterne glemmer at tænde for lygterne, når det er mørkt?*

Trafikmålinger

Der gennemføres løbende trafikmålinger og hastighedsmålinger på trafikvejene med en maksimal turnus på 5 år. Herved sikres overblik over trafikens udvikling og over hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje.

Dette anvendes fremadrettet i forbindelse med at identificere problemområder og til at kvalificere debatten vedrørende trafikikkerhed i kommunen.

Trafikkerhedsrevision

Der gennemføres trafikikkerhedsrevision i relevant omfang. En sådan vurdering vil f.eks. afhænge af projektets trafikale kompleksitet.

Lokalplaner og trafikikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vej- og stinettet og trafikken undergår en trafikafviklings- og trafikikkerhedsscreening.

Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafikikkerke forbindelser såvel i, som uden for de nye områder, ligesom trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vej- og stinettet afdækkes.

Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet bl.a. i forbindelse med vejudformning og afmærkning og i politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol.

Samarbejde med Vejdirektoratet

Løbende dialog med vejdirektoratet med sigte på at forbedre trafikikkerheden og trygheden på den del af det nationale vejnet, der går gennem Rønne.

Kampagner

Understøtte og opfordre til kampagneaktiviteter initieret og gennemført af skoler, politi, trafikselskab og øvrige offentlige organisationer samt private virksomheder, som fremmer forholdene for de lette trafikanter.

Hvad nytter det at give de lette trafikanter lidt mere "albuerum" ved at nedsætte hastighedsgrænsen for bilerne, hvis bilisten så kører alt for stærkt?

Det handler mest af alt om adfærd. Det handler om at have respekt for sit eget og sine medmenneskers sikkerhed og tryghed.

Denne del af trafikplanen har til formål at støtte og supplere den allerede udarbejdede trafiksikkerhedsplan.

Det har vi opnået

- Forbedring af trafiksikkerheden på de markerede lokaliteter
- Forbedring af trygheden generelt, med særligt fokus på de markerede lokaliteter
- Tryghedsfremmende og trafiksikkerhedsskabende tiltag, der ikke går ud over fremkommeligheden
- Forbedringer i bymidten, som understøtter ønsket om en fredelig og attraktiv bymidte

ID	Lokalitet	Uheld	Utryghed	Overslag
T1	Krydset mellem N. Kystvej og Vesthavnsvej/Munch Petersens Vej	●		0,1
T2	Krydset mellem Grønnegade og Snellemark	●		< 0,1
T3	Zahrtmanns Runddel	●	●	Inkl. i V7
T4	Almindings Runddel	●	●	0,1
T5	Krydset mellem Åkirkebyvej og Industrivej/Sagavej	●		1,0
T6	Krydset mellem Åkirkebyvej og Smedegårdsvej/Sigynsvej	●	●	0,1
T7	Rundkørsel ved Åkirkebyvej, Østre Ringvej og Søndre Ringvej	●		0,4
T8	Østre Ringvej – Indkørsel til Vej & Park og Butikscener	●		0,2
T9	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej	●		0,2
T10	Krydset mellem Byledsgade og Borgmester Nielsens Vej	●		0,1
T11	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade	●		0,1
T12	Krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen	●	●	1,5
T13	Store Torv	●		0,1
T14	Lille Torv	●		0,1
T15	Snellemark/Torvegade mellem Storegade og Lille Torv	●	●	0,1
T16	Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasevej og Østerled	●		0,2
T17	Åkirkebyvej	●	●	0,1
T18	Sandemandsvej	●		< 0,1
T19	Strandvejen ved Hotel Fredensborg	●		< 0,1
T20	Zahrtmannsvej ml. Zahrtmanns Runddel og Paradisvej	●		0,9
T21	Haslevej mellem Nordre Kystvej og Havstien	●		< 0,1
T22	Rundkørsel ved Store Torv		●	< 0,1
T23	Østergade		●	---
T24	Borgmester Nielsens Vej mellem Byledsgade og Svanekevej		●	< 0,1
T25	Søndergade		●	---
T26	Sankt Mortens Gade		●	< 0,1
T27	Besigtigelse af ID 1 til 26 af Trafiksikkerhedsrevisor inkl. skitseforslag	●	●	0,1

Parkeringsudbud styrer trafik

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

For at få et overblik over benyttelsen af parkeringsarealerne i bymidten er der foretaget en optælling af udnyttelsesgraden af de enkelte parkeringspladser. Undersøgelsen er gennemført torsdag den 17. juni 2010. Denne optælling giver et øjebliksbillede og er derfor udelukkende en indikation i forhold til udnyttelsesgraden generelt.

Undersøgelsen viser, at i bymidten, hvor pladsen er begrænset, er belastningsgraden i dagtimerne relativt høj. Parkeringsanalysen viser, at parkeringsarealerne ved Store Torv, Pistolstråde, 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, Kollagårinj og Tinghuspladsen har alle en belastningsgrad på mellem 0-60 %.

Denne undersøgelse peger på, at udbudet af parkeringspladser (samlet set) overstiger efterspørgslen.

Idet regulering af parkeringsudbud har en markant betydning for trafikafviklingen generelt, vil der blive udarbejdet en samlet og signifikant parkeringsanalyse med henblik på at kortlægge eventuel over- eller underskudskapacitet, samt pege på eventuelle optimeringsmuligheder og omprogrammering af parkeringsforholdene.

Dette skal ske under hensyntagen til den overordnede vision om at skabe en fredelig og attraktiv bymidte gennem trafikregulering, hvor tilgængelighed for fodgængere og cyklister prioriteres i særlig grad.

For øvrige parkeringsforhold henvises til gældende parkeringsnorm.

Serviceanlæg er mere end tankstationer

Der foreslås ingen ændringer i udbudet af serviceanlæg, dog vil der blive arbejdet positivt på:

- at udbudet af handicapparkeringspladser følger efterspørgslen
- at udbudet af el-stik til elbiler og el-cykler er på forkant med efterspørgslen
- at der skabes attraktive cykelparkeringspladser, med et højt serviceniveau, der placeres tæt på trafikmål. I forhold til nærhed prioriteres cykelparkering højere end bilparkering.

ID	Indsats	Overslag [mio.]
P1	Gennemførelse af parkeringsanalyser	0,1
P2	Forslag til parkeringsstrategi og p-henvisningssystem. Skal koordineres med den Trafikale bymidteplan.	0,2

Optimal vejvisning forbedrer trafikflowet

Der er udarbejdet en vejvisningsplan for det overordnede vejnet i Rønne. Denne ses på de efterfølgende sider.

Der er taget udgangspunkt i et overordnet ønske om at skabe en enkel og let forståelig vejvisning, hvor trafikanterne til og fra Rønne, som udgangspunkt, bliver vejvist ”den hurtigste vej ind og hurtigste vej ud” via byens trafikveje.

Det har samtidig været et krav, at antallet af vejvisningsmål skal begrænses mest muligt

Fra havnen er valgt at angive tre fjernmål og ét nærmål (Centrum). Fjernmålene er:

- Allinge (mod nord)
- Nexø (mod syd)
- Gudhjem (mod syd)

Når trafikanten bevæger sig ud af byen vil der, ud over ovenstående vejvisningsmål, være vejvisning mod:

- Svaneke
- Åkirkeby
- Dueodde
- Hasle

For trafikanter fra oplandet mod Rønne vil der blive vejvist mod samme vejvisningsmål som angivet ovenfor samt mod Havn.

Som supplement til ovenstående vil der blive vejvist mod følgende funktioner:

- Færgeterminal
- Lufthavnsterminal (Bornholms Lufthavn)

- Sygehus, førstehjælp (Bornholms Hospital)
- Camping
- Vandrerhjem
- Hotel
- Stadion
- Campus

For at færdselstavlerne har den ønskede effekt skal de have en størrelse og anbringes på en sådan måde, at de, under hensyntagen til vejforholdene og trafikantens hastighed både i lys og mørke, umiddelbart opfattes i tilstrækkelig afstand, og så tidligt at trafikanterne får tilstrækkelig tid til at reagere.

Af trafikikkerhedsmæssige årsager er det vigtigt at vejvisningstavlerne ikke placeres i oversigtsarealer, således at de hindrer den frie oversigt. Dette vil blive vurderet nøje umiddelbart forud for opsættelse.

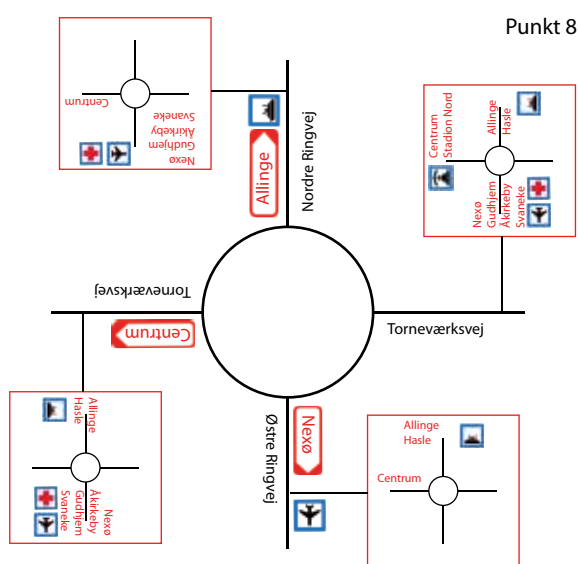
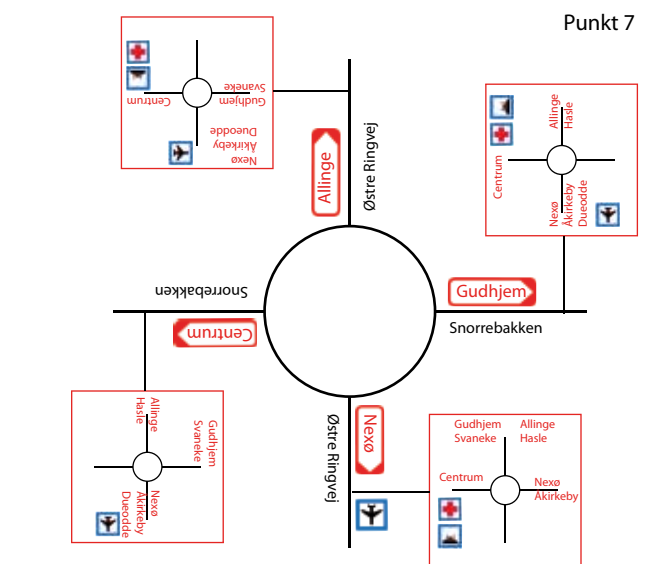
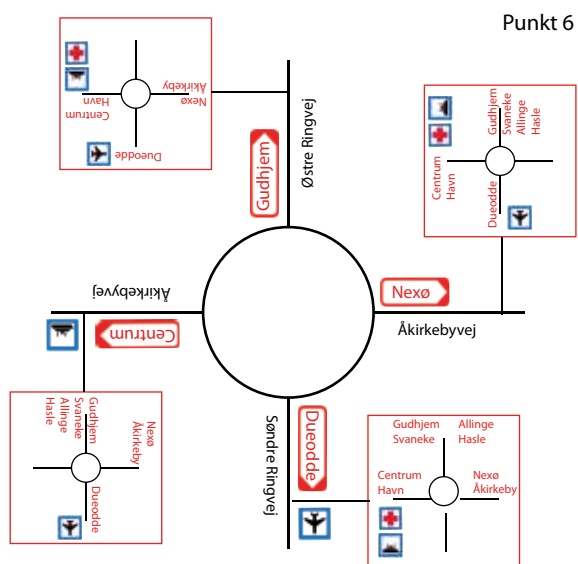
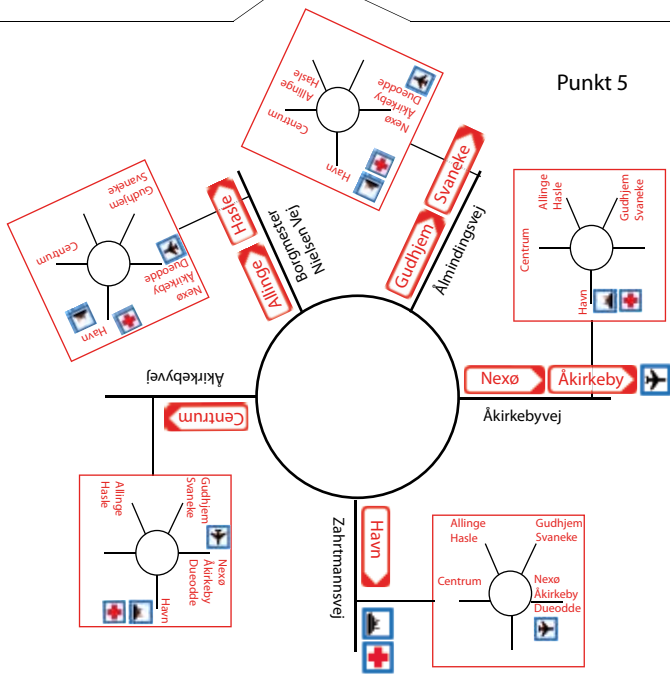
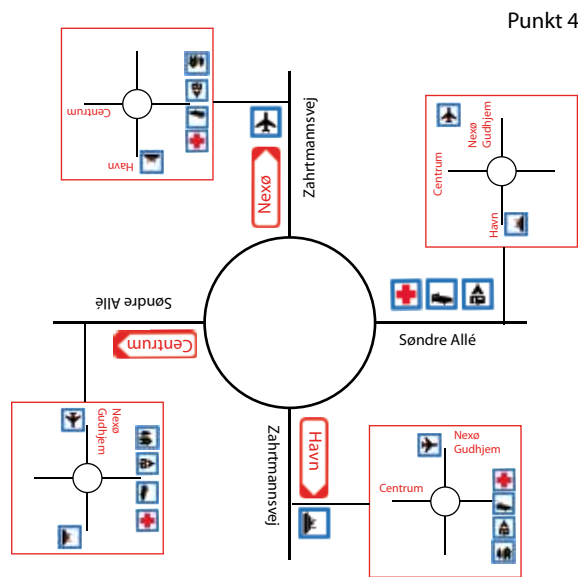
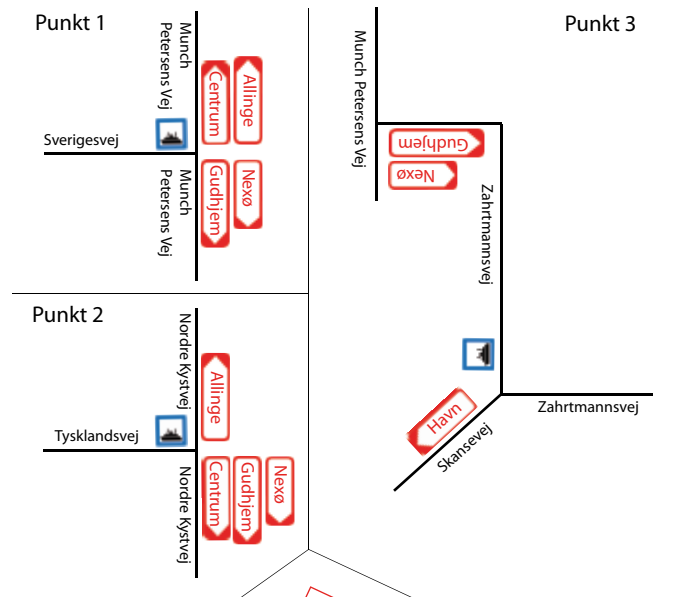
Tavlerne skal derudover opsættes således, at der er fri oversigt til vejvisningstavlerne for trafikanterne. Selve oversigtslængden vil blive beregnet forud for opsætning, således at trafikanten både kan nå at observere tavlen, læse tavlens indhold og bringe køretøjet til standsning.

Det har vi opnået

- Forenklet vejvisning
- Reduktion i antallet af vejvisningstavler
- Vejvisning efter princippet ”hurtigste vej ind / hurtigste vej ud”
- Større overensstemmelse mellem vejvisning i GPS og den skilte vejvisning.

ID	Indsats	Overslag [mio.]
VV1	Gennemgang af vejvisning på overordnede lokalveje og lokalveje med henblik på at sikre konsistens med den overordnede vejvisning samt sikre god vejvisning mod parkeringsarealer	--
VV2	Nedtagning af eksisterende vejvisningstavler og opsætning af nye	0,2





En plan der flytter trafik

Som en del af arbejdet med trafikplanen er der opbygget en trafikmodel for de overordnede veje i Rønne. I denne trafikmodel er der opbygget et basis scenario, hvor den eksisterende trafikbelastning er estimeret ud fra bolig-arbejdsteds data og kalibreret via de nyeste trafiktællinger.

Der er tilsvarende gennemført en prognoseberegning for den forventede trafikbelastning hvor færdiggørelsen af ydre ringvej, trafikplanens anbefalede hastighedsgrænser og den forventede mertrafik fra Bornholms Trafikkens kommende større færge.

Trafikbelastningen er beregnet og opgjort som antal køretøjer i ”den værste” 4-timers periode på et år, hvilket er vurderet til at være en myldretidsperiode i juli måned, hvor ferietrafikken er på sit højeste.

Trafikmodellen er opbygget som et planlægningsværktøj, der kan konsekvensvurdere en række forskellige plantiltag. Det er dog vigtigt at være bevidst om, at der er tale om et prognoseværktøj, der beregner den forventede effekt. Dermed også sagt, at der må forventes afvigelser mellem den forventede/beregnete effekt og den reelle effekt.

Prognoserne viser, at der som en funktion af planen, herunder etablering af den ydre ringvejsforbindelse, vil være en række veje, som bliver trafikalt aflastet. Det drejer sig primært om en reduktion af trafikken i midtbyen, hvor der for de fleste vejes vedkommende prognosticeres med en reduktion på mellem 15 og 25 procent.

Derudover prognosticeres trafikken på Borgmester Nielsens Vej at blive reduceret med 6 procent i den nordlige ende og 35 procent i den sydlige del. På Almindingsvej og Åkirkebyvej forventes en væsentlig reduktion af den trafikale belastning på mellem 17 og 20 procent.

Der prognosticeres en ekstra trafikbelastning på Nordre Kystvej, hvor der forventes en stigning på 21 procent nord for Nørrekås og 20 procent syd for.

På Munch Petersens Vej prognosticeres en stigning af trafikbelastningen på mellem 14 og 18 procent, mens det på Zahrtmannsvej prognosticeres en stigning på mellem 11 og 25 procent.

De forøgede belastninger af ovenstående veje skyldes

dels en omfordeling af trafikken som funktion af, at det gøres mindre attraktivt at køre i midtbyen og dels færgetrafikken, som i fremtiden forøges med Bornholms Trafikkens nye større færge, samt den nyetablerede Tysklandsvej, som færgetrafikken fra færgeleje 3 vil benytte.

Der forventes ligeledes en markant stigning af trafikbelastningen på Østre Ringvej med 36 procent og en stigning på ca. 160 procent på Nordre Ringvej.

Stigningerne på Østre Ringvej og Nordre Ringvej er direkte afledt af etableringen af den nye ydre ringvej, som netop tilsluttets disse to veje, som allerede er dimensioneret til de forventede trafikmængder.

På det øvrige vejnet forventes mindre ændringer på maksimalt plus/minus 10 procent.

For yderligere detaljer henvises til kortet på næste side, hvor den nuværende (sorte tal) og den prognosticerede trafikbelastning (blå tal) er opgjort. Der er ligeledes angivet den forventede procentvise reduktion eller stigning af antal køretøjer (røde tal).

Trafikmodellens grunddata

- Data om antal boliger og arbejdspladser
- Nyeste trafiktællinger
- Trafikkens døgnvariation
- Hastighedsgrænser og vejdimensioner
- Signalreguleringer med trafikstyring

Prognose scenarioets grunddata

- Trafikmodellens grunddata
- Mertrafikken fra Bornholms Trafikken
- Østre Ringvej
- Trafikplanens anbefalede hastighedsgrænser

Det har vi opnået

- Omfordeling af trafikken
- Reduktion af trafikken i bymidten
- Leder trafikken til og fra havnen uden om midtbyen
- En mere trafiksikker og tryk midtby, hvor der skabes mere ”plads” til de lette trafikanters



ØVRIGE INDSATSOMRÅDER

Kollektiv trafik

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

Nedenstående overordnede retningslinjer vil dog blive bærende i den daglige dialog med BAT.

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

Kampagner

Der vil blive arbejdet målrettet med anvendelse af kampagner som effektive virkemidler til oplysning og adfærdspåvirkning.

Følgende emner er at betragte som en bruttoliste, der vil indgå i de videre arbejder.

- Hastighed
- Forældreadfærd
- Skolestartskampagner
- Kampagner for øget brug af cykelhjelm
- Refleks-, lygte- og bremsekontrol
- Promovering af nye cykelruter
- Arrangerede cykelture – med gimmicks
- Kåring af årets cyklist
- Cykel-til-arbejde kampagne
- Undervisning i sundhed ved cykling
- Kampagner mod spirituspåvirkede cyklister
- Besøg af hjerteforening på arbejdspladser

- Kampagne om cykling som slankekur
- Børn som motivatorer overfor forældre
- Cykelekskortering af skoleelever
- Cykeldag
- Cykle-til-bageren kampagne

Drift af vej- og stinet

Der vil fortsat være stor fokus på drift og vedligehold af vejnettet, hvor borgerhenvendelser om driftsspørgsmål medtages i den daglige drift af vejnettet samt i den løbende udvikling af driftsrutinerne.

Rutinerne vil have fokus på rabatternes tilstand, faste genstande, ujævne/nedbrudte belægninger, dårlige oversigtsforhold og afmærkningen af vejkurver og i kryds.

Derudover vil der være særlig opmærksomhed på drift og vedligeholdelse af gang- og cykelarealer, herunder vintervedligeholdelse.

Skolevejsanalyser

Der skal gennemføres skolevejsanalyser for samtlige skoler i Rønne. Dette med henblik på at kortlægge skoleveje, utrygge lokaliteter og anviser forbedrede trafikale løsninger i tilknytning til de enkelte skoler.

Tilgængelighed for alle

Regionskommunen lægger vægt på god tilgængelighed for alle, ikke mindst handicappede og ældre. I den forbindelse er der en række elementer, som kan indgå i forbedringen af tilgængeligheden for disse trafikanter.

Følgende overordnede retningslinjer vil blive fulgt i forbindelse med renovering og nyanlæg.

Fortovets bredde: To fortovsfliser er nok, hvis de ikke blokeres af skilte eller lignende.

Jævne fortove og belægninger. Det anbefales at bruge fliser på fortove og gangbaner og asfalt på stier.

For så vidt muligt bør undgås ujævne brosten, kløvede chaussésten og lignende i gangbaner.

Knopfliser anvendes til opmærksomhedsfelter.

Ved krydsning af vejen er det vigtigt, at der findes fortovsramper, og at de har en bredde på min. 1,5 m og en hældning på max 10 %.

Fodgængerfelter etableres vinkelret på kantstenen, og brede veje deles med midterhelle.

Hvilepladser for gangbesværende trafikanter er det en stor hjælp, hvis der i vejnettet findes en række hvilepladser. Det kan være i form af almindelige bænke eller læskure med siddepladser ved busstoppesteder og terminaler.

Æstetik i byrummet

Det er af stor vigtighed, at det visuelle miljø til stadighed forbedres i forbindelse med nyanlæg og reovering af eksisterende infrastruktur. Der skal samtlige projekter gennemgå en æstetisk vurdering på linje med trafiksikkerhedsrevision og tilgængelighedsrevision.

Den æstetiske vurdering kan med fordel foretages flere gange i projektførelsen, afhængig af projektets omfang.

Den æstetiske vurdering vil indeholde elementer, der er relevante i den konkrete sag.

Emner der som udgangspunkt vil blive vurderet er:

- Sammenhæng med den øvrige kontekst. Er der skalamæssig, arkitektonisk og byrumsmæssig sammenhæng?
- Er der anvendt beplantning eller integreret andre grønne elementer i trafikantlægget? Fremstår anlægget i sin helhed grønt, og i hvor høj grad bidrager det til områdets bymæssige kvalitet?
- Hvordan understøtter vejanlægget de opstillede belægningsprincipper i forhold til retningslinierne angivet i denne plan samt gældende Bymidteplan, Kommuneplantillæg nr. 24 af marts 1994?

- Er der anvendt gadeinventar, der understøtter anlæggets funktion?
- Er der taget hensyn til gældende retningslinier, herunder bymidteplanen og bevarende lokalplan, der sammen med kommuneplanen indeholder, en række overordnede strukturelle retningslinjer for bymidtens fysiske fremtræden, som skal respekteres?

Anlæg af nye trafikarealer og reovering af eksisterende trafikarealer skal derfor tilpasses byens strukturer og skalaer, så byens visuelle udtryk fortsat vil fremstå harmonisk og sammenhængende.

Øvrige tiltag/forslag

- Den kollektive trafik evalueres med BAT
- Vejforhold på Zahrtmannsvej gennemgås og evalueres i 2011/2012
- Bus- og parkeringsforhold på Østergade afklares med Politi og BAT i 2011
- Hastighedsgrænen på Snorrebakken i Knudsker evalueres i forbindelse med krydsændring af Almegårdsvej
- På Haslevej fra Ndr. Kystvej til Ndr. Ringvej etablers parkeringsforbud i 2011
- For at sænke hastigheden og sikre krydsningen for cyklister, erstattes fodgængerovergangen på Byledsgade af en hævet flade uden fodgængerovergang.

ID	Indsats	Overslag (i mio.)
Ø1	Kampagneplan	0,1
Ø2	Skolevejsanalyser	0,2
Ø3	Tilgængelighedsplan for bymidten. Skal koordineres med den trafikale bymidteplan.	0,2
Ø4	Systematik og procedure for æstetisk vurdering udarbejdes og implementeres	0,1
Ø5	Gennemførelse af en række kampagner iht. Kampagneplan	0,5

HANDLINGSPLAN

Prioriteret liste over projekter 2011 - 2020 (udgift mio. kr.)

ID	Lokalitet / Indsats	Indsats type	Overslag (i mio.)
V1	Trafikal bymidteplan	Plan	0,5
V2	Ny ydre ringvej inkl. adgangsvej til nyt plejecenter	Ny vejforbindelse	40,0
V3	Ny nord-/sydgående forbindelsesvej etableres vest for bymidten som trafikvej	Ny vejforbindelse	11,5
V4	Omprofilering af del af Nordre Kystvej til cykel-/gang areal	Trafiksanering	1,5
V5	Forlængelse af Sagavej til Søndre Ringvej (evt. Strandvejen)	Ny vejforbindelse	9,0
V6	Ombygning af krydset Munch Petersens Vej/Zahrtmannsvej/Skansevej	Trafiksanering	2,0
V7	Ombygning af Zahrtmannsvej Runddel	Trafiksanering	1,5
V8	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade ombygges	Trafiksanering	1,5
V9	Ombygning af Åkirkebyvej fra Sagavej i øst til Zahrtmanns Rundkørsel i vest (varetages af Vejdirektoratet)	Trafiksanering	-
V10	Optimering af signalreguleringer	Signalgruppeplaner & programmering af disse	0,5
H1	Hastighedsklassificering af endnu ikke klassificerede veje	Plan	-
H2	Tavleplan for trafikveje og overordnede lokalveje i samarbejde med politi	Plan	0,1
H3	Opsætning og nedtage færdselstavler (C55: "Lokal hastighedsbegrænsning")	Implementering	0,1
H4	Fastlæggelse af zoner og gennemførelse af supplerende trafikmålinger (hastighed)	Plan og målinger	0,3
H5	Kampagne ifm. hastighedsplanens implementering	Kampagne	0,2
H6	Udarbejdelse af ansøgning til politiet om etablering af hastighedszoner (inkl. evalueringsplan)	Ansøgning	0,1
H7	Etablering af hastighedszoner	Implementering	0,5
H8	Evaluering af hastighedszoner senest 1,5 år efter etablering	Evaluering	0,1

HANDLINGSPLAN

Prioriteret liste over projekter 2011 - 2020 (udgift mio. kr.)

ID	Lokalitet / Indsats	Indsats type	Overslag (i mio.)
S1	Sti langs ny ringvej (1,9 km) - Er inkluderet i vejprojektet. Se afsnittet "Vejplan"	Ny cykelsti	-
S2	Gartnervangen fra krydset Nordre Kystvej/Haslevej/Store Torvegade/Gartnervangen til krydset Gartnervangen/Nordre Jernbanesti (100 m)	Ny cykelsti	0,3
S3	Store Torvegade fra lige nord for krydset Store Torvegade/Kystparken til krydset Store Torvegade/Byledsgade (380 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S4	Møllegade fra krydset Møllegade/Kalkbrænderivej til krydset Møllegade/Byledsgade (285 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S5	Byledsgade fra krydset Byledsgade/Store Torvegade til krydset Byledsgade/Møllegade (125 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S6	Byledsgade/Torneværksvej fra krydset Byledsgade/Møllegade til krydset Torneværksvej/Ringvej (1.200 m)	Ny cykelsti	2,6
S7	Nørregade fra krydset Nørregade/Sandgade/Byledsgade til krydset Nørregade/Torvegade (500 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S8	Finlandsvej fra krydset Finlandsvej/Vesthavnsvej til lige før venstresvinget mod Dampskibskajen (230 m)	Ny cykelsti	0,5
S9	Munch Petersens Vej på strækningen mellem Nordre Kystvej og Snellemark (75 m)	Ny cykelsti	0,2
S10	Strækningen Snellemark og Torvegade fra krydset Snellemark/Munch Petersens Vej til krydset Torvegade/Ellekongstræde/Lille Torv (525 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S11	Strækningen Lille Torv og Søndergade fra krydset Lille Torv/Ellekongstræde/Torvegade til Zahrtmanns Runddel (730 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S12	Søndre Allé fra Zartmanns Runddel til Arsenalvej (125 m)	Ny cykelsti	0,3
S13	Østergade fra krydset Østergade/Lille Torv til Åkirkebyvej/Østergade (425 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S14	Landemærket fra krydset Landemærket/Pingels Allé til Landemærket/Borgmester Niensens Vej (315 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S15	Pingels Allé fra krydset Pingels Allé/Landemærket til krydset Pingels Allé/Zartmannsvej (815 m)	Ny cykel/kantbane	0,1
S16	Bellmansvej fra krydset Bellmansvej/Zahrtmannsvej til krydset Bellmansvej/Ullasvej (100 m)	Ny cykelsti	0,3
S17	Ullasvej fra Krydset Ullasvej/Bellmansvej til Krydset Ullasvej/Gal-løkkevej (500 m)	Ny cykelsti	1,1
S18	Industrivej fra krydset Industrivej/Åkirkebyvej til ny kryds Industrivej/Harbovej (475 m)	Ny cykelsti	1,1
S19	Frederiksborgvej fra krydset Frederiksborgvej/Strandvejen til krydset Frederiksborgvej/Sagavej (600 m)	Ny cykelsti	1,3

HANDLINGSPLAN

Prioriteret liste over projekter 2011 - 2020 (udgift mio. kr.)

ID	Lokalitet / Indsats	Indsats type	Overslag (i mio.)
S20	Langs ny vej fra krydset Frederiksborgvej/Sagavej til Søndre Ringvej (600 m)	Ny cykelsti	1,3
S21	Gennemgang af eksisterende kørebaneafmærkning og "opfriskning" af denne	Drift	0,1
S22	Gennemgang og optimering af snerydningsplaner med fokus på cykelstier/baner	Drift	-
S23	Gennemgang af belysning på stinet med henblik på eventuel optimering	Drift	-
T1	Krydset mellem N. Kystvej og Vesthavnsvej/Munch Petersens Vej	Trafiksanering	0,1
T2	Krydset mellem Grønnegade og Snellemark	Trafiksanering	< 0,1
T3	Zahrtmanns Runddel	Indeholdt i V7	-
T4	Almindings Runddel	Trafiksanering	0,1
T5	Krydset mellem Åkirkebyvej og Industrivej/Sagavej	Trafiksanering	1,0
T6	Krydset mellem Åkirkebyvej og Smedegårdsvej/Sigynsvej	Trafiksanering	0,1
T7	Rundkørsel ved Åkirkebyvej, Østre Ringvej og Søndre Ringvej	Trafiksanering	0,4
T8	Østre Ringvej – Indkørsel til Vej & Park og Butikscener	Trafiksanering	0,2
T9	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Svanekevej	Trafiksanering	0,2
T10	Krydset mellem Byledsgade og Borgmester Nielsens Vej	Trafiksanering	0,1
T11	Krydset mellem Borgmester Nielsens Vej og Store Torvegade	Trafiksanering	0,1
T12	Krydset mellem Haslevej, Nordre Kystvej og Gartnervangen	Trafiksanering	1,5
T13	Store Torv	Trafiksanering	0,1
T14	Lille Torv	Trafiksanering	0,1
T15	Snellemark/Torvegade mellem Storegade og Lille Torv	Trafiksanering	0,1
T16	Byledsgade/Torneværksvej mellem Sveasvej og Østerled	Trafiksanering	0,2
T17	Åkirkebyvej	Trafiksanering	0,1
T18	Sandemandsvej	Trafiksanering	< 0,1
T19	Strandvejen ved Hotel Fredensborg	Trafiksanering	< 0,1
T20	Zahrtmannsvej ml. Zahrtmanns Runddel og Paradisvej	Trafiksanering	0,9
T21	Haslevej mellem Nordre Kystvej og Havstien	Trafiksanering	< 0,1
T22	Rundkørsel ved Store Torv	Indeholdt i ID V1	< 0,1
T23	Østergade	Indeholdt i ID H & S13	-
T24	Borgmester Nielsens Vej mellem Byledsgade og Svanekevej	Indeholdt i ID O	< 0,1
T25	Søndergade	Indeholdt i ID H & S11	-
T26	Sankt Mortens Gade	Drift	< 0,1

HANDLINGSPLAN

Prioriteret liste over projekter 2011 - 2020 (udgift mio. kr.)

ID	Lokalitet / Indsats	Indsats type	Overslag (i mio.)
T27	Besigtigelse af ID 1 til 26 af Trafiksikkerhedsrevisor inkl. skitseforslag	Plan	0,1
P1	Gennemførelse af parkeringsanalyser	Analyser	0,1
P2	Forslag til parkeringsstrategi og p-henvisningssystem. Skal koordineres med den Trafikale bymidteplan.	Plan	0,2
VV1	Gennemgang af vejvisning på overordnede lokalveje og lokalveje med henblik på at sikre konsistens med den overordnede vejvisning	Drift	-
VV2	Nedtagning af eksisterende vejvisningstavler og opsætning af nye	Drift	0,2
Ø1	Kampagneplan	Plan	0,1
Ø2	Skolevejsanalyser	Plan	0,2
Ø3	Tilgængelighedsplan for bymidten. Skal koordineres med den trafikale bymidteplan.	Plan	0,2
Ø4	Systematik og procedure for æstetisk vurdering udarbejdes og implementeres	Plan	0,1
Ø5	Gennemførelse af en række kampagner iht. kampagneplan	Drift	0,5
O1	Løbende opfølgning af trafikplan	Drift	-
O2	Evalueringsplan	Plan	0,1
O3	Midtvejsevaluering	Evaluering	0,2
O4	Evaluering af trafikplanens gennemførelse	Evaluering	0,2
O5	Trafikplan 2011	Plan	0,5

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021

PRIORITERING OG OPFØLGNING

Opfølgning sikrer implementering

Den udarbejdede handlingsplan indeholder et forslag til foreløbig prioritering af indsatsen.

For at opnå den fulde effekt af trafikplanen og dennes intentioner, er det særdeles vigtigt, at opgaverne prioriteres hensigtsmæssigt, og at der efterfølgende sker en tæt og systematisk opfølgning på planen, naturligvis i respekt for de økonomiske rammer der findes.

Den foreslåede handlingsplan er således udformet så man ift. givne økonomiske muligheder sikrer, at planopgaver fremskyndes mest muligt og især sikkerhedsprojekter prioriteres ift. uheldsrisiko. Derudover fremskyndes mindre projekter med stor effekt samt større infrastruktur anlæg så vidt muligt, og tilrettelægges så de udføres i forlængelse af hinanden.

Det er hensigten at trafikplanen skal forankres og blive en integreret del af den kommunale forvaltningspraksis. Samtidig skal de berørte aktører involveres og inddrages, således at planen forankres bredt og alle aktører ”trækker i samme retning”.

For at sikre den bedst mulige opfølgning vil der blive etableret en styregruppe med deltagelse af tværfagligt team af medarbejdere fra Bornholms Regionskommune.

Styregruppens har til opgave at sikre implementering af den samlede handlingsplan og planens intention i forvaltningsregi. Det er ligeledes styregruppens ansvar at sikre en positiv og fremadrettet inddragelse af byens borgere. Dette skal ske via nedsættelse af en følgegruppe, der som udgangspunkt vil bestå af netop de interesseorganisationer, virksomheder mv., der har deltaget i forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen.

Følgegruppen vil være en dynamisk enhed, hvor der fra gang til gang vil være mulighed for at ændre på gruppens sammensætning. Denne dynamik afspejler planens tidshorisont på 10 år, hvor der må forventes en vis udskriftning i relevante sammenslutninger af interesser.

Styregruppen mødes kvartalsvis til stadie gennemgang og uddelegering af ansvarsområder.

Følgegruppen samles én gang om året, hvor Styregruppen præsenterer status på handlingsplanen og hvilke

aktiviteter, der ligger i den nærmeste fremtid. Derefter vil resten af mødet være fremadrettet med fokus på, hvad følgegruppens medlemmer kan og vil bidrage med for at understøtte planens realisering.

Denne systematik vil sikre en stærk forankring og en indbygget dynamik i samarbejdet om implementering af handlingsplanen i sin helhed.

Styregruppens sammensætning

- Chef for Trafik, veje og havne (fmd)
- Chef for Miljø
- Chef for Planlægning

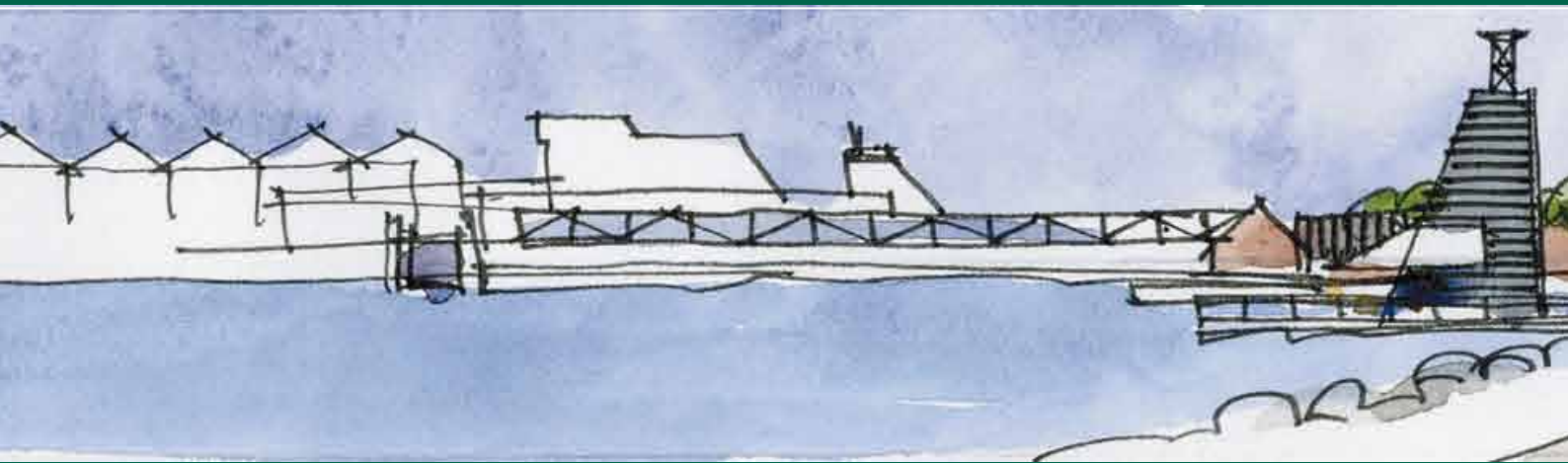
Følgegruppens sammensætning ved opstart

- Handelstandsforeningen
- Dansk Industri
- BAT
- Bornholms Cyklistforbund
- Handicaprådet v/ social og sundhed
- Rønne Knudsker Byting
- Bornholms Politi
- Bornholms Hospital
- BornholmerFærgen
- Ældre Sagen på Bornholm
- Beredskab Bornholm
- Rønne Havn A/S

Følgegruppen, et aktiv for Rønne

Rønne har et aktivt og vidende lokalsamfund, som vil kunne spille en central rolle i trafikplanens realisering. Ikke blot som sparringspartner i planlægningssammenhænge, men også som aktive medspillere i implementeringsfasen, hvor det er så uhyre vigtigt at alle parter arbejder mod de samme visioner og mål.





Bornholms Regionskommune
Teknik og Miljø · Skovløkken 4 · 3770 Allinge