



Bromölla kommun

KOMMUNAL FÖRFATTNINGSSAMLING Nr 512.1

Antagen/Senast ändrad

Gäller från

Dnr

Kf 2006-06-26 § 52

2006-06-27

2005/477-511

TRAFIKSTRATEGI, BROMÖLLA KOMMUN



**Bromölla
kommun**



Trafikstrategi

BROMÖLLA KOMMUN

Antagen av Kommunfullmäktige 2006-06-26 § 52



www.bromolla.se

Innehåll

1. BAKGRUND	5
2. METOD.....	5
3. VISIONER OCH MÅL.....	6
3.1 Nationella mål	6
3.2 Regionala mål och visioner	7
3.3 Vision för den framtida trafiken i Bromölla kommun	8
3.4 Målbild	8
3.5 Strategier	9
4. ÖVERGRIPANDE ORTS- OCH STRÅKANALYSER	12
4.1 Ortsanalyser	12
4.2 Centrumutvecklingsplan	13
5. TRAFIKSLAGS- OCH NÄTANALYSER	14
5.1 Resvaneundersökning	14
5.2 Gång- och cykeltrafik	14
5.3 Kollektivtrafik	18
5.4 Biltrafik	18
5.5 Parkering	22
6. ÅTGÄRDSANALYS.....	23
6.1 Bromölla	23
6.2 Näsум	30
6.3 Gualöv	33
6.4 Valje, Edenryd och Nymölla	33
6.5 Allmänt	35
6.6 Prioritering av åtgärdsförslagen	35
7 LITTERATURFÖRTECKNING	36

BILAGOR

- Bilaga 1 Enkät till skoleleverna
- Bilaga 2 Karta över Bromölla
- Bilaga 3 Karta över Gualöv
- Bilaga 4 Karta över Näsум
- Bilaga 5 Karta över Valje
- Bilaga 6 Karta över Nymölla
- Bilaga 7 Enkät resvaneundersökningen

SAMMANFATTNING

Både i de nationella och de regionala målen finns mål som är av relevans för trafiken, som exempelvis frisk luft, en säker trafik och öka tillgängligheten.

I de kommunala målen tar man bland annat upp en förbättrad kollektivtrafik och infrastruktur, förbättra trafiksäkerheten och utbyggnad av cykelvägnätet.

I Bromölla kommun bor ca 12000 invånare, Bromölla tätort ca 7300 invånare, Valje ca 650 invånare, Gualöv ca 550 invånare, Nymölla ca 300 invånare, Näsум ca 1100 invånare, övriga områden ca 2100 invånare.

I Bromölla kommun är det vanligast att det finns en bil per hushåll, ca 50 %. I 37 % av hushållen finns två bilar. Hela 40 % av resorna är till/från arbete/skola, näst vanligast är inköp och på tredje plats kommer fritidsaktiviteter.

Det separata gång och cykelnätet är relativt väl utbyggt i Bromölla. Framförallt är förbindelserna goda i nord-sydlig riktning, däremot är förbindelserna i öst-västlig riktning inte lika väl utbyggda.

Under perioden 2000-01-01 – 2004-12-31 har det inträffat 421 olyckor i Bromölla kommun, enligt STRADA.

Cykelolyckorna i Bromölla är ganska spridda i hela tätorten, men med en viss koncentration till Tians väg. Ca 75 % av olyckorna är singelolyckor. Gående och cyklister upplever otrygghet över att mopeder ofta kör på gång- och cykelbanorna.

På de ställena som eleverna har pekat ut som farliga, händer det flest olyckor på Tians väg.

Två busslinjer och en regionaltåglinje trafikerar Bromölla, regionbussar trafikerar även Näsум, Gualöv, Valje och Nymölla. I Bromölla kommun finns 3 olika närtrafikområden, Grödbby och Håkanryd, Näsumsområdet och Nymölla och Edenryd.

Söder och öster om Bromölla går två större förbifarter, E22 i söder och väg 116 i öster.

I Bromölla tätort är skyltad hastighet 50 km/h med undantag på gatorna runt skolorna där det är 30 km/h under skoltid samt vissa centrumgator.

All kommunal parkering är avgiftsfri i Bromölla kommun.

Vår vision för Bromölla kommun är en attraktiv kommun att bo och arbeta i, närhet, tillgänglighet, ett tryggt och säkert samhälle.

De åtgärder som föreslås är i huvudsak att få ner hastigheten, förtydliga korsningar samt anordna cykelbanor. De vägar som berörs mest av åtgärderna är Tians väg och Folkets husgatan i Bromölla, Linnavångsvägen i Näsум, Byvägen i Gualöv och Östersjövägen i Valje, Edenryd och Nymölla.

1. BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Bromölla beslutade 1999-10-25 om ett Trafiksäkerhetsprogram för Bromölla kommun. Barn- och utbildningsnämndens beredningsutskott har aktualiserat ärendet med anledning av uppkomna skolskjutsfrågor som påverkas av föreslagna åtgärder i Trafiksäkerhetsprogrammet.

Barn- och utbildningsnämnden anhöll om att Kommunfullmäktige skulle se över kommunens Trafiksäkerhetsprogram samt göra en tidsplan för genomförande av de åtgärder som tas upp i programmet.

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2004-05-27 att ge trafiknämnden i uppdrag att ta fram förslag i enighet med Barn- och utbildningsnämndens förslag.

Sommaren 2004 sökte kommunförbundet pilotkommuner som skulle ta fram transportstrategier, trafiksäkerhetsprogram etc, med hjälp av handboken TRAST (Trafik för en Attraktiv Stad). Bromölla kommun anmälde sitt intresse och blev en av pilotkommunerna. Bromölla kommun ska i detta arbete ta fram en transportstrategi för Bromölla kommun samt revidera trafiksäkerhetsprogrammet. Dokumentet ska inte ses som ett färdigt dokument utan ett arbete som rullar vidare.

Projektet har utförts i en projektgrupp, bestående av tjänstemän och representant från Bjerkemo konsult, och en referensgrupp bestående av tjänstemän, politiker och representant från Bjerkemo konsult.

2. METOD

För att få fram fakta till trafikstrategin undersöktes befintligt material såsom trafiknätsanalys, trafikmätningar och trafiksäkerhetsprogrammet. STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) användes för att få fram trafikolyckorna mellan 2000-01-01 – 2004-12-31.

En skolenkät, se bilaga 1, skickades ut till alla grundskolor i kommunen som elever i årskurs 1, 3, 5, 7 och 9 fick svara på (en klass från varje utvald årskurs per skola), totalt fick vi in 294 ifyllda enkäter. Eleverna fick redovisa sin uppfattning av trafiksäkerheten i kommunen, berätta om eventuella olyckor de varit med om, markera färdväg på karta och platser/gator de tycker är farliga.

För att få en bild av hur färdmedelsfördelningen är i kommunen gjordes en resvaneundersökning. Resvaneundersökningen är gjord av SWECO VBB. Bromölla kommun valdes ut som den kommun där en fallstudie på resvaneundersökning testas. Bromölla kommun valdes eftersom vi tar fram en trafikstrategi enligt handboken TRASTs riktlinjer. I resvaneundersökningen gjordes ett utskick till 750 slumpvis utvalda personer fördelade på olika åldersgrupper. Personerna fick redogöra för en dags resor, svara på frågor om bilinnehav, årsinkomst mm samt några attitydfrågor.

3. VISIONER OCH MÅL

3.1 Nationella mål

Nationella mål som är av betydelse för trafiken är bland annat miljökvalitetsmål, arkitekturpolitiska mål och transportpolitiska mål, vilka redovisas nedan.

Miljökvalitetsmål av relevans (av femton fastställda mål)

- Mål 2* *Frisk luft*
Minska svavelutsläppen med minst 7000 ton om året. Utsläppen av kväveoxider och flyktiga organiska ämnen ska minska med 44 % till 2010 jämfört med idag.
- Mål 15* *God bebyggd miljö*
God och hälsosam livsmiljö samt god regional och global miljö. Nybyggnation lokaliseras och utformas så långsiktig hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.

Arkitekturpolitiska mål

- Mål 2* Kvalitet och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden.
- Mål 3* Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas.
- Mål 4* Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning, design och offentlig miljö skall stärkas och breddas.
- Mål 5* Offentligt och offentligt stött byggande, inredande och upphandling skall på ett föredömligt sätt behandla kvalitetsfrågor.

Transportpolitiska mål

Övergripande mål:

Säkerställa *en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.*

Transportpolitiska del- och etappmål:

- *Ett tillgängligt transportsystem.* Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Tillgänglighet för funktionshindrade bör prioriteras.
- *En hög transportkvalitet.* Transportsystemet skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *En säker trafik.* Ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor (nollvisionen). Utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Antalet döda i vägtrafikolyckor bör fram till 2007 minska till hälften, räknat från 1996 års nivå. Olyckor vid plankorsningar mellan järnväg och väg bör halveras till år 2007. *Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet (prop 2001/02:20).*
- *En god miljö.* Utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam miljö för alla, natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. Utsläppen av
 - *koldioxid* bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå
 - *kväveoxider* bör ha minskat med 40 % till år 2005 från 1995 års nivå
 - *svavel* bör ha minskat med minst 15 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå

- *flyktiga organiska ämnen (VOC)* bör ha minskat med minst 60 % till år 2005 räknat från 1995 års nivå.

Etappmål för trafikbuller (prop 1996/97:53) vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 bBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- **En positiv regional utveckling.** Transportsystemet skall dels utjämna skillnaderna i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter bör successivt förbättras. Tillgängligheten mellan tätortsområden bör öka. Senast år 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade. Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort (prop 2001/02:20).
- **Ett jämställt transportsystem.** Transportsystemet skall svara mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

3.2 Regionala mål och visioner

Region Skåne har också satt upp mål och visioner som är av betydelse för trafiken, dessa redovisas nedan.

Öka tillgängligheten inom regionen

Snabbare, säkrare och bekvämare att resa mellan olika delar i Skåne. Underlätta möjligheterna att resa mellan olika delar av Öresundsregionen. Förbättra den lokala tillgängligheten.

Förbättra tillgänglighet till omgivande regioner

Tillgängligheten till Skånes grannkommuner ska förbättras. Det ska vara enkelt att nå viktiga nationella och internationella resmål.

Verka för att effektivisera och miljöanpassa transittransporterna

Infrastrukturen ska medverka till att kunna erbjuda de olika aktörerna effektiva och miljövänliga transportlösningar. Beredskap bör skapas för ökat utbyte med länder och regioner i södra Östersjöområdet. Åtgärder ska sättas in för att minska de negativa effekterna från transittransporter. Det gäller ökad trängsel, miljöpåverkan och ökade olycksrisker.

Minska transporterens miljöpåverkan

Förändra transportsystemet för att uppnå riksdagens miljökvalitetsmål. Klara skärpta krav på miljöanpassade transporter som förväntas, bl. a mot bakgrund av den kraftigt ökande efterfrågan på transporter.

Öka säkerheten

Minimera det stora antalet dödade och skadade i den skånska trafiken. Höja säkerheten på statliga samt kommunala vägar och gator. Minimera olycksrisken för farligt gods.

Skapa ett transportsystem för alla

Transportsystemet ska utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Särskilt uppmärksamma barns och ungdomars situation i trafiken. Öka resmöjligheterna för äldre och funktionshindrade.

3.3 Vision för den framtida trafiken i Bromölla kommun

En vision är en samlad framtidsbild, ledstjärna – i det här fallet för hur vi önskar att trafiksystemet ska vara uppbyggt och fungera i Bromölla kommun i framtiden.

En strategi anger de handlingsvägar, arbetssätt, åtgärder mm som vi föreslår för att uppnå de mål vi ställt upp.

Bromölla kommun har i arbetet med trafikstrategin brutit ner de nationella och regionala målen och tagit fram en vision och mål för trafiken i Bromölla kommunen.

Vår vision för Bromölla kommun är en attraktiv kommun att bo och arbeta i, närhet, tillgänglighet, ett tryggt och säkert samhälle.

3.4 Målbild

Bromölla ska bli ett ännu attraktivare kommun att bo och vistas i. Människorna ska lätt kunna röra sig i kommunen, ta sig till skolor, arbete, fritidsaktiviteter och umgås på ett enkelt, miljövänligt sätt utan att riskera sin egen eller andras hälsa.

Trafiksystemet i Bromölla kommun skall medge säkra, trygga och långsiktigt hållbara förflyttningar för alla samt bidra till att utveckla näringsliv, boende- och stadskvaliteter samt en långsiktig hållbar samhällsutveckling.

Stärka Bromöllas ställning ytterligare som en attraktiv kommun att bo i, för barnfamiljer och människor som uppskattar ett aktivt yrkesliv och naturnära fritid. Näringslivet kommer att kunna drar fördel av de ökade förutsättningar att rekrytera och behålla kvalificerad arbetskraft.

Tillgänglighet för funktionshindrade i trafiksystemet ska tillgodoses fullt ut. De flesta av åtgärderna är till fördel även för övriga trafikanter.

Kollektivtrafiken ska utvecklas positivt. Man ska kunna gå eller cykla enkelt och säkert till stationen eller busshållplatsen. Tätare tågtrafik på Blekinge kustbana, som elektrifieras och får höjd banstandard, underlättar för studenter att bo kvar under studietiden.

Österut kan man snabbt nå ett stort utbud av utbildningstillfällen, arbete, service och kultur i Sölvesborg, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona – allt inom bekvämt pendlingsavstånd. Västerut finns Kristianstads rika utbud.

Blekinge och Kristianstad kommer i praktiken bli en gemensam service och arbetsmarknad för Bromölla kommun. Även Lund, Malmö och Köpenhamn finns på bekvämt avstånd för dagsresor när det behövs, tack vare den snabba tågtrafiken.

Bromölla station kommer bli en viktig mål- och utvecklingspunkt. Den blir en populär närpunkt för personalintensiva arbetsplatser och gett arbets- och handelsområdet vid gamla

E22 extra attraktionskraft. Man går eller cyklar lätt till jobbet från stationen och handlar på väg hem.

Bromölla är en liten kommun där mycket kan nås inom fullt realistiskt gång- och cykelavstånd. Genom att utveckla möjligheterna att gå och cykla samt förtäta bebyggelsen, särskilt nära knutpunkterna för kollektivtrafik och viktigare hållplatser, får alla en ökad förflyttningsmöjligheter på ett resurssnålt sätt.

Såväl hållplatser som cykelparkering ska vara väl synliga och upplysta på natten. Det ökar tryggheten och minskar stölderna. Vid stationen kommer antalet cykelplatser flerdubblas och där kommer att finnas cykelgarage och cykelservice. Det är praktiskt att få cykeln servad när den ändå står still. Man kommer även tillfälligt få lov att låna en cykel om man fått punktering – en service som Skånetrafiken bjuder på om man har månadskort. Uthyrning av cyklar till turister kommer att finnas. Goda möjligheter till cykelsemester i trakten och veckoslutsturer.

Bensinstationen, strax intill stationen, skulle kunna sköta bilarna i den lokala bilpoolen som kommer att bildas delvis på kommunens initiativ. Om man cyklar och åker kollektivt för det mesta kan man då få tillgång till bil när man behöver. Macken kan ha uppsikt över belyst pendlarparkering – som skulle kunna ligga vid stationen och E22. På så vis får macken också en del service och tvättjobb.

Biltrafiken i samhället kommer inte alls bli missgynnad men man omdisponerar ytor och användningen av gator och placering av parkering. Fler och mer ytor kommer vara fredade för fotgängare och cyklister där de verkligen behövs. Centrum blir mysigt, levande och blomstrande – fotgängare och cyklister är viktiga potentiella kunder.

Gatunätet omformas så att låga flöden och hastigheter blir naturligt. I första hand kommer punkter där barn, fotgängare och cyklister kommer i konflikt med bilar prioriterats eftersom skadorna då ofta blir svåra. I andra hand kommer konflikt punkter för bilar åtgärdas.

Antalet dödade och svårt skadade ska reduceras med 75 % över en femårsperiod.

Genom aktiva kampanjer som visar på de goda och hälsosamma möjligheterna att cykla ska det goda resultatet och minskat andelen korta bilresor i tätorten uppnås.

3.5 Strategier

De mål och strategier som har tagits fram i trafikstrategin är dels mätbara mål och dels mål och strategier som är till hjälp i kommunens fortsatta utveckling för att uppnå ett attraktivt och hållbart samhälle.

Väsentliga delmål är ökad andel gång-, cykel- och kollektivresor, minskad andel korta bilresor samt reducerad risk för att dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Delmålen bryts ner i följande delstrategier:

Delstrategi Fotgängarstråk, vistelseytor och centrumkvalitet

- Affärsstråk, dagliga kommunikationsstråk, rekreativstråk och allmänna vistelseytor för fotgängare skall ha tillräckligt utrymme för vistelse och rörelse, vara gena och kontinuerliga

- Trafiksystemet skall utformas med utgångspunkt från funktionshindrades och svaga gruppers behov. De kvaliteter som då uppnås är oftast till fördel även för andra och samhällets miljö som helhet.
- Ortens gångstråk skall bilda ett nätverk och medge alternativa förflyttningssvägar. Lokalisering av bebyggelse, funktioner samt utformning av den allmänna centrummiljön ska stödja ett naturligt beteende och rörelsemönster.
- Omvänt skall stråk utvecklas och ges en hög kvalitet där naturliga rörelser finns, väntas eller kan utvecklas.

Delstrategi **Cykelvänlighet överallt**

- Ett gent, kontinuerligt och relativt finmaskigt huvudnät för cykelförbindelser skall utvecklas som förbinder viktiga målpunkter och som medger rationella förflyttningar på upp till 5 km avstånd.
- Huvudnätet skall sammanbinda bostäder med viktiga målpunkter såsom skolor/utbildning, arbetsplatser och service samt kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser. 500 meters maskvidd bör eftersträvas.
- Huvudnätet skall medge alternativa förflyttningssvägar och ha god koppling till stråk för rekreationsändamål samt besökspunkter.
- Huvudnätet skall ges en trygg och säker utformning i nära anslutning till bebyggelse och utan skynda gömslen.
- Belysningen skall vara jämn och kontinuerlig.
- I centrum och i bostadsområden kan det lokala cykelnätet oftast utgöras av lokala gator med låg hastighetsstandard och låga bilflöden och/eller vara samordnat med gångvägnätet.
- Tillräcklig cykelparkering vid kollektivtrafikpunkter och hållplatser ska placeras i direkt anslutning till plattform/påstigningsyta. Gång- respektive cykelförbindelserna skall utformas så att omvägar inte uppstår.
- Vid större hållplatser och knutpunkter skall cykelparkeringen ha väderskydd och helst vara upplyst nattetid.
- Cykelgarage skall eftersträvas vid Bromölla station.
- Kampanjer för ökad cykelanvändning bör genomföras av typ Cykla till bussen, Det går som tåget att cykla till tåget, Hälsa hälsan på cykeln etc inklusive bearbetning av större arbetsgivare.

Delstrategi **Kollektivtrafiken som utvecklingsmotor**

- Kollektivtrafiken skall vidareutvecklas för att ge snabba och attraktiva förbindelser på avstånd över 3 km.
- Kollektivtrafikens upptagningsområde skall utvidgas med hjälp av goda gång- och cykelförbindelser, väl utformade cykelparkeringar – och i lämpliga fall pendelparkeringar för bil.
- Vid om- och nybyggnad av stationsmiljön skall framtida möjligheter att ta med cykel på tåget beaktas.
- Bromölla som resecentrum bör stärkas ytterligare

Delstrategi **Balanserad biltrafik**

- Gatunätet utformas så att låga hastigheter blir naturligt
- Minska andelen bilresor kortare än 5 km
- Lokalisera bostäder och verksamheter på ett sätt som gör att det finns alternativa färdmedel till bilen.

- Prioritera inte bilisternas anspråk på framkomlighet och bekvämlighet i tätortstrafiken före gåendes, cyklisters och kollektivresenärers anspråk.
- Det ska vara lätt att hitta till sin målpunkt

Delstrategi **Godstransport**

- Mer godstransporter går på järnvägen istället för på vägarna.

4. ÖVERGRIPANDE ORTS- OCH STRÅKANALYSER

4.1 Ortsanalyser

Bromölla kommun bildades genom delning av dåvarande Ivetofta kommun för att bättre lösa de speciella tätortsproblem som uppstod genom tätorten Bromöllas kraftiga utveckling. Genom kommunsammanslagningar ingår nu även tidigare kommunerna Ivetofta och Näsrum.

Bromölla kommun är belägen i nordöstra Skåne. Kommunen har goda kommunikationer med Europaväg 22, riksväg 116 samt järnvägen, Blekinge kustbana med station i tätorten, som genomkorsar kommunen. Avståndet till reguljär flygplats, Kristianstad/Everöd, är ca 40 km. Kommunens yta är 165 km².

I Bromölla kommun bor ca 12000 invånare, Bromölla tätort ca 7300 invånare, Valje/Edenryd ca 650 invånare, Gualöv ca 550 invånare, Nymölla ca 300 invånare, Näsrum ca 1100 invånare, övriga områden ca 2100 invånare.

Enligt statistiska uppgifter från 2002 har kommunen en utpendling på ca 2500 personer och en inpendling på ca 1726 personer.

Inom kommunen finns ett flertal större företag verksamma inom olika branscher t ex Ifö Ceramics, Ifö Sanitär, Stora Enso Nymölla, LB-hus, WM-data samt ett flertal små och medelstora företag.

I kommunen finns en omväxlande natur. I norr och öster Västanåberget och Ryssberget som delas genom Sibbarpsdalen och Holjeån. Ryssberget har Sveriges största bokskogsbestånd. I söder steniga slättområden och i väster Ivösjön, Skånes största sjö. Stora områden av kommunen har utpekats som riksintresse för friluftsliv, natur- och kulturvård.

Bromölla

Bromölla tätort hade för hundra år sedan en tämligen blygsam bebyggelse. Sitt namn har orten fått efter Bromöllan som var belägen vid den sedan länge torrlagda åfåran, intill en ännu bevarad stenbro. Bebyggelsen i övrigt utgjordes av gästgivargården och tre utflyttade gårdar från Ivetofta by. Av dessa kvarstår nr 10, Tians gård.

Tätorten började utvecklas i och med att en kalkugn anlades 1887 för att exploatera fyndigheter av kalksten på Ivö klack. Här fann man också ett mäktigt lager av kaolin (vit lera) under själva kalkstenslagret. Utvecklingen av tätorten har sedan pulserat olika under åren, i takt med industrin IFÖ-bolagen. Denna har genomgått många faser i utvecklingen. Från slutet av 1930-talet har man tillverkat sanitetsgods.

Från den tidigaste utvecklingen av tätorten finns bostadsbebyggelsen, de sk Brukshusen kvar. Husen är för sin tid en framsynt planering av arbetarbebyggelse. På Ifötorget i centrum finns ett av Europas största keramiska konstverk, Scanisaurus, som föreställer två urtidsödlor.

Viktiga målpunkter i Bromölla är Humleskolan, Dalaskolan, Alvikensskolan, Tianshallen, fritidsgården vid Tunnbyskolan (komvux), Kyrkan, Ifö-bolagen, idrottsplatsen, badplatserna Strandängen och Korsholmen, järnvägsstationen och centrum inklusive busstationen. Merparten av målpunkterna kan man nå via bra gång- och cykelvägar.

De viktigaste stråken i Bromölla är från Ivetofta ner till Kristianstadsvägen (Kronoparksvägen och Allarpsvägen – Kyrkvägen – Storgatan), från centrum till väg 116 (Folkets husgatan, även

Nygatan – Tians väg – Folkets husgatan) samt från Kristianstadsvägen in i tätorten på Tians väg. Enligt skoleleverna är cykelvägen som går i grönområdet från Grödbylvägen ner till Folkets husgatan också ett viktigt stråk. Karta över Bromölla, se bilaga 2.

Gualöv

Gualöv ligger i kommunens västra del, söder om Ivösjön. Viktiga målpunkter i Gualöv är Gualövs skola, Viking timber.

Enligt skoleleverna färdas de på olika bostadsgator öster om Konsumvägen, därefter tar de Sandvägen bort till skolan. Flera elever som går i Gualövsskolan bor i Nymölla, de åker på Byvägen till skolan. Karta över Gualöv, se bilaga 3.

Näsum

Näsum i kommunens norra del, vid Holjeån, är en gammal kulturbygd, därom vittnar bland annat gravsättningen "Gudahagen" från yngre järnåldern. I dalgången är jordbruket och fruktodlingarna dominerande. Näsum har också stadigt utvecklats som bostadsort.

Viktiga målpunkter i Näsum är Näsums skola, YTAB och Näsums sågen. I Näsum finns ett litet centrum med dagligvaruhandel, café, pub och pizzeria.

De stråk som många av skoleleverna färdas på är Linnavångsvägen – Dalasträdet – Tolvans väg – Ängsvägen – Tvärvägen, gc-vägen från Stuevägen ner till skolan samt Linnavångsvägen – Kyrkvägen. Karta över Näsum, se bilaga 4.

Valje och Edenryd

Valje är en liten ort, ca 650 invånare, i Bromölla kommuns sydöstra del. Valje ligger alldeles intill havet och är delat mellan Bromölla kommun och Sölvesborgs kommun.

Det viktigaste stråket för skoleleverna i Valje är till skolan i Edenryd på Östersjövägen. Karta över Valje, se bilaga 5.

Nymölla

Nymölla är ett litet samhälle i Bromölla kommuns södra del, med ca 300 invånare. Viktig målpunkt i Nymölla är Stora Enso Nymölla bruk. Karta över Nymölla, se bilaga 6.

4.2 Centrumutvecklingsplan

I centrumplanen klargörs vad som är centrum samt identifierat utvecklingsområden i centrum. Syftet är att öka attraktiviteten i Bromölla. Visionen är att öka kontakten mellan Ivösjön och tätorten, att tydliggöra centrum från de viktiga entrépunkterna samt att knyta samman tätorten med havet på ett tydligt sätt.

5. TRAFIKSLAGS- OCH NÄTANALYSER

5.1 Resvaneundersökning

En resvaneundersökning ger en bild av hur färdmedelsfördelningen i en kommun är. Enkäten som skickades ut i resvaneundersökningen i Bromölla kommun finns i bilaga 7.

I Bromölla kommun är det vanligast att det finns en bil per hushåll, ca 50 %. I 37 % av hushållen finns två bilar. Antalet bilar i hushållet beror både på antalet vuxna i hushållet och hushållets inkomst.

Ungefär en fjärdedel av de som svarat äger någon form av rabattkort för kollektivtrafiken.

Hela 40 % av resorna är till/från arbete/skola, näst vanligast är inköp och på tredje plats kommer fritidsaktiviteter. Oavsett ärende är bil det vanligaste färdmedlet. Av alla resor under mät dagen gjordes 57 % som bilförare och 8 % som bilpassagerare. Flest resor sker på morgonen vid sju tiden, vid lunch tid samt på eftermiddagen vid fem tiden. Hälften av alla resor är kortare än 5 km.

Män gör flest tjänsteresor, medan kvinnor gör fler inköpsresor samt resor i syfte att hämta och lämna barn.

Det ställdes en del attitydfrågor i resvaneundersökningen. Från dessa attitydfrågor kom det fram att 70 % av de tillfrågade anser att det är nödvändigt att ha bil i dagens samhälle och de flesta anser att kollektivtrafik är bra för miljön. Det råder delade meningar om bilismens negativa påverkan på miljön är överdriven. De flesta anser att nerklottrade miljöer skapar otrygghet.

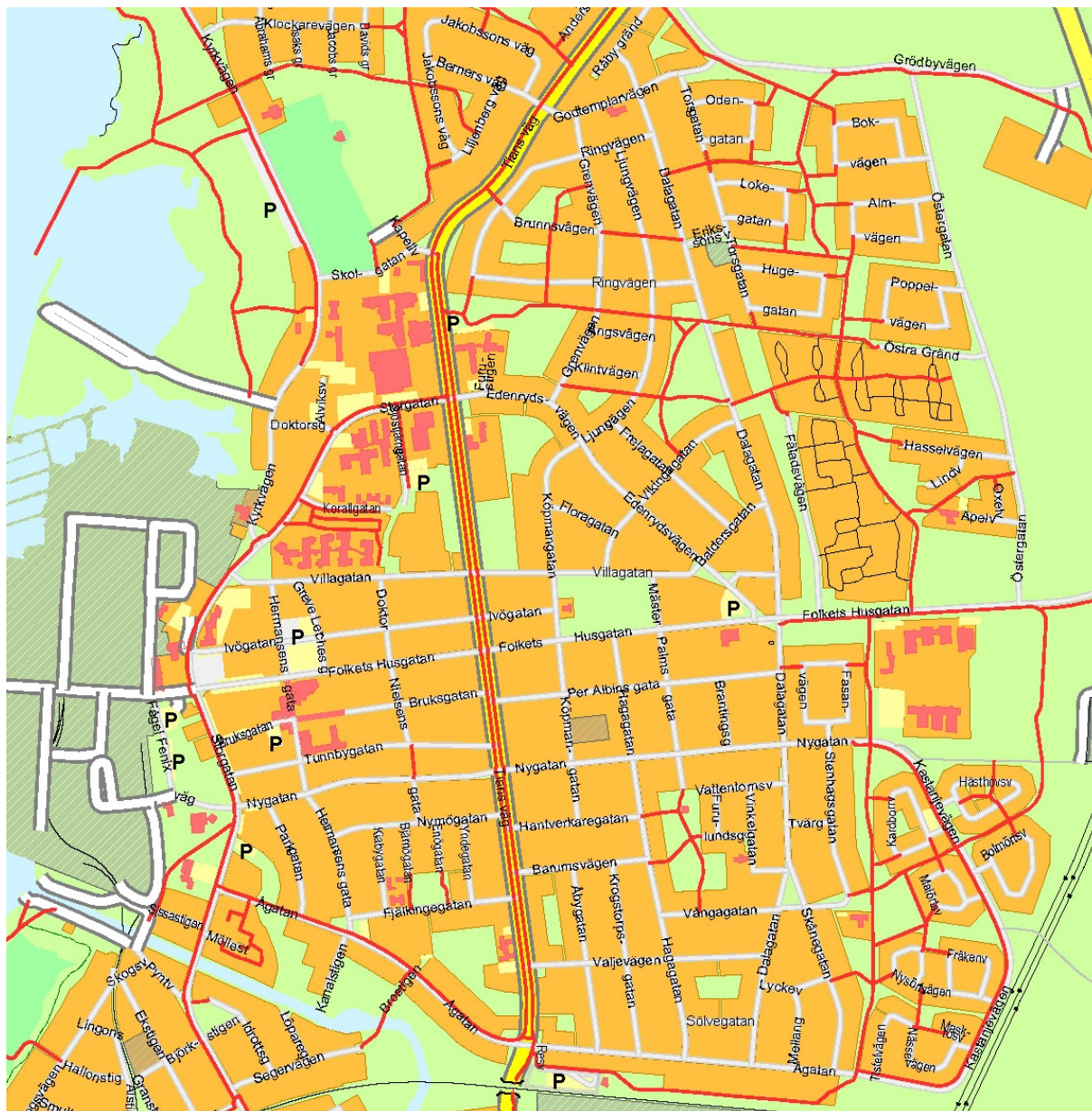
5.2 Gång- och cykeltrafik

Huvudnät, kontinuitet och standard

Generellt för Bromölla kommuns gång- och cykelbanor är att mopedåkning förbjuden.

Det separata gång och cykelnätet är relativt väl utbyggt i Bromölla, se figur 5.1. Framförallt är förbindelserna goda i nord-sydlig riktning och till skolorna. I bostadsområdena öster om Dalagatan och mellan Tians väg och Kyrkvägen finns sammanhängande system. Man cyklar här i parkmark. På Storgatans västra sida finns en dubbelriktad gång- och cykelbana.

Det finns ett stort behov för fotgängare och cyklister att röra sig även i öst-västlig riktning. I denna riktning är emellertid inte det separata nätet lika väl utbyggt. Det är framförallt längs Folkets husgatan och Nygatan samt till/från badplatsen man cyklar i blandtrafik.



Figur 5.1 Del av Bromölla tätort, cykelvägarna är rödmarkerade.

Cykelvägnätet mellan Bromölla tätort och kringliggande tätorter är väl utbyggt. Från Bromölla cyklar man till Näsrum, Gualöv, Valje och Nymölla på cykelvägar. Däremot är cykelvägnätet mellan de kringliggande orterna inte fullt utbyggt.

I Näsrum går en gång- och cykelväg från Stuevägen ner till biblioteket i grönområdet.

I Valje finns en gång- och cykelväg längs Östersjövägen.

Otrygghet och konflikter

Cykelolyckorna i Bromölla tätort är ganska spridda i hela tätorten, men med en viss koncentration till Tians väg. Majoriteten av cykelolyckorna är singelolyckor, ca 25 % är olyckor mellan cykel och motorfordon. Av de olyckor som fotgängare var inblandade i, var 75 % av olyckorna singelolyckor och 20 % var olyckor mellan fotgängare och motorfordon. Många olyckor där fotgängare är inblandade är halkolyckor, ca 30 %. Av de olyckor där

fotgängare eller cyklister var inblandade skedde 12 respektive 20 % i korsningar. Gående och cyklister upplever otrygghet över att mopeder ofta kör på gång- och cykelbanorna.

	Fotgängarolyckor		Cykelolyckor		Personbilsolyckor	
Totala antalet olyckor	49		81		72	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Singel	37	75	56	73	11	15
Olycka med motorfordon	10	20	20	25	35	49
Orsak						
Halkat	16	30	8	10		
Ramlat	14	30	26	30		
Plats						
I korsning	6	12	16	20	43	60

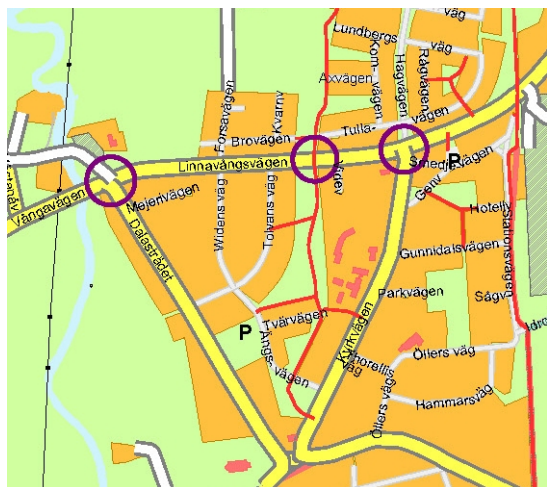
Tabell 5.1 Cykel- fotgängar- och personbilsolyckor 2000-2004 i Bromölla tätort

I undersökningen vi gjorde hos skolelever visade det sig att Folkets husgatan, Tians väg och Storgatan är gator som eleverna upplever som farliga. Vissa korsningar är speciellt utpekade som farliga av eleverna, Tians väg/Storgatan, Tians väg/Ågatan, Tians väg/Industrigatan, Dalagatan/Folkets husgatan, Folkets Husgatan/Fäladsvägen, Folkets husgatan/gc-väg mitt emot Dalagatan, och Dalagatan/Nygatan, se figur 5.2.



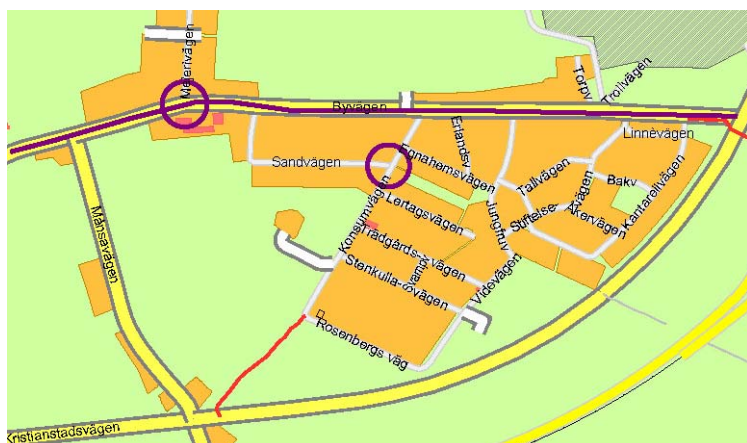
Figur 5.2 Platser och sträckor, lilamarkerade, i Bromölla där skoleleverna upplever trafiksituationen som farlig.

I Näsum är det främst korsningarna Linnavångsvägen/Dalastrådet, Linnavångsvägen/gc-väg och Linnavångsvägen/Kyrkvägen som upplevs farliga av eleverna, se figur 5.3.



Figur 5.3 Platser, lilamarkerade, i Näsum där skoleleverna upplever trafiksituationen som farlig.

I Gualöv upplever eleverna Byvägen och korsningarna Byvägen/Mejerivägen och Konsumvägen/Sandvägen som farliga, se figur 5.4.



Figur 5.4 Platser och sträckor, lilamarkerade, i Gualöv där skoleleverna upplever trafiksituationen som farlig.

I Valje, Edenryd och Nymölla är det främst Östersjövägen som eleverna upplever som farlig.

På de ställena som eleverna har pekat ut som farliga händer det flest olyckor på Tians väg, det är också på Tians väg som flest fotgängare/cyklister har blivit påkörda av personbil, se tabell 5.2. På de platser som inte finns redovisade i tabellen har inga olyckor registrerats i STRADA.

Plats	Fotgängare eller cyklist blivit påkörd av personbil	Halkat	Övrigt	Totalt
Folkets husgatan	2	1	7	10
Tians väg	10	5	10	25
Storgatan	1		8	9
Tians väg/Ågatan		1	1	2
Tians väg/Industrigatan	2			2
Dalag./Nyg.		1		1
Östersjöv.		1		1

Tabell 5.2 Olyckor i Bromölla kommun år 2000-2004

Utbyggnadsstrategier

Fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar i kommunen. Utbyggnad av cykelvägar längs det statliga vägnätet görs i samverkan med Vägverket.

Cykelväg Håkanryd-Grödbby, Edenryd-Nymölla, Valje-Bromölla ligger i Vägverkets cykelledsplan för Skåne.

Vid ny byggnation av bostäder och verksamheter ska de nya områdena förses med goda gång- och cykelförbindelser till olika målpunkter.

5.3 Kollektivtrafik

Regional tåg- och busstrafik

Två busslinjer och en regional tåglinje trafikerar Bromölla, busslinje 558 mellan Kristianstad och Sölvesborg, busslinje 561 mellan Bromölla och Olofström samt kustpilen mellan Kristianstad och Karlskrona. I Bromölla finns en busstation i centrum på Olof Palmes plats, järnvägsstation ligger i sydöstra delen av tätorten.

Utanför Gualöv och i Valje stannar regionbussen som går mellan Kristianstad och Sölvesborg, 27 respektive 18 turer per vardag.

I Näsum stannar regionbussen som går mellan Olofström-Kristianstad, en tur per vardag, och den som går mellan Olofström-Bromölla, 19 turer per vardag.

Närtrafik

I Bromölla kommun finns 3 olika närtrafikområden, Grödbby och Håkanryd, Näsumsområdet och Nymölla och Edenryd. Det är 3 olika turer per område och dag, turerna måste förbeställas.

Övrigt

Sommaren 2005 startade arbetet med att elektrifiera Blekinge kustbana, mellan Kristianstad och Karlskrona. Under 2 år kommer banan att vara avstängd för persontrafik, tågen ersätts då av bussar.

5.4 Biltrafik

Huvudnät

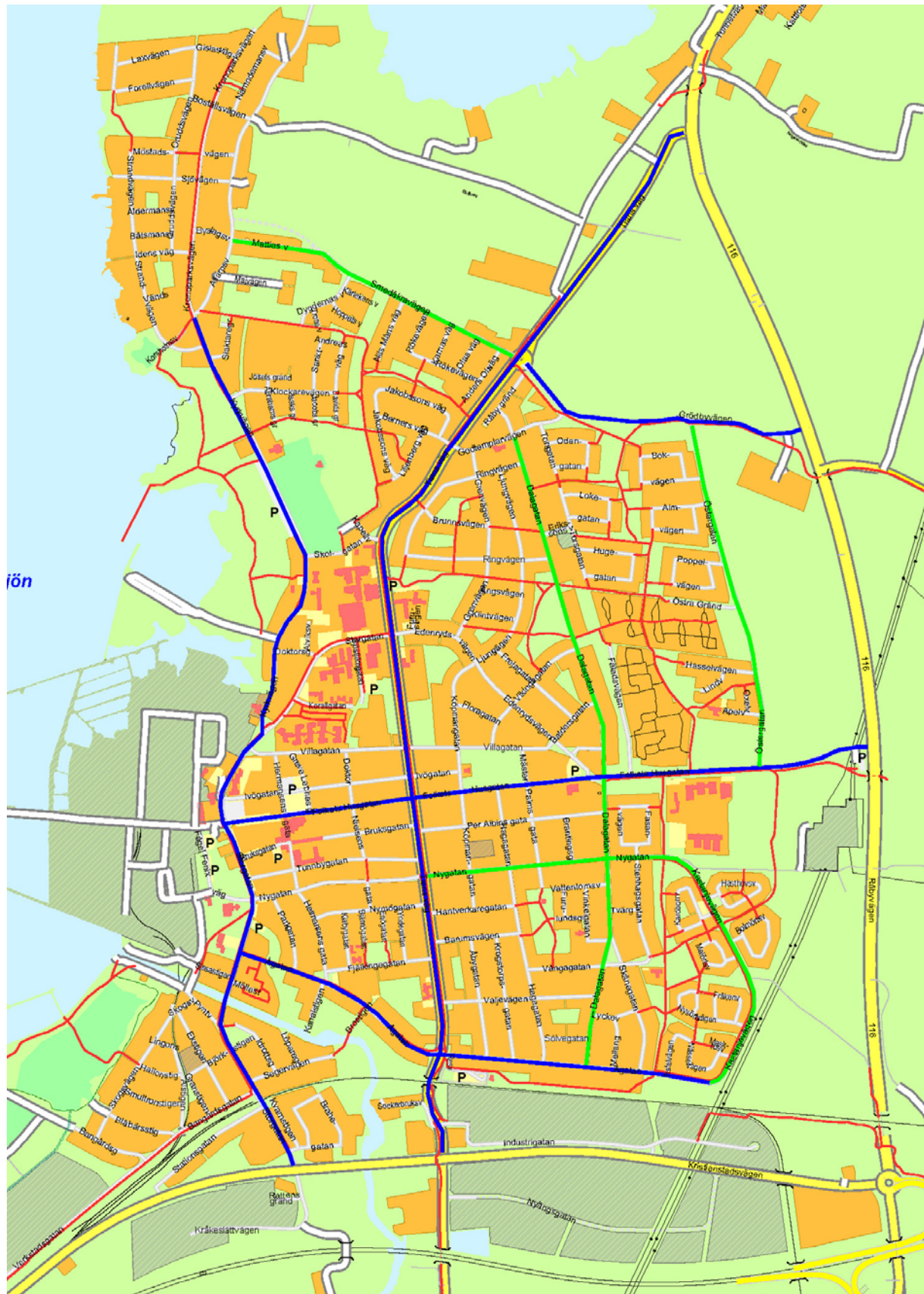
Söder och öster om Bromölla går två större förbifarter, E22 i söder och väg 116 i öster. Orten har fem anslutningar till förbifarterna. Vägverket är väghållare för E22 och väg 116.

E22 går mellan Malmö och Kalmar, förbi Bromölla är E22 motorväg sen juni 2004. Väg 116 öster om Bromölla går från E22 och upp mot Olofström.

Tians väg är en viktig huvudgata mellan ortens norra och södra delar. Samma funktion fyller Kyrkvägen/Storgatan, mellan Ivetofta i norr via centrum och vidare mot väg 2083 (Kristianstadsvägen) i söder. Folkets husgatan är en viktig länk för trafiken i öst-västlig riktning. Dessa gator utgör tillsammans med Grödbylvägen och Ågatan stommen i huvudvägnätet. Grödbylvägen och Folkets husgatan ansluter till väg 116 i öster. Se figur 5.5.

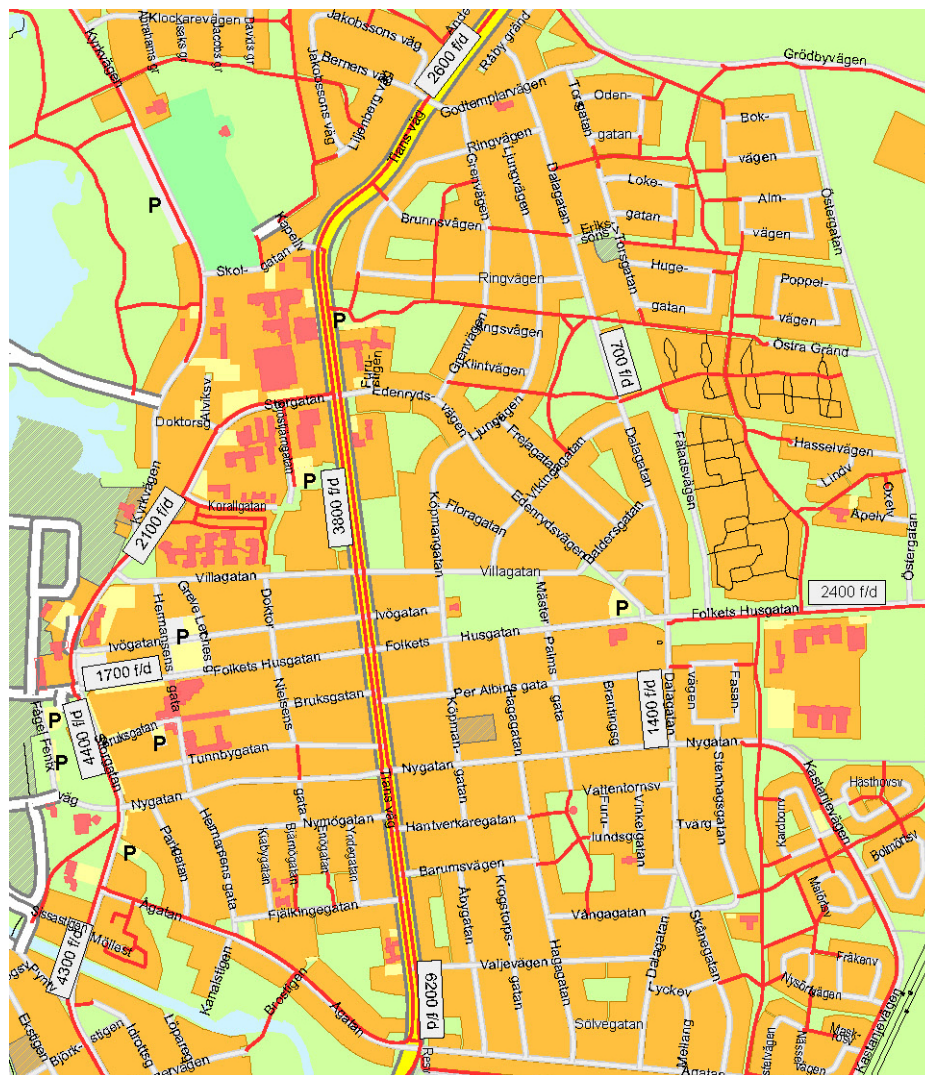
Dalagatan, Östergatan, Smedåkravägen och Kastanjevägen/Nygatan har en uppsamlande funktion.

I Bromölla tätort är skyltad hastighet 50 km/h med undantag på gatorna runt skolorna där det är 30 km/h under skoltid samt vissa centrungator.



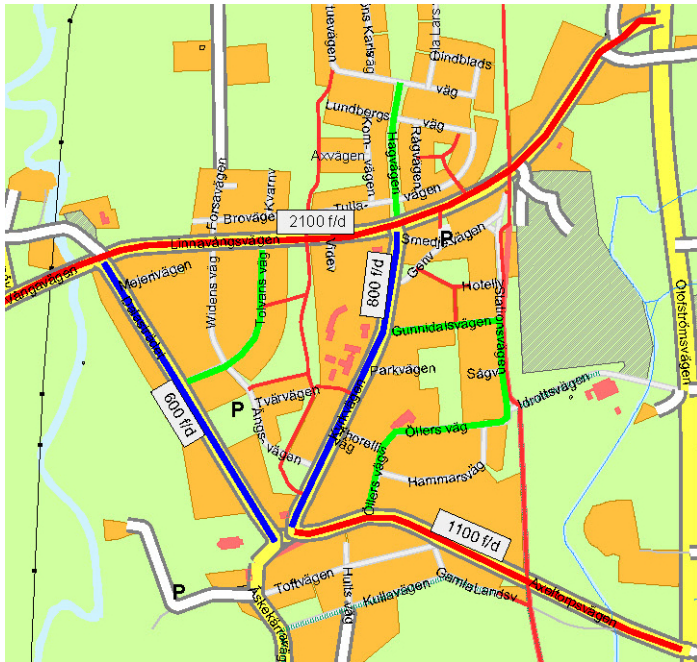
Figur 5.5 Gatuklassificering i Bromölla. Blå = Huvudgata och Grön = Uppsamlingsgata.

Trafikmätning är utförd i september 2003 i Bromölla, men då endast som dygnsmätning. I tätorten är det Tians väg och Storgatan som har de största trafikflöde, 2500-6200 fordon/dygn respektive 2000-4500 fordon/dygn. På Folkets husgatan är det 1700-2400 fordon/dygn. Vägverket har gjort nya trafikmätningar i och med öppnandet av motorvägen. De mätningarna visar att på E22 innan Gualöv är ca 15000 fordon/dygn. På motorvägen 10000 fordon/dygn och på väg 2083 (Kristianstadsvägen) 4000 fordon/dygn. Trafikmätningarna redovisas i figur 5.6.



Figur 5.6 Trafikflöde i Bromölla, september 2003

I Näsrum finns två infarts/genomfartsgator Linnavångsvägen i norr och Axeltorpsvägen i söder. Huvudvägnätet utgörs av huvudgatorna Dalastrådet och Kyrkvägen samt uppsamlingsgatorna Tolvans väg, Hagvägen och Gunnidalsvägen/Stationsvägen/Öllers väg. Högsta tillåtna hastighet i Näsrum tätort är 50 km/h, med undantag utanför skolorna där det är 30 km/h under skoltid. På Linnavångsvägen och Axeltorpsvägen går det ca 2100 respektive 1100 fordon/dygn. På Dalastrådet och Kyrkvägen går det ca 600 respektive 800 fordon/dygn. Se figur 5.7.



Figur 5.7 Gatuklassificering och trafikflöde i Näsrum. Blå = Huvudgata, Grön = Uppsamlingsgata och Röd = Infart/Genomfartsgata.

I Gualöv finns en infartsgata Byvägen. Uppsamlingsgator är Konsumvägen, Stiftelsevägen och Videvägen/Jungfruvägen. På Månsvägen och Byvägen är högsta tillåtna hastighet 70 km/h respektive 50 km/h undantag utanför skolan där är det 30 km/h under skoltid. I övriga tätorten är den högsta tillåtna hastigheten 30 km/h. På Byvägen går det ca 750 fordon/dygn.

I Valje finns två infarts/genomfartsgator Sölvesborgsvägen och Östersjövägen. Uppsamlingsgatorna är Strandviksvägen och Vidriksbergsvägen. I Valje är högsta tillåtna hastighet 50 km/h. På Sölvesborgsvägen och Östersjövägen går det ca 1800 respektive 1300 fordon/dygn.

I Nymölla finns två infarts/genomfartsväg Nymöllavägen och Tostebergavägen. I Nymölla är högsta tillåtna hastighet 50 km/h. På Nymöllavägen går det ca 1200 fordon/dygn västerifrån och ca 2400 fordon/dygn österifrån. På Tostebergavägen går det ca 300 fordon/dygn.

Trafiksäkerhet

Under perioden 2000-01-01 – 2004-12-31 har det inträffat 421 olyckor i Bromölla kommun, enligt STRADA, (i en olycka kan flera personer vara inblandade). Av olyckorna var 10 dödsolyckor, 27 svårt skadade, 355 lindrigt skadade och 29 utan personskada. En vanlig orsak till olyckorna är förare som missat väjningsplikt/högerregeln.

Utbyggnadsstrategier

Vid ny byggnation av bostäder och verksamheter kommer trafikflödena studeras så vi får ett jämt flöde och att gatorna klarar den nyalstrade trafiken, eventuella förändringar i gatunätet kan bli aktuella.

5.5 Parkering

All kommunal parkering är avgiftsfri i Bromölla kommun. En del parkeringar är tidsbegränsade, där ska p-skiva användas. Parkeringsvakter kontrollerar så att parkeringsreglerna efterlevs.

6. ÅTGÄRDSANALYS

För att komma närmare visionen för Bromölla kommun och nå de mål som finns, analyserades olycksstatistiken, enkäterna från skoleleverna samt inkomna synpunkter från allmänheten och följande åtgärder föreslås för att trafiksituationen ska kännas säkrare och tryggare för trafikanterna.

6.1 Bromölla

Tians väg

Tians väg går i nord-sydlig riktning genom hela tätorten. Medelhastigheten på Tians väg varierar mellan 46 km/h och 52 km/h och 85-percentilen (ett mått på hastigheten i en viss punkt som beskriver den hastighet som 15 % av bilisterna överskrider) varierar mellan 53 km/h och 59 km/h där hastighetsbegränsningen är 50 km/h. På Tians väg finns cykelbana på västra sidan mellan Kristianstadsvägen och Industrigatan, på östra sidan mellan Industrigatan och Ågatan, båda sidor om vägen mellan Ågatan och Humleskolans infart, mellan Humleskolans infart och Grödbyvägen finns det cykelbana på västra sidan. Detta skapar en osäkerhet för cyklister, som cyklar på trottoaren för att de vet inte hur de ska cykla.



Figur 6.1 Tians väg, i höjd med Tiansgården

Tänkbar åtgärd är att anordna dubbelsidig cykelbana på båda sidor om Tians väg där det inte finns idag och där det finns möjlighet att anordna, för att få en sammanhängande och säkrare cykelväg.

Folkets husgatan

Folkets husgatan går i öst-västlig riktning genom hela tätorten. Medelhastigheten på Folkets husgatan varierar mellan ca 38 km/h och 48 km/h, 85-percentilen varierar från ca 45 km/h till 56 km/h där hastighetsbegränsningen är 50 km/h. På Folkets husgatan mellan Storgatan och Dalagatan finns ingen cykelbana, mellan Dalagatan och väg 116 finns gång och cykelbana på södra sidan om Folkets husgatan. Cyklister och motorfordon blandas på stora delar av Folkets husgatan.



Figur 6.2 Folkets husgatan

Tänkbar åtgärd är att anordna cykelbana på Folket husgatan mellan Storgatan och Dalagatan.

Korsningen Kristianstadsvägen/Tians väg/Industrigatan

Problematiken i korsningen Tians väg/Industrigatan är att det är en väldig lutning neråt i den norra anslutningen till korsningen. Sikten är inte bra, vilket skapar en osäkerhet.



Figur 6.3 Korsningen Tians väg / Industrigatan

Tänkbara åtgärder är att anlägga en cirkulationsplats för att få en lugnare körritm och en säkrare korsning. Preems utfart borde kunna flyttas till norra eller östra sidan mot Industrigatan dels för att minska på antalet utfarter till Tians väg och dels för att dra fram en cykelbana även på östra sidan av Tians väg. Det är viktigt att kommunen tillsammans med Vägverket tittar på en totallösning för korsningarna Tians väg/Industrigatan och Tians väg/Kristianstadsvägen, för att få bästa möjliga lösning i detta område där det idag är många in- och utfarter med stort trafikflöde på kort sträcka.

Gång- och cykelvägen under järnvägsviadukten

Gång- och cykelvägen under järnvägsviadukten är smal, svänger och där finns en trevägskorsning längst ner. Cyklister som kommer i korsningen har hög hastighet eftersom det är en kraftig lutning på alla anslutande gc-vägar.



Figur 6.4 Gc-vägen under järnvägsviadukten, sikten norrut



Figur 6.5 Gc-vägen under järnvägsviadukten, sikten söderut

Tänkbar åtgärd är att rätta upp gång- och cykelvägen för att förbättra sikten så mötande cyklister hinner uppfatta varandra och därmed minska risken för att en olycka ska ske.

Korsningen Tians väg/Nygatan

Korsningen Tians väg/Nygatan upplevs som osäker, Tians väg är rak och bred här vilket bidrar till hastighetsökning.



Figur 6.6 Korsningen Tians väg/Nygatan

Tänkbar åtgärd är att anlägga en liten cirkulationsplats i korsningen, det bryter av den långa, raka och breda Tians väg samt reducerar hastigheten.

Korsningen Tians väg/Folkets husgatan

Både Folkets husgatan och Tians väg är breda och raka vägar. Bilister på Folkets husgatan kan få uppfattningen av att de färdas på en huvudled och missar att de har väjningsplikt.



Figur 6.7 Korsningen Tians väg / Folket husgatan

Tänkbar åtgärd är att anlägga en minirondell i korsningen det blir en fartdämpare, höjd säkerhet och lugnare tempo för alla.

Korsningen Tians väg/Storgatan

I den här korsningen rör sig många barn och de känner sig otrygga i korsningen. Bilister som kommer på Storgatan och ska ut på Tians väg uppfattar inte att de har väjningsplikt.



Figur 6.8 Korsningen Tians väg / Storgatan

Tänkbar åtgärd är att höja upp hela korsningen. Cyklisterna känner sig tryggare i och med att bilisterna är tvungna att sakta in innan korsningen på grund av upphöjningen. Väjningsplikten uppmärksammas bättre eftersom bilisten blir tvungna att sänka hastigheten.

Korsningen Folkets husgatan/Dalagatan

Folkets husgatan är en bred och rak väg, där förare kan få känslan av att de kör på en huvudled, det gör att flera förare missar väjningsplikten. Korsningen upplevs som osäker av de oskyddade trafikanterna.



Figur 6.9 Korsningen Folkets husgatan/Dalagatan

Tänkbar åtgärd är att anlägga en minirondell i korsningen, då blir det ett lugnare tempo, lägre hastighet och korsningen blir säkrare.

Korsningen Folkets husgatan/Fäladsväg

I den här korsning rör sig många barn, och de ska över till motsatt sida för att sen cykla vidare på cykelbanan. Barnen känner sig otrygga i korsningen.



Figur 6.10 Korsningen Folkets husgatan/Fäladsväg

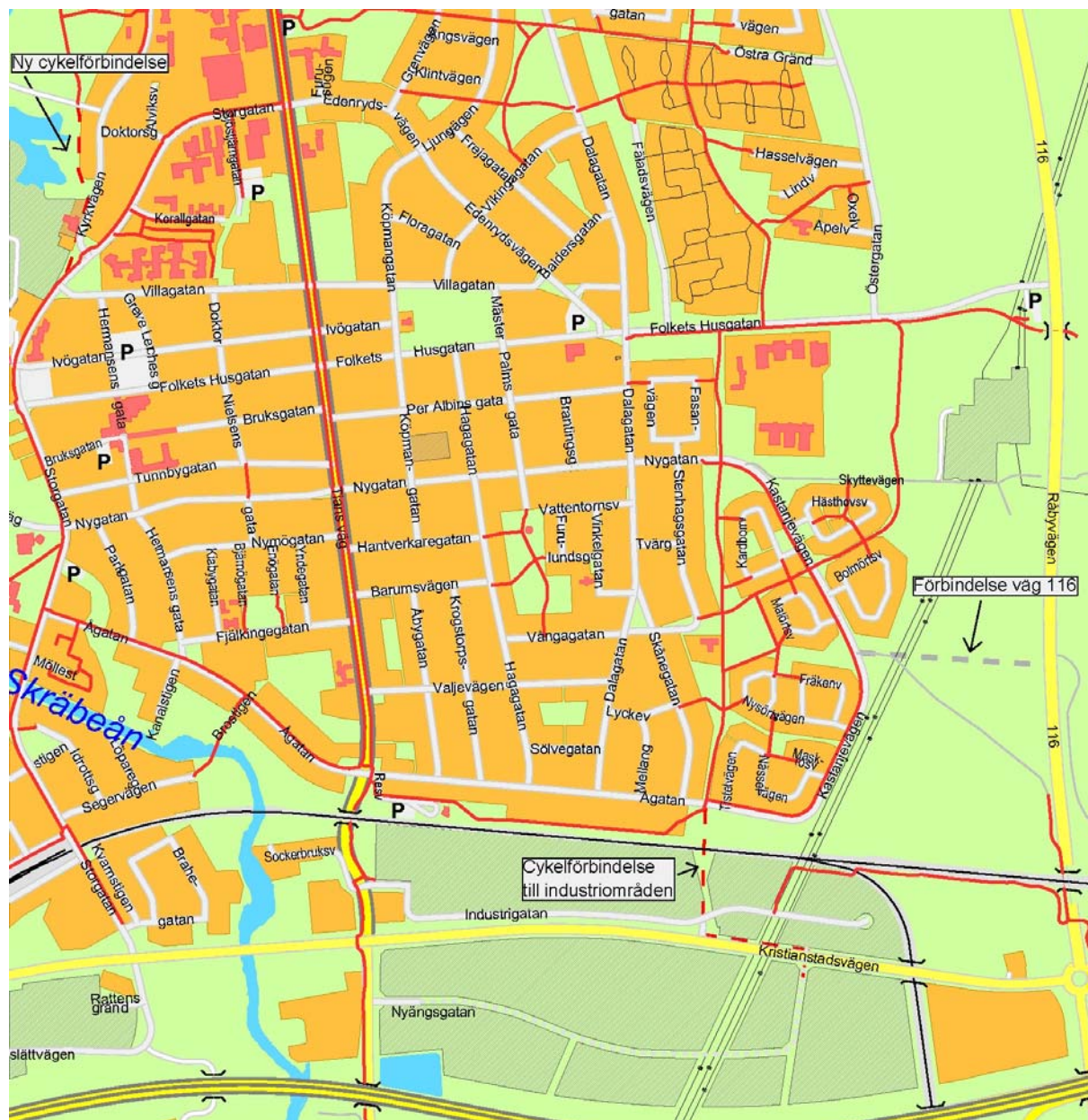
Tänkbar åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg på norra sidan om Folkets husgatan mellan Fäladsvägen och överfarten vid Dalaskolan.

Övriga åtgärder i Bromölla

Många använder idag Folkets husgatan när de ska ut på väg 116 och Folkets husgatan går förbi Dalaskolan. För att avlasta Folkets husgatan och minska trafiken utanför skolan är en tänkbar åtgärd att anlägga en ny väg som förbinder Kastanjevägen med väg 116, se figur 6.11.

Idag slutar gång- och cykelstråket från Ivetofta och Korsholmen nere vid småbåtshamnen. Vill man fortsätta cykla söderut måste man cykla upp till Kyrkvägen och sen fortsätta cykla ute i körbanan för att sen komma på gång- och cykelstråket i korsningen Storgatan/Kyrkvägen. För att få ett sammanhängande gång- och cykelstråk är en tänkbar åtgärd att anlägga en gång- och cykelväg väster om Kyrkvägen i grönområdet, se figur 6.11.

I grönområdet väster om Kastanjevägen går en gång- och cykelväg i nordsydlig riktning, söder om Ågatan går en gång- och cykelväg i östvästlig riktning. För att få en gen gång- och cykelförbindelse till Industrigatan och det nya industriområdet är en tänkbar åtgärd att anordna en gång- och cykel förbindelse från Ågatan, förbi järnvägen och ner till industriområdena, se figur 6.11.



Figur 6.11 Övriga tänkbara åtgärder i Bromölla

6.2 Näsum

Linnavångsvägen

Linnavångsvägen är en genomfartsled med ca 2100 fordon/dygn. Det finns idag en trottoar längs med gatan, men cyklister är hänvisade till gatan. Gatan upplevs som osäker att cykla på.



Figur 6.12 Linnavångsvägen i Näsum

Tänkbar åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg längs norra sidan av Linnavångsvägen.

Korsningen Linnavångsvägen/Dalasträdet

I korsningen Linnavångsvägen/Dalasträdet är det mycket dålig sikt.



Figur 6.13 Korsningen Linnavångsvägen/Dalasträdet i Näsum



Figur 6.14 Sikten österut från Dalastrådet ut på Linnavångsvägen

Tänkbar åtgärd är att minska på växtligheten för att förbättra sikten.

Korsningen Linnavångsvägen/gc-väg

På gång- och cykelöverfarten på Linnavångsvägen ca 200 meter väster om Kyrkvägen upplevs som osäker .



Figur 6.15 Korsningen Linnavångsvägen/gc-väg i Näsrum



Figur 6.16 Ge-vägen över Linnavångsvägen

Tänkbar åtgärd är att höja upp gång- och cykelöverfarten samt sätta upp digitala skyltar om att bilarna ska stanna för gående (liksom de som finns vid Dalaskolan i Bromölla).

Korsningen Linnavångsvägen/Kyrkvägen

Korsningen Linnavångsvägen/Kyrkvägen upplevs som osäker.



Figur 6.17 Övergångsställe på Linnavångsvägen i anslutning till korsningen med Kyrkvägen.

Tänkbar åtgärd är att höja upp övergångsstället och flytta ut HärGårMan-skyltarna närmare körbanan.

6.3 Gualöv

Byvägen

Byvägen upplevs som osäker av de oskyddade trafikanterna. Det finns idag en trottoar längs Byvägen, cyklister är hänvisade till gatan.



Figur 6.18 Byvägen i Gualöv

Tänkbar åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg längs med Byvägen.

6.4 Valje, Edenryd och Nymölla

Östersjövägen

Östersjövägen är en smal väg med ca 1300 fordon/dygn. Många barn rör sig på Östersjövägen eftersom Edenrydskolan ligger där. Barnen upplever vägen som farlig.



Figur 6.19 Östersjövägen



Figur 6.20 Östersjövägen, utanför Edenryds skola.

Tänkbar åtgärd är att anlägga en gång- och cykelväg mellan Nymölla – Edenryd och Edenryd – Valje.

Övriga åtgärder i Valje

Korsningen Vidriksbergsvägen/järnvägen upplevs som en osäker passage, ett alternativ till planskild korsning, planskild korsning är mycket kostsam, är att stänga korsningen och göra en förbindelse mellan Vidriksbergsvägen och Levrassjövägen. Se figur 6.21



Figur 6.21 Övriga åtgärder i Valje

6.5 Allmänt

Förbättra sikten i korsningar, i många fall innebär det att se till att kommunens regler för hur höga häckar, träd och staket etc får vara i anslutning till korsningar.

Förbättra drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Många olyckor orsakas av att det varit snö och is på trottoarer och cykelvägar.

Det är idag många bilar som utsätts för skadegörelse och cyklar som stjäls eller utsätts för skadegörelse när de står parkerade. För att komma tillrätta med skadegörelsen och stölderna krävs att platserna är upplysta och att de är mycket folk i rörelse, ett annat alternativ är kameraövervakning.

6.6 Prioritering av åtgärdsförslagen

Prioritetsgrupp A

Gc-väg längs Folkets husgatan
Korsning Kristianstadsvägen/Tians väg/Industrigatan
Gc-vägen under järnvägen
Korsning Tians väg/Storgatan
Korsningen Folkets husgatan/Dalagatan
Korsningen Linnavångsvägen/Dalasträdet
Gc-väg Östersjövägen
Allmänt sikten i korsningar
Allmänt drift och underhåll
Allmänt upplyst på parkeringar för bilar och cyklar

Prioritetsgrupp B

Kontinuerlig gc-väg Tians väg
Korsningen Tians väg/Nygatan
Korsning Tians väg/Folkets husgatan
Gc-väg mellan Småbåtshamnen och Storgatan
Gc-väg längs Linnavångsvägen i Näsum
Gc-väg längs Byvägen i Gualöv

Prioritetsgrupp C

Korsningen Folkets husgatan/Fälads väg
Ny anslutning väg 116
Cykelförbindelse mellan Ågatan och Nyängsgatan
Korsning Linnavångsvägen/gc-väg
Korsning Linnavångsvägen/Kyrkvägen
Vägförbindelse mellan Levråsjövägen och Vidriksbergsvägen

Prioritetsgrupp A avses utföras år 2007-2010 under förutsättning att ekonomiska förutsättningar finns.

Prioritetsgrupp B avses utföras år 2011-2014 under förutsättning att ekonomiska förutsättningar finns.

Prioritetsgrupp C avses utföras år 2015-2018 under förutsättning att ekonomiska förutsättningar finns.

7 LITTERATURFÖRTECKNING

Banverkets sektorsredovisning

Bromölla centrumutvecklingsplan för Bromölla centrum, 2001 rev 2004-11-15

Bromölla kommunfakta 2004

Bromölla kommun, miljöpolicy. Handlingsplan – Agenda-21. Antagen av KF 1996-12-20.

Bromölla kommun, miljövårdsprogram. Antagen av KF 1996-12-20.

Cykel- och vandringsledskarta, Bromölla kommun juni 2003.

Från vägbyggare till samhällsbyggare Vägverket publ 2002:91

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut, AU 2004-05-27, § 131 Bromölla kommuns trafiksäkerhetsprogram

Näringslivsplan, Bromölla kommun 2004

Prop 1996/97: 53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter

Prop 1997/98: 56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Prop 2001/02: 20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Region Skåne, 2003, Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015

Reg skr 2003/2004:9 EU-prioriteringar för att nå miljömålen

Reg skr 2003/2004:129 En svensk strategi för hållbar utveckling

Resvaneundersökning i Bromölla, 2005, SWECO VBB i Stockholm

Sverige 2009 - förslag till vision. Boverket Rapport 1994:14

STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Trafikflöde, www.vv.se (2005-02-28)

Trafikmätning – Bromölla Kommun September 2003. Vägverket konsult, 2003.

Trafiknätnanalys av gatunätet i Bromölla och Näsrum. Tyréns infrakonsult, 2000.

Vi gör den goda resan möjlig, Vägverket

Kvalitetsprogram för vägarkitektur Vägverket publ 1999:102

Vägverkets sektorsredovisning

Vägverket, Region Skåne, 2002, Cykelledsplan för Skåne

Vägverkets årsredovisning

ÖP 2000 Bromölla kommun

www.banverket.se

www.bromolla.se

www.skanetrafiken.se

www.vv.se



www.bromolla.se