

Ansökan om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikåtgärder, samt till trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet åren 2017-2019 i Skåne län.

Dnr KS/2016:420 047

Samhällsbyggnadsförslag till Samhällsbyggnadsutskottet

Samhällsbyggnad föreslår samhällsbyggnadsutskottet föreslå kommunstyrelsen besluta:

- enligt Samhällsbyggnads förslag angående ansökan om statlig medfinansiering (statsbidrag) till regionala kollektivtjänsterna, samt trafiksäkerhet och miljö på kommunala gator, inom regional plan för transportinfrastruktur i Skåne, inför Trafikverkets verksamhetsplan 2017-2019 i Skåne.

Sammanfattning av ärendet

Trafikverket uppdaterar sin medfinansiering till kollektivåtgärder samt trafiksäkerhetshöjande och miljöförbättrande åtgärder årligen.

Årets ansökan avser åren 2017-2019.

Beslutsunderlag

Ansökan till Trafikverket, uppställning av prioriterade objekt.

PM över korsningar Rv 15 (bilaga 1)

Brobesiktningsprotokoll (bilaga 2)

Karta (bilaga 3)

Johan Persson
Mark och Exploateringschef

Tomislav Kljucevic
Trafik- och gatuingenjör

Beslutet skickas till

Ekonomiavdelningen

Samhällsbyggnad

Samhällsbyggnad, Trafik- och Gatuingenjör

Korsningar Rv 15 Osby tätort.

PM Trafik

Förutsättningar

Tvärledens genomfart Osby tätort

Tvärleden, vägen från Blekinge till västkusten via Olofström, Lönsboda, Osby och Markaryd är på väg att bli verklighet.

Förbindelsen mellan Halmstad och Markaryd har successivt förbättrats och byggts om.

Beträffande delen Markaryd – Osby fastställdes arbetsplanen under hösten 2007. Byggnationen kom i gång under 2009 och färdigställdes och invigdes 2011

För Osby kommuns del kommer nu prioriteringen att ligga på en ny förbifart i Lönsboda som är starkt drabbad av den ökade och tunga trafiken.

I samband med att Osby kommun tar fram en ny översiktsplan har kommunen i samarbete med Vägverket utrett frågan om en ev förbifart av Osby tätort för Tvärleden. Förbifarten är nu inlagt i översiktsplanen som en framtida möjlig lösning.

I det korta perspektivet kommer Tvärleden att passera genom Osby tätort i samma sträckning som Rv 15. I samarbete med vägverket har korsningarna utmed Rv 15 analyserats och förväntade problem i samband med ökad trafik har dokumenterats och förbättringsåtgärder föreslås.

Sträckan har studerats utifrån följande

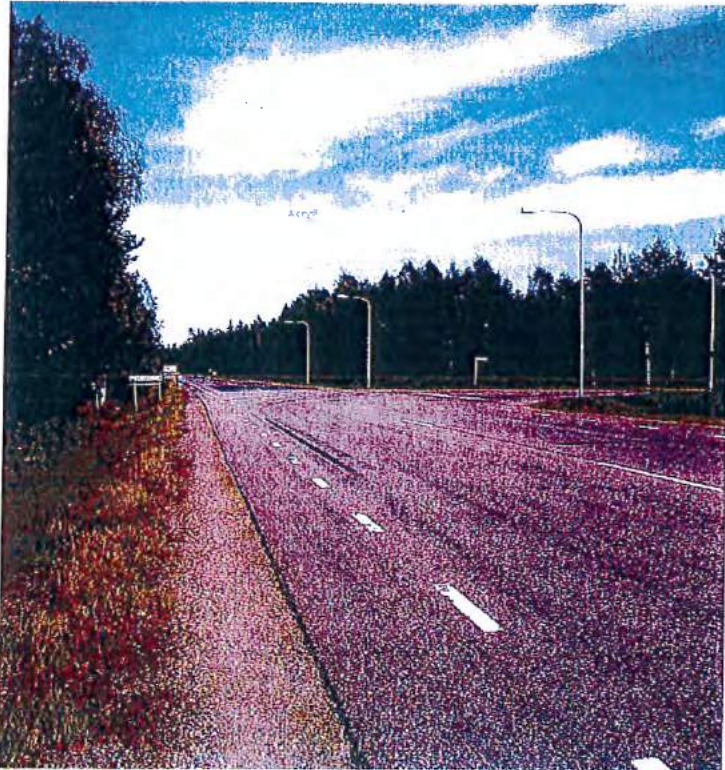
- Trafikmängd
- Funktion i de olika delarna
- Hastigheter
- Rörelsemönster för gående - cyklister
- Säkerhet – skydd

Följande korsningar har studerats

- Korsning nr 1 : Rv 15/ Mossvägen.
- Korsning nr 2 : Rv 15/ Hallarydsvägen
- Korsning nr 3 : Rv 15/ Leksaksgatan/ Lärkvägen
- Korsning nr 4 : Rv 15/ Västra Storgatan
- Korsning nr 5 : Rv 15/ Kyrkogatan
- Korsning nr 6 : Rv 15/ Theodor Kvants väg
- Korsning nr 7 : Rv 15/ Källsvedsvägen
- Korsning nr 8 : Rv 15/ Vintervägen
- Korsning nr 9 : Rv 15/ Karl Johans väg
- Korsning nr 10 : Rv 15/ G:a Visseltoftavägen



Korsning nr 1 Rv 15/ Mossvägen.



Rv 15/ Mossvägen sedd från Visseltofta

Korsningen väg Rv 15/ Mossvägen ligger i nordvästra Osby just innanför tätbebyggt område. Mossvägen fungerar som huvudgata inom Osby och är infart till industriområde nordväst. Vidare används Mossvägen som utryckningsväg i riktning mot Visseltofta för ambulans och brandkår. Trafikmängderna är 2091 fordon (2007) på Rv 15 och 1347 fordon (2007) på Mossvägen, andelen tung trafik är 223 (11 %) resp. 214 (16%). Mossvägen är i en framtid tänkt att förlängas fram till Hässleholmsvägen vilket möjliggör avlastning av nuvarande genomfartsgator Skeingevägen- Västra Storgatan resp. Hässleholmsvägen- Kyrkogatan. Antalet gående och cyklister som passerar korsningen måste anses som ringa. Hastigheten i korset är satt till 70 km/h, medelhastigheten vid senaste mätningen är 76 km/h och har sedan år 2000 ej drabbats av några olyckor enl. Strada. På Mossvägen råder lämna företräde mot Rv 15.

Åtgärdsförslag : När tvärleden byggs ökar den tunga trafiken och korset måste byggas ut, i ett inledande skede kan en tätortsport anläggas för att dämpa hastigheterna i korsningen.

Korsning nr 2 Rv 15/ Hallarydsvägen

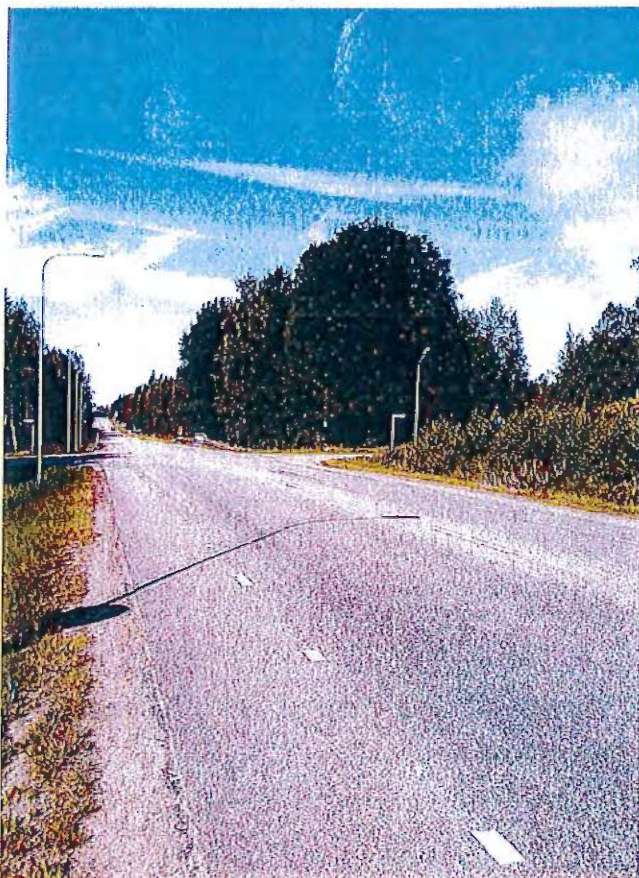


Rv 15/ Hallarydsvägen sedd mot Visseltofta.

Korsningen Rv 15/ Hallarydsvägen utnyttjas huvudsakligen som infart och genomfartsgata. Hallarydsvägen fungerar även som utryckningsväg för ambulans och brandkår och matas då genom Leksaksvägen/ Rv 15. Trafikmängderna är 2091 fordon (2007) väst korsningen och 3508 (2007) ost korsningen på Rv 15. På Hallarydsvägen är motsvarande siffra 1277 (2007). Andelen tung trafik är 223 (11%) resp. 458 (6%) på Rv 15 samt 154 (12%) på Hallarydsvägen. Hastigheten i korsningen är 70 km/h och medelhastigheten vid senaste mätningen var 71 km/h. Enl. Strada finns inga rapporterade olyckor. Hallaryds-området som ligger nordväst om korsningen har under senare år byggts ut vilket genererat ett antal gång och cyklister, vilka måste passera korsningen för anslutning till Sparvgatan. Gatukontoret byggde för ca 4 år sedan ut Gc- passagen väst om korsningen med bl.a. refuger och cykelfällor. Området är föremål för vidare exploatering och i samband med detta förväntas ytterligare gc-trafik. På Hallarydsvägen råder lämna företräde mot Rv 15.

Åtgärdsförslag: Tvärleden kommer att generera mer trafik, samt att man i samband med exploateringen av Hallarydsområdet kan vänta sig ytterligare gc-trafik. För att stärka de oskyddade trafikanterna är en gc-tunnel önskvärd (1,9 milj). I ett först skede kan eventuellt ytterligare avsmalning vid cykelpassagen ske, samt att varnislampor monteras.

Korsning nr 3 Rv 15/ Leksaksgatan/ Lärkvägen.



Rv 15/ Leksaksgatan sedd i riktning Visseltofta

Leksaksgatan används som lokalgata samt som utryckningsväg för ambulans och brandkår, vidare används gatan av en del tung trafik för varuleveranser till centrum. Andelen tunga fordon har emellertid minskat på senare år då det anlagts en refug i gatans södra del. Lärkvägen är Återvändsgatan och betjänar ett tiotal fastigheter. Korsningen har separat gc-tunnel med anslutningar till Lärkvägen och Granhöjden. Hastigheten i den berörda korsningen är satt till 70 km/h. Trafikmängderna vid senaste mätningen visar 3508 fordon (2007) på Rv 15 samt 1148 fordon på Leksaksgatan. Andelen tung trafik är 458 (6%) resp. 38 (3%). Enl. Strada har en dödsolycka inträffat (vänstersvängande). Korsningen förväntas inte få någon förändring av trafikflödet p.g.a. Tvärledens genomförande. På Leksaksgatan och Lärkvägen råder lämna företräde mot Rv 15. Korsningen är idag svår att upptäcka om man färdas på Rv 15.

Åtgärdsförslag: Korsningen bör förses med refuger samt spärrfält för att göra synbarheten större, idag kan den vara svår att upptäcka med påföljd att vänstersvägande löper risk att bli påkörda av upphinnande fordon

Korsning nr 4 Rv 15/ Västra Storgatan.



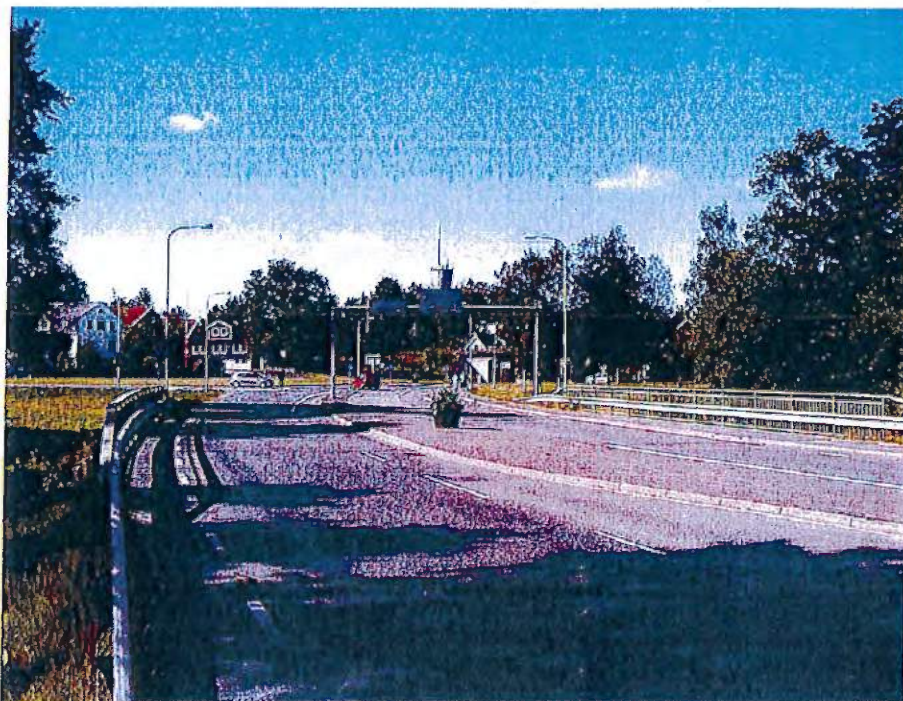
Rv 15/ Västra Storgatan sedd i riktning Visseltofta

Korsningen Rv 15/ Västra Storgatan tillhör de trafiktätaste korsningarna i Osby och är infart till Osby centrum. Västra Storgatan alstrar även viss genomfartstrafik, men förbud mot genomfart för lastbilar över 3,5 ton gäller mellan Rv 15 och Skeingevägen. Västra Storgatan norr om Rv 15 är utryckningsväg för ambulans och brandkår. Mest trafik har korsningen mellan kl.16- 18 då det bitvis uppstår långa köer p.g.a. dåliga siktförhållanden både mot Visseltofta och mot rv 23. Korsningen är försedd med vänsterkörfält från östra sidan. Den kraftiga lutningen på Västra Storgatan gör det vintertid bitvis mycket svårt att korsa, med tillbud som följd. Korsningen är försedd med övergångsställen på Rv 15 samt på Västra Storgatans södra sida, på norra sidan finns anslutning till gc- väg mot Granhöjden. Under tiden 1994- 1997 förekom 3 polisrapporterade olyckor och enl . Strada finns ingen registrering fr.o.m år 2000. Korsningen ligger i skyltad 50 km/h område och stopplikt gäller på Västra Storgatan. Trafiksiffrorna visar en trafik på 7392 fordon (2007) på Rv 15 och 4629 fordon (2007) på Västra Storgatan mot centrum samt 2654 fordon (2007) Västra Storgatan norrut. Korsningen ligger inom skyltad 50 km/h och medel-hastigheten ligger också på 50 km/h. Den tunga trafiken uppgår till 664 fordon (9%) på Rv 15, samt 205 fordon (4%) och 166 fordon (6%) på Västra Storgatan mot centrum resp. norrut.

Åtgärdsförslag : Korsningen har av kommunen största prioritet och kommer att byggas om till cirkulationsplats, marken nord och sydöst om korsningen är förvärvat. Vid tidigare kontakter med Vägverket har framkommit att kantbalkarna på bron över Kruseån går att höja varvid en bättre vertikalkurva erhålls. Osby kommun har i sin ansökan om statsbidrag till Vägverket prioriterat objektet.

Korsningen är ombyggd till cirkulationsplats år 2010

Korsning nr 5 Rv 15/ Kyrkogatan



Rv 15/ Kyrkogatan sedd i riktning mot centrum

Kyrkogatan/ Storgatan är infartfartsgata för de östra delarna av Osby samt som genomfartsgata till Hästveda. Korsningen är på Rv 15 och Kyrkogatan försedd med refuger och vänsterkörfält och ligger inom skyltad 50 km/h. Övergångsställe på Rv 15 finns idag inte i direkt anslutning till korsningen utan ligger ca 50 meter väst om korsningen. Under år 2006 etablerade Netto en affär strax nordost om korsningen vilket gör att en säker gc-passage behövs och, som i kombination med befintlig gc-väg norr om korsningen knyter ihop gc-trafiken till Gamleby. En polisrapporterad olycka finns för perioden 1994-1997 och fr.o.m. år 2000 finns inga rapporter i Strada. Trafiksiffrorna för korsningen visar på 7392 fordon (2007) väster om korsningen och 5267 fordon (2007) öster om korsningen. På Kyrkogatan är antalet fordon 3880 (2007). Den tunga trafiken uppgår på Rv 15 till 664 fordon (6%) väster om korsningen och 614 (12%) öster om korsningen. På Kyrkogatan är motsvarande siffra 261 (7%). På Kyrkogatan råder lämna företräde mot Rv 15.

Åtgärdsförslag: En cirkulationsplats placeras i Kyrkogatans förlängning med för-

skjutning åt norr för att underlätta för gående och cyklister på den södra sidan som får en egen gc-väg, vidare behålls gc-överfarten i norr- sydlig riktning vilken ligger strax väster om den blivande cirkulationsplatsen.

Osby kommun har blivit beviljad statsbidrag för ombyggnad till cirkulationsplats.

Korsning nr 6 Rv 15/ Theodor Kvants väg



Rv 15/ Theodor Kvants väg sedd mot centrum

Korsningen väg Rv 15/ Theodor Kvants väg används främst som in och utfart till Netto. Korsningen har funnits tidigare men användes endast som in och utfart för tre fastigheter norr om Rv 15. På Rv 15 finns refuger och vänsterkörfält från Osby. Trafiken i korsningen kommer att ytterligare då golfanläggning (driving ranch) är under utbyggnad norr om Nettos etablering. Trafiksiffrorna på Rv 15 är 5327 fordon (2007) och den tunga trafiken uppgår till 614 fordon (12%) och inga polisrapporterade olyckor finns rapporterade, korsningen ligger inom skyltad 50 km/h. På Theodor Kvants väg gäller lämna företräde mot Rv 15.

Atgärdsförslag: Korsningen har fått betydligt mer trafik i samband med de etableringar som har skett. Korsningen skulle behövas byggas ut med ett avkörningsfält från öster eventuellt kompletterat med refug enligt VGU kap 7. Gc- trafiken löses på så sätt att ett nytt övergångsställe anläggs strax väster om Theodor Kvants väg (förses med blinkande ljus) vilken ansluts även till Brolins väg.

Ombyggnad korsning 6 och 7 är utfört år 2013/14

Korsning nr 7 Rv 15 Källsvedsvägen



Rv 15/ Källsvedsvägen sedd mot Rv 23

Korsningen Rv 15/ Källsvedsvägen reglerar på norra sidan trafiken till Gamleby med ca 1000 invånare och till industriområde nordost. På södra sidan är det främst områdena runt Marklundavägen som utnyttjar korsningen, samt den tunga trafiken till Ekstrands trä & fanér. Korsningen är väl med utbyggd refuger och med vänsterkörfält från väst men saknar avkörningsfält och vänsterkörfält från öst, korsningen ligger i skyltat 70 km/h område. Trafikmätningarna visa att den tunga trafiken har minskat betydligt och sker nu vanligtvis via Vintervägen. Vidare finns i anslutning till korsningen busshållplatser men på den södra sidan saknas en säker anslutning norrut. Trafiksiffrorna visar på Rv 15 väster om korsningen 5267 fordon (2007) samt öster om korsningen 4186 fordon (2007), den tunga trafiken är 614 fordon (12%) väster om korsningen och 497 fordon (12%) öster om korsningen. På Källsvedsvägen norr om korsningen går 1578 fordon (2007) och 677 fordon (2007) söder om korsningen. Motsvarande siffror för den tunga trafiken är 80 fordon (5%) norr om korsningen och 56 fordon (8%) söder om korsningen. Inga polisrapporterade olyckor finns rapporterade under perioden 1994-97 eller enl. Strada sen år 2000. På Källsvedsvägen gäller stopplik mot Rv 15.

Åtgärdsförslag: Vänsterkörfält och avkörningsfält behövs från öster samt gång-

Passage med varningslampor till den södra busshållplatsen. Eventuellt kan Källsvedvägen stängas för tung trafik och all tung trafik till industriområde nordost sker via Vintervägen.

Korsning nr 8 Rv 15/ Vintervägen

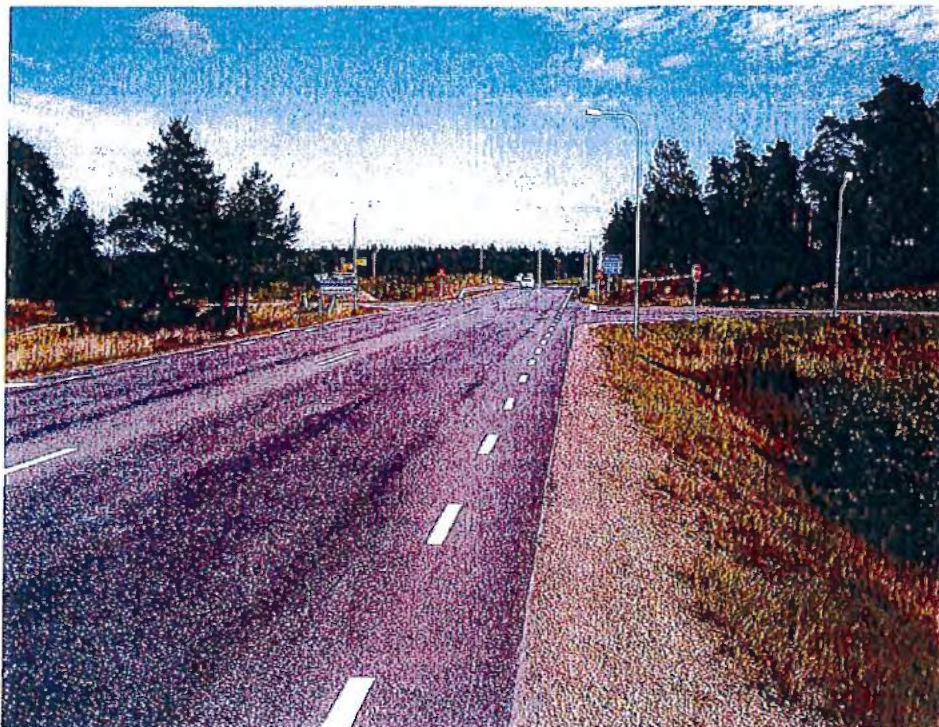


Rv 15/ Vintervägen sedd mot Rv 23

Korsningen väg Rv 15/ Vintervägen är avsedd som in och utfart till industriområde Nordost och byggdes som avlastning till Källsvedsvägen. Trafikmätningarna visar att flertalet tunga transporter sker via Vintervägen. Korsningen är väl utbyggd med målade refuger, samt vänsterkörfält från väster såväl som avkörningsfält från öster, samt ligger på skyltad 70 km/h sträcka. Trafiksiffrorna visar 4186 fordon på Rv 15 och 333 fordon (2007) på Vintervägen. Antalet tunga fordon är 497 (12%) på Rv 15 och 112 (34%) på Vintervägen. Inga olyckor finns rapporterade enl. Strada sen år 2000. På Vintervägen gäller lämna företräde mot Rv 15.

Åtgärdsförslag: Inga ytterligare åtgärder syns föreligga i den aktuella korsningen förutom en eventuell refug i avkörningsfältet till höger.

Korsning nr 9 Rv 15/ Karl Johans väg



Rv 15/ Karl Johans väg sedd mot Rv 23

Korsningen Rv 15/ Karl Johans väg används som infart till Marklunda by. Karl Johans väg går i nord- sydlig riktning mellan Rv 15 och Kristianstadsgatan. Viss del av trafiken kan antas utnyttja denna som genväg, men förbud mot genomfart med tung trafik gäller. På den norra sidan finns 10 fastigheter som utnyttjar korsningen , vidare är Karl Johans väg en del av cykelstråket Broby- Älmhult. Busshållplats finns i anslutning till korsningen men någon reglerad passage över vägen finns inte. Trafiksiffrorna på Rv 15 ligger väst om korsningen på 4186 fordon (2007) , samt på Karl Johans väg söder om korsningen 422 fordon (2007). Den tunga trafiken är på Rv 15 497 fordon (12%), samt på Karl Johans väg 32 fordon (8%). Korsningen ligger inom skyltad 70 km/h och en polisrapporterad olycka har skett under perioden 1994- 1997, enl. Strada finns inga rapporter sen år 2000. På Karl Johans väg gäller stopplikt från söder och lämna företräde från norr.

Åtgärdsförslag : Korsningen borde breddas upp och byggas ut med refuger och vänsterkörfält från öster samt att gående till busshållplatserna får en trygg och säker Passage med varningslampor.

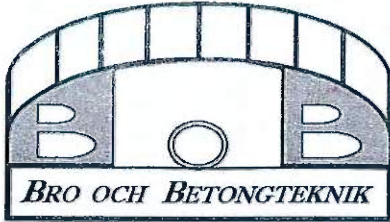
Korsning nr 10 Rv 15/G:a Visseltoftavägen



Rv 15/ G:a Visseltoftavägen sedd i riktning Visseltofta

G:a Visseltoftavägen går parallellt med Rv 15 och har även anslutning till Rv 15 ca 1 km i riktning Visseltofta, vägen betjänar ca 10 fastigheter. På G:a Visseltoftavägen råder lämna företräde mot Rv 15.

Åtgärdsförslag: Korsningen bör förses med refuger samt spärrfält för att göra synbarheten större.



Bilaga 2 1 (1)

Datum
2014-07-30

Beteckning
Bro 14 Marklundavägen

Vår referens
Lennart Rosenqvist

Er beteckning

Inspektion av vägbro över Driveån på Marklundavägen

Bro : Valvbro i betong
Konst. byggnad nr: Nr 14
Brotyp: Betongvalvbro i 3 spann
Byggnadsår: 1857 enligt minnessten, senare ombyggd.
Tidigare renoweringar: --
Senast besiktigad: 2007-05-08

Övrigt:

Noterade anmärkningar :

Grundläggning:

Okulärt inga rörelser i synliga delar. Tidigare kontrollerad utan anmärkning.

Överbyggnad:

Generellt sprickbildning i flera konstruktionsdelar, speciellt i mellanstöd.
Läckage genom valv, pågående urlakning. Isolering saknas troligen eller är otät.

Räcke:

Broräcken undermåliga, uppfyller ej krav. Vagräcke saknas i nordväst.

Övrigt:

Mycket växtlighet in på bron.

GC-bro på konsoler infäst i västra sidomuren, rörledning på konsoler i östra sidomuren.

Hela bron är i behov av omfattande reparation om den på sikt ska behållas som vägbro. Eventuell nedsättning av trafiklasten kan diskuteras.

Vagräcke mot tomt i sydöst kan demonteras utom närmast bron.

Bilag 3

