

PLAN FOR HOVEDSYKKELVEINETT MOSS



Foto: Sondre Schou Hauger

MILJØPARTIET DE GRØNNE MOSS
25. AUGUST 2015

**miljøpartiet
de grønne**

Innledning

Dette dokumentet presenterer en ny og offensiv sykkelplan for Moss kommune og er utarbeidet av Miljøpartiet de grønne i Moss. Vi forsøker med dette å samle eksisterende konsepter og forslag til konkrete og gjennomførbare prosjekter som kan bidra til økt sykkelkultur i Moss på kort sikt.

Konseptene er hentet fra følgende steder:

- Moss kommune
- Arbeidsgruppa i Moss kommune for «Sykkelbyen Moss og Rygge»
- Dokument: «Plan for hovedsykkelveinett Moss og Rygge»
- Statens vegvesen, sykkelhåndboka
- Urbanett analyse AS
- Private bidrag

Hvorfor satse på sykkelveier?

Sykkelsatsing gir store positive gevinster i bymiljøet, og en gjennomgående trend for gode sykkelbyer er at de strekker seg langt for å bli enda bedre. Byer med høy sykkelsatsing er mer levende, har bedre bymiljø og er mer tilgjengelige for barn, unge og eldre. I vellykkede sykkelbyer som København og Amsterdam er sykkelandelen over 35 %, hvilket betyr at sykkelen som transportmiddel er likeverdig med kollektiv, gange og bil. Eksempelvis anser de aller fleste Københavnere sykkelen som det beste alternativet for minst en av sine daglige reiser. Økt sykkelandel i en by gir mange positive effekter, listen under nevner noen av disse:

- Redusert klimabelastning
- Redusert støy, forurensing og veistøv
- Bedre arealutnyttelse, mulighet for å frigjøre eksisterende veiareal
- Reduserte kostnader til veier og vedlikehold
- Generelt forbedret bymiljø for mye trafikanter
- Bedre helse
- Bedre tilgjengelighet for barn, unge og gamle
- Mer sosialt
- Lettere å etablere hyggelige handlegater

Moss som sykkelby

Moss er pr i dag dessverre en svært dårlig sykkelby med en sykkelandel på kun 2-4 %. Vi har gang på gang blitt rangert sist eller nest sist i de siste sykkelbykåringene i Norge. Det er grunn til å tro at dette i stor grad skyldes svært dårlige sykkeltiltak, som preges av usammenhengende sykkelveier, løsninger som gir syklistene store ulemper, og manglende tilrettelegging i farlige kryss.

Samtidig har Moss en kompakt by- og befolkningskjerne med høy befolkningstetthet der de fleste butikker og servicetilbud er tilgjengelig innenfor 3 km avstand. En gjennomført sykkelsatsing i Moss med anlegging av gode og sammenhengene sykkeltiltak kan derfor gjøre Moss til en svært attraktiv sykkelby.

Moss sliter i dag med store trafikale problemer og de siste trafikkteillingene viser at dette i stor grad skyldes lokal kjøring. Trafikken over kanalbroen ble i 2014 målt til over 20 000 kjøretøy pr døgn (ÅDT),

dette er like høyt som trafikken over den nye Svinesundbroen (firefelts motorveibro fra Norge til Sverige). Dette er dermed et godt tidspunkt for å starte en storskala sykkelsatsing i Moss.

Strategi for sykkelveier i Moss

En av hovedutfordringene med dagens sykkelveinett i Moss er at det er lite eller ingen tilrettelegging i sentrumsområdet. Sykkeltiltakene er lagt i utkanten av bykjernen, og blir typisk bedre og bedre jo lenger bort fra sentrum man kommer. Samtidig viser erfaringer fra Danmark at en sykkelvei alene gir liten effekt. Det er først når en by får et sammenhengende og heldekkende sykkelveinett at man kan høste gevinsten av betydelig økt sykkelandel. Figuren under illustrerer mangelen på sammenhengende sykkelveier i Moss, og basert på de danske erfaringene er det lett å forstå hvorfor Moss har så lav sykkelandel.

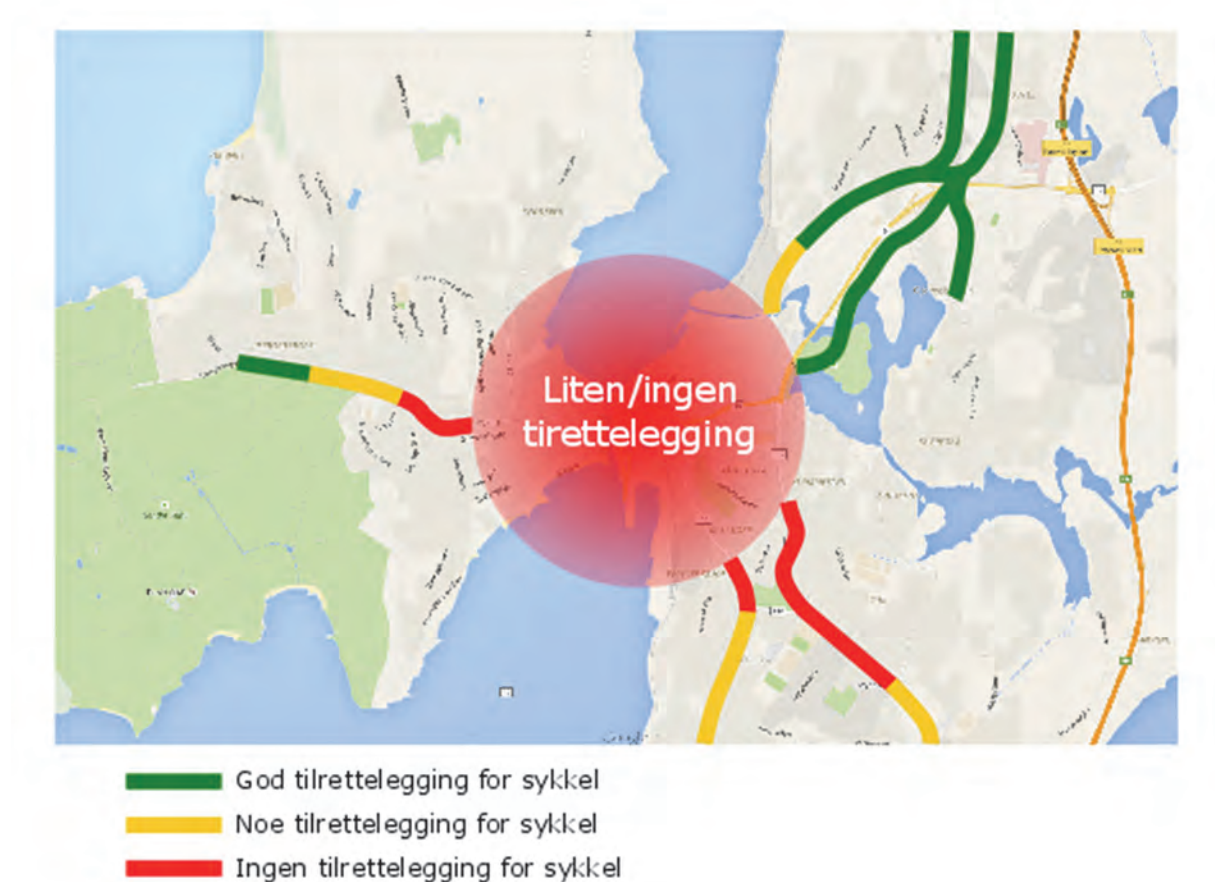


Figure 1 – Dagens sykkelveinett i Moss

Hovedfokus i Moss må derfor være å angripe sentrumsområdet for å koble sammen eksisterende sykkelveier til et sammenhengende sykkelveinett. I tillegg må en del eksisterende strekninger oppgraderes til høyere standard. Figur 2 illustrerer det ønskede resultatet der situasjonen er snudd på hodet. Her finner man de beste sykkelveiene i de tettest befolkede områdene der folk ferdes mest.

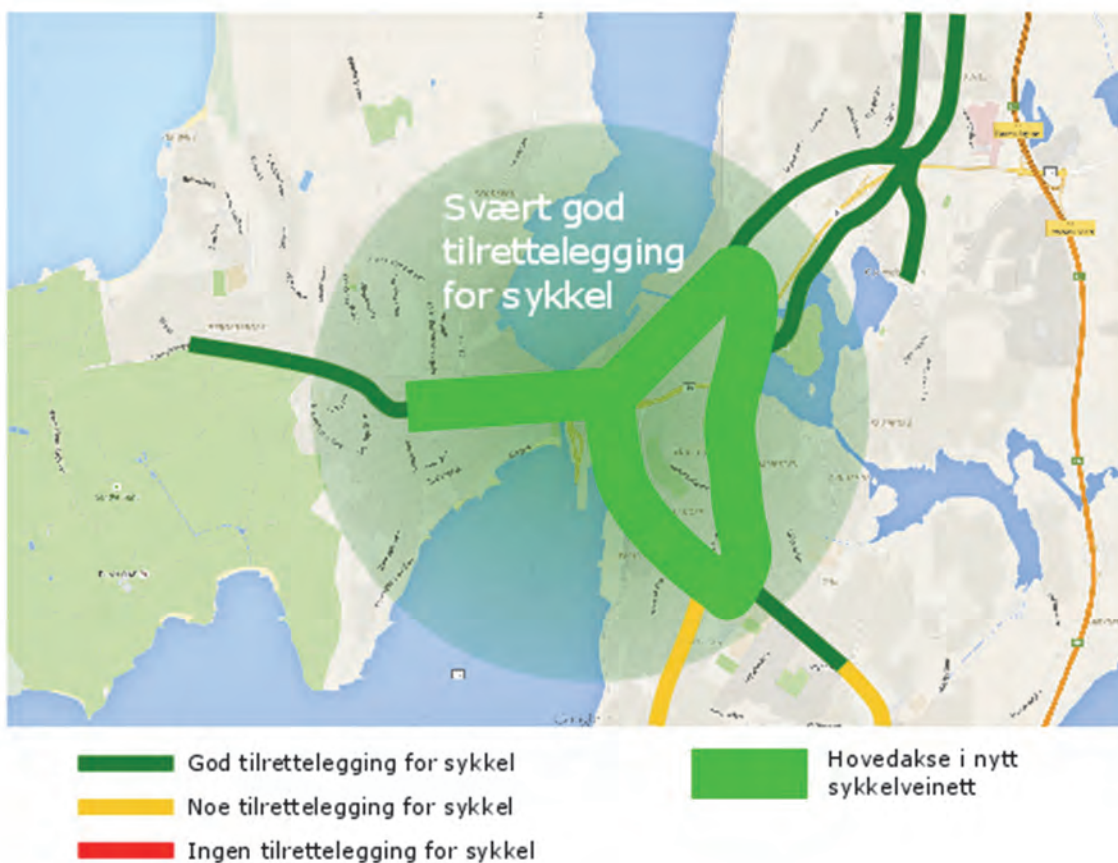


Figure 2 – Ønsket sykkelveinett med god fremkommelighet i sentrum

I tillegg til god lokalisering av sykkelveier er det viktig med god kvalitet. Følgende hovedkrav til kvalitet er definert basert på danske erfaringer:

1. Trygt for barn

Sykkelveiene må være trygge for barn fra 8-10 års alder. Er sykkelveiene trygge for barn er de også trygge for voksne.

2. Effektivt

For at det skal være attraktivt å sykle må det være effektivt. Syklistene må gis like gode fordeler som bilistene. Generelt skal det være raskere for en syklist å velge sykkelveien enn bilveien. Slik er det sjelden i dag.

3. Tilrettelagt

Det må være mulig å ferdes som syklist i hele sykkelveinettet på en vanlig bysykkel. Det skal ikke være nødvendig å krysse kantstein eller å måtte gå av sykkel for å krysse fotgjengerfelt. Fotgjengerfelt er et tiltak for gående, ikke for syklende.

I de følgende avsnittene utdypes disse kravene mer i detalj, og mulige tiltak/løsnigner foreslås.

Sykkelveier for barn

Vi ønsker å gjøre barn til hovedmålgruppen for sykkelveinettet. Sykkel er eneste mulige transportmiddel for barn fra 10-16 år for lengre distanser, og ved å legge til rette for disse oppnår man mange gode effekter:

- Barna lærer å bruke sykkelen som effektivt transportmiddel, og mange vil trolig fortsette å sykle når de blir voksne
- Barna lærer å bli mer selvstendige i hverdagen
- Foreldre slipper å kjøre barna til fritidsaktiviteter. På sikt kan man innarbeide et prinsipp om at barna skal være selvstendige i hverdagen, og at kjøring av barn skal unngås. Dette kan potensielt gi stor miljøgevinst og kraftig redusert trafikkbelastning da mye av kjøringen i dag er knyttet til henting og levering av barn.
- Barna lærer seg tidlig gode vaner for helse og mosjon

Barn er den mest krevende gruppen å legge til rette for, og er sykkelveiene gode nok for barn, så er de gode nok for de fleste andre trafikantgrupper også. Som en kjent dansk sykkelplanlegger sa: Det eneste kvalitetskravet du trenger å stille til en sykkelvei er: «Ville jeg turt å la mine barn sykle her?».

Sykkelvei med fortau, ikke sykkelfelt

Dagens løsninger med sykkelfelt er uforenlige med trygge sykkelveier for barn fordi sykkelfeltene er en del av bilveien. I Norge er det ikke tillatt å føre sykkelfelter gjennom kryss og rundkjøringer, og sykkelfeltene kan dermed aldri gi syklistene støtte og sikkerhet der behovet er størst. Et godt eksempel er sykkelfeltet som går ned mot rundkjøringen ved gamle glassverket på Jeløy. Dette er helt klart uegnet for barn, og det kan argumenteres for at det er uegnet også for voksne. Vellykkede sykkelland som Danmark og Nederland ser på sykkelfelt som en nødløsning som brukes midlertidig inntil et skikkelig sykkeltiltak kommer på plass.



Figure 3 - Sykkelvei med fortau

Det beste sykkeltiltaket som er beskrevet i de norske håndbøkene er «**sykkelvei med fortau**». Dette består av en toveis sykkelvei med midtskille plassert ved siden av en gangvei/fortau som illustrert i figur 3. Sykkelvei med fortau åpner for å lage sykkelveier som er helt adskilt fra biltrafikken, og er dermed et velegnet tiltak for barn.

I den siste veilederen fra Statens vegvesen er påkrevd bredde for sykkelfelt økt til 1,55 meter. Samtidig er kravet til bredde på sykkelvei med fortau 2-4 meter. Det er dermed mulig å bygge sykkelvei med fortau med mindre bredde enn sykkelfelt. **Sykkelvei med fortau er et vesentlig bedre tiltak enn sykkelfelt, og hele hovedsykkelveinettet må derfor bygges som sykkelvei med fortau. Sykkelfelt må bare brukes i lite trafikkerte sidegater.**

Prioritering i kryss

Som standard er bilen i dag prioritert øverst i kryss mellom sykkelvei og bilvei, som illustrert i figur 4a. Anlegges det gangfelt får gående førsteprioritet, men syklistene må fortsatt vike for de andre trafikantgruppene og prioriteres dermed lavest. Analyser utført av UrbanettAnalyse viser at dårlig tilrettelagte kryss er svært hemmende for fremkommeligheten for syklistene. Eksempelvis viser de at kryssing av et komplisert kryss oppleves like tungt som tre minutter ekstra reisestrekning. Generelt viser UrbanettAnalyse at en gjennomsnittlig sykkelturn i norske byer kunne vært omtrent 70 % enklere å gjennomføre med god tilrettelegging (se vedlegg). Det er derfor avgjørende i et godt sykkelveinett å løse konfliktene rundt kryss.

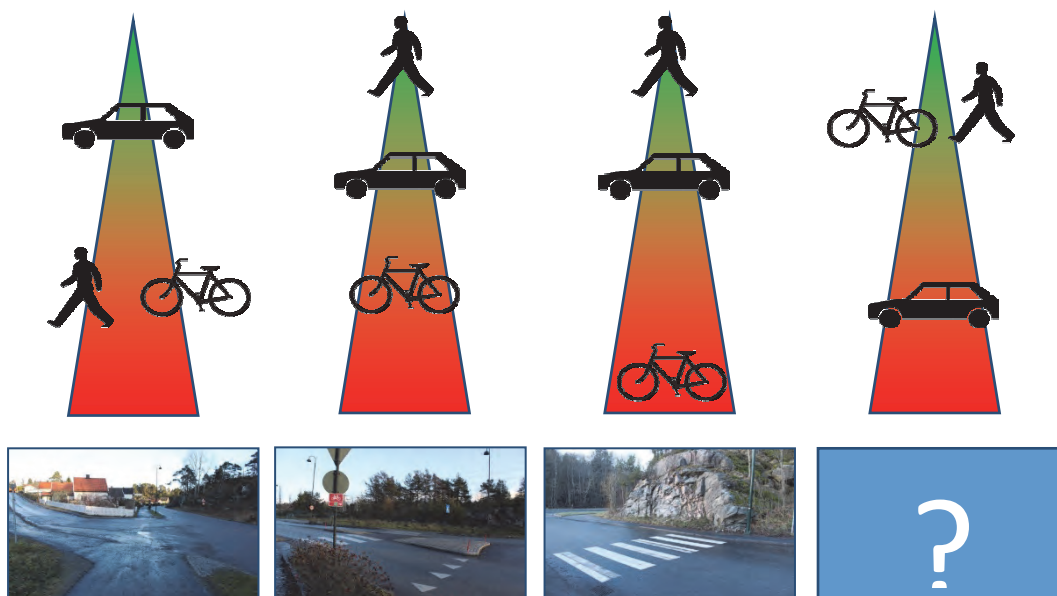


Figure 4 - Prioritering i kryss

Det eneste mulige tiltaket i dag er for å gi syklistene god fremkommelighet i kryss er skilting som vist i figur 5. Dette tiltaket skal generelt bare brukes når sykkelveien går langs en hovedvei, og skal gjennomføres langs hele strekninger. Det er derfor en fordel å legge hovedsykkelveinettet langs eksisterende hovedveier slik at sykkelveien kan gis prioritet over kryssende sideveier. **Skilting for prioritering av syklende ihht figur 5 må brukes langs hele hovedsykkelveinettet i Moss.**

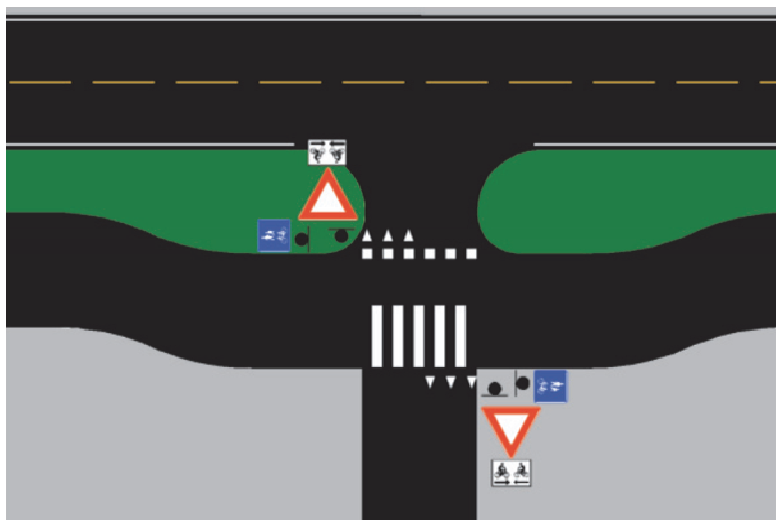


Figure 5 - Kryss der gående og syklende har prioritet

Gjennomføring og finansiering

For å oppfylle kravet til effektivitet må hovedsykkelveinettet bygges langs de eksisterende hovedveiene Fjordveien, Ryggeveien, Rådhusbrua og Helgerødgate. Det finnes mange alternative traseer til disse gatene, men de fleste har betydelige ulemper som dårlig høydeprofil og manglende lenker. Ved å legge sykkelveiene parallelt med hovedveiene åpnes det for å prioritere syklistene i kryss. I tillegg gjøres syklistene godt synlige i bybildet, noe som bidrar til økt sykkelandel.

Omprioritering av vegareal til sykkel og gange

Veinettet i Moss er bygget med hovedfokus på biltrafikken. Gående er viet noe plass og prioritet, mens sykkelveier har vært gitt lite fokus. Det er liten plass til å gjennomføre gjennomgående sykkeltiltak på dagens veinett ettersom biltrafikken synes å ha «spist» all tilgjengelig plass. Samtidig er det lett å finne mye areal som er regulert til biltrafikk, men som utnyttes dårlig. Dette må frigjøres til fordel for syklende og gående. **Det må etableres et prinsipp om at veiareal kan omreguleres til sykkel og gange dersom det reduserer fremkommeligheten for bil med 5 % eller mindre.** Med et slikt prinsipp i bunn ser det ut til å være fullt gjennomførbart å etablere et trygt og effektivt hovedsykkelveinett uten store investeringer/ombygginger.

Begynn med prosjektene som gir best kost/nytte

Ettersom det er begrensede midler tilgjengelig til sykkeltiltak er det viktig å prioritere billigste og mest effektive prosjekter. Det er viktig å få mest mulig sykkelandel pr investerte krone. Denne planen

presenterer kun prosjekter som kan gjennomføres med bruk av veimerking, flytting/endring av kantstein og enkle asfaltarbeider. Større prosjekter som krever tunneler/broer eller andre kostbare løsninger vil kreve langsiktig planlegging og vil ikke være gjennomførbare på kort sikt. Det er funnet mulige løsninger for hele byen med unntak av Krapfoss. Her ser det ut til å være nødvendig med en bro over Mossesundet, og Krapfoss er derfor utelatt fra denne planen.

Moss kommune har i dag allokert 4 millioner årlig til sykkeltiltak i Moss. I tillegg er sentrale midler tilgjengelig for gode prosjekter. I 2015 fikk Moss kommune tildelt rundt 2.8 millioner ekstra til dette.

Ettersom et sykkelprosjekt i Moss starter på relativt bar bakke kan det være lurt låne inspirasjon fra gründerfaget. Vi ønsker å følge «Lean» prinsippet, som legger følgende føringer:

- **Billige prosjekter med høy nytteverdi først**

Prosjekter med lav totalkostnad høy nytteverdi pr investerte krone skal prioriteres først. I dag synes mye av sykkelinvesteringene å gå til store og dyre prosjekter utenfor bykjernen som har lav nytteverdi.

- **Unngå komplekse samarbeidsprosjekter**

Med den pågående behandlingen av nye hovedveger i Moss kan det være fristende å legge inn sykkelveier som en del av prosjektet. Dette bør unngås så langt som mulig da det reduserer handlingsrommet og mulighetene for rask og enkel utføring. Rundkjøringen i Kransen er et godt eksempel på slik feilinvestering der det har blitt bygget underganger for flere titalls millioner kroner som gir lav nytteverdi for gående og syklende.

- **Planlegg for læring og endring**

Man har liten erfaring med sykkelveier både i Norge og i Moss, og vi må forvente at en del av dagens forutsetninger må justeres underveis. Det er derfor viktig å planlegge sykkelveiutbyggingen som flere små og billige steg fremfor få og store steg. Da blir det enklere å høste erfaringer underveis, korrigere gamle feil og lage nye gode prosjekter som leder oss på veien mot en god sykkelby.

Detaljerte sykkelplaner

I de neste avsnittene presenteres konkrete og detaljerte tiltak for de forskjellige bydelene i Moss. Disse planene og ideene er basert på innspill fra mange fora, som presentert i innledningen. Planene må sees på som idéskisser, og det finnes sannsynligvis enda bedre løsninger for mange av de foreslåtte sykkeltiltakene.

Moss sentrum

Moss sentrum har dårlig tilrettelegging for syklister i dag. Fartsgrensen er senket til 30 km/t som hjelper noe på sikkerheten, men mye trafikk og lite tilrettelegging gjør at det er vanskelig å krysse sentrum med sykkel på en effektiv måte. Det må legges til rette med sammenhengende sykkeltiltak slik at syklistene kan sykle uavbrutt gjennom sentrum.

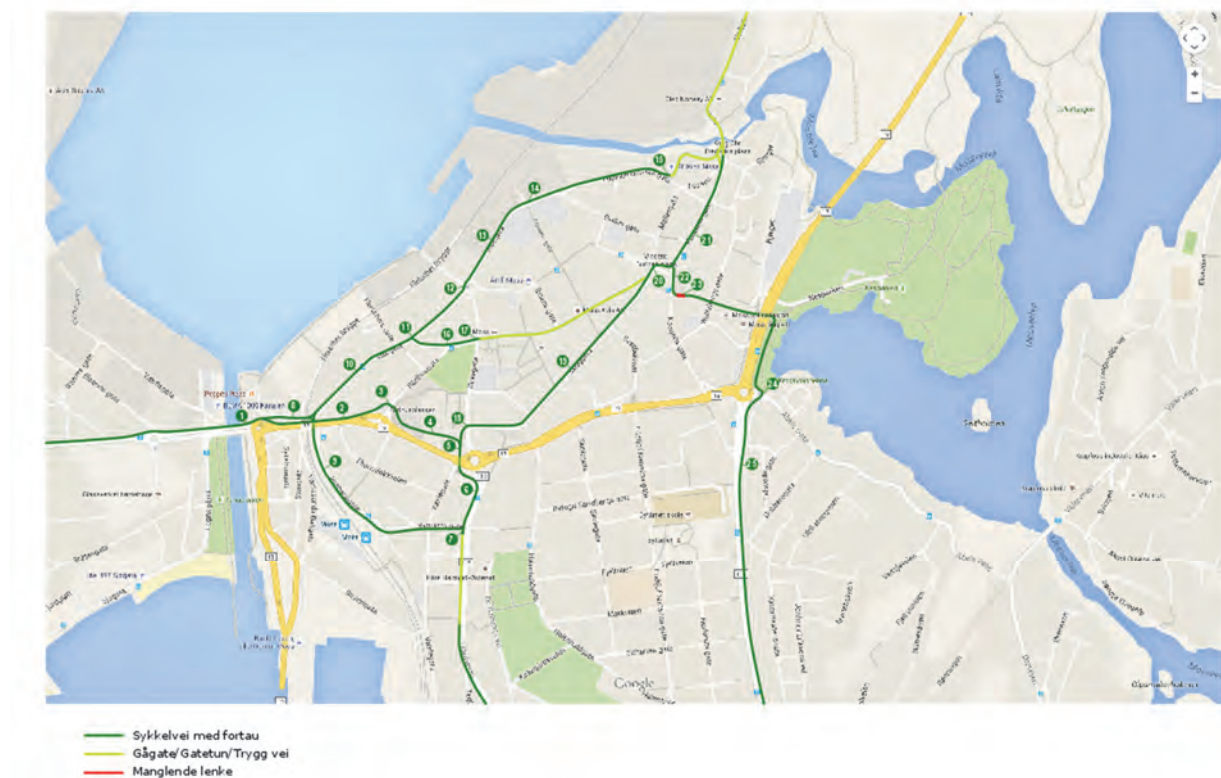


Figure 6 - Oversiktskisse for sykkeltiltak. Se vedlegg for full størrelse.

1. Rundkjøring ved kanalen

Sykkelvei og fortau ledes på utsiden av autovernet i rundkjøringen (Dette er forskjellig fra illustrasjonsfotoet av kanalbroen). Noe plass kan tas ved å fjerne blomsterbedet i utkanten av rundkjøringen, det er viktigere å få frem syklistene. Det er også mulig å kutte svingen inn mot kanalbroen ved å fjerne/vinkle rekkverket som går som en forlengelse av kanalbroen. Ved utgangen av rundkjøringen i retning Moss splittes veien slik at en vei fortsetter opp langs Rådhusbrua og en vei går ned mot jernbaneovergangen. Begge veiene skal være sykkelvei med fortau.

2. Rådhusbrua

Sykkelvei med fortau anlegges opp langs nordre side av Rådhusbrua. Feltene må fordeles slik at det er minst 1m fortau og 1m til hvert sykkelfelt. I tillegg må det gjøres plass til skille mellom bilvei og sykkelvei

slik at det totalt trengs ca 3,3m minimum. Dagens fortau er noe smalere enn dette og den manglende plassen tas ved å smale inn kjørefeltene på Rådhusbrua.

3. Kryssing av Rådhusgata

Rådhusgata bør krysses ved å anlegge en bue som går utenom området hvor veiene splittes opp. Kryssingen bør være hevet og må vikepliktreguleres slik at syklende og gående har prioritet.

4. Kryssing av Rådhusplassen

Rådhusplassen krysses langs eksisterende (uregulert) sti som går inn mot parkeringsplassen ved Rådhuset. Noen av parkeringsplassene ved Rådhuset gjøres om til sykkelvei med fortau.

5. Påkobling til undergang

Sykkelveien fra Rådhuset kobles på eksisterende gang/sykkevei som krysser under Kransen rundkjøringen.

6. Sykkelvei med fortau langs Fjordveien

Sykkelvei med fortau anlegges langs Fjordveien. Mellom Kransen og Nyquistsgate er det god plass til dette. Kryssende gater må vikepliktreguleres slik at biler fra sidegatene må vike for syklistene langs hele Fjordveiens lengde.

7. Kryssing av Nyquistsgate

Sykkelvei med fortau må ha prioritet forbi Nyquistsgate og ledes ned i eksisterende parallellgate langs Fjordveien. Beskrivelsen av Fjordveien fortsetter i kapittel «Moss syd».

8. Gang og sykkelvei over nordre jernbaneovergang

Det er allerede vedtatt å anlegge vei for gående og syklende over nordre jernbaneovergang. Her ferdes mange på sykkel til og fra toget. Veien må realiseres som sykkelvei med fortau. Kryssende gater må vikepliktreguleres slik at bilistene må vike for gående og syklende.

9. Sykkelvei med fortau langs jernbanegata

Det må anlegges sykkelvei med fortau langs jernbanegata. Nødvendig plass tilgjengeliggjøres ved å fjerne gateparkering i Jernbanegata

10. Sykkelvei med fortau langs Storgata

Sykkelvei med fortau anlegges på nordsiden av Storgata. Nødvendig plass frigjøres ved å fjerne gateparkering. Sidegater vikepliktsreguleres slik at bilene må vike for syklende. Storgata har tidligere vært en populær handlegate med mange butikker, men har de senere år hatt problemer med å få driften til å gå. En god sykkelvei gjennom Storgata som henger sammen med et godt sykkelveinett kan være med å revitalisere Storgata som handlegate igjen. Erfaringer fra andre land viser mer liv og aktivitet i gater med sykkelveier kontra de som bare har adkomst med bil.

11. Krysset Storgata/Dronningensgate

Sykkelveien må krysse Storgata og svinge opp mot Dronningensgate. Krysset må vikepliktsreguleres slik at bilene må vike for syklistene som krysser Storgata.

12. Rundkjøring ved Amfi Moss

Sykkelvei med fortau må ledes på utsiden av rundkjøringen. Kryssende biltrafikk vikepliktsreguleres og må vike for sykkelveien.

13. Storgata v/Mølla

Sykkelvei med fortau anlegges langs hele Storgata og forsetter i Henrich Gerners gate.

14. Krysset Storgata – Prinsesgate

Vikepliktsreguleres. Kryssende sidegater må vike for sykkelveien.

15. Gatetun gjennom Møllebyen og bro til Verket

Sykkelveien ledes inn på gatetunet ved Møllebyen. Dersom det anlegges bro over Mosseelva ved Verket må denne inkludere sykkelvei med fortau.

16. Dronningensgate

Sykkelvei med fortau anlegges i Dronningensgate frem til gågata. Nødvendig plass frigjøres ved å fjerne gateparkering

17. Kryssing av Kirkegata

Vikepliktsreguleres. Kryssende sidegater må vike for sykkelveien.

18. Kryssing mot Skoggata

Vikepliktsreguleres. Kryssende sidegater må vike for sykkelveien.

19. Sykkelvei med fortau i Skoggata

Sykkelvei med fortau anlegges i Skoggata. Nødvendig plass frigjøres ved å fjerne gateparkering. Sykkelvei i Skoggata er viktig for å lage en effektiv transportåre for syklistene som skal krysse gjennom byen slik at gågata bare brukes av syklister som har ærend der.

20. Kryssing av Vincent Buddes plass

Vikepliktsreguleres. Kryssende gate må vike for sykkelveien. Sykkelvei med fortau anlegges over Vincent Buddes plass

21. Sykkelvei med fortau i Kongensgate

Sykkelvei med fortau anlegges i Kongensgate fra Basarbygningen til Kong Chr. Fredriks plass. Nøvendig plass frigjøres ved å fjerne gateparkering.

22. Sykkelveien krysser Kongensgate ved Vincent Buddes plass

Vikepliktsreguleres. Kryssende sidegater må vike for sykkelveien.

23. Trapp ved Basartaket

Ved Basartaket er det i dag en trapp pga stor høydeforskjell. Dette er et stort hinder for syklende som må sykle rundt kvartalet for å komme over til Mossehallen. Her bør det anlegges en rampe eller lignende som gjør det mulig å sykle. Siden det er uvisst hva slags løsning som kreves her er dette merket som en manglende lenke i sykkelplanen.

Jeløy

Nesten halve befolkningen i Moss bor på Jeløy, og det er svært viktig å få til gode sykkeltiltak fra Jeløy til Moss. Foreslått trase er Helgerødgaten/Tronvikveien da dette er korteste og mest effektive rute, og er den som har jevnest stigning. Det er også god plass til separate sykkelveier i store deler av Helgerødgaten og Tronvikveien. I tillegg er disse gatene planlagt med forkjørsvei, noe som gjør det enkelt å lage en sykkelvei parallelt med hovedveien som også har forkjørrett. Dette er en forutsetning for å få en sammenhengende og effektiv sykkelvei som oppfyller hovedkravene til hovedsykkelveinettet.

Sykkelveien må legges på nordsiden av Helgerødgaten av tre grunner:

1. Rundkjøringen på Mossesiden av kanalbroen har klar bane på nordsiden men ikke på sørsiden
2. Det er bedre plass på nordsiden enn sørsiden av Gimle-krysset
3. Sykkeltrafikken til Refsnes og Tronvik går allerede på nordsiden av Tronvikveien

Endringsforslagene har numre som refererer til kartet under. Kartet er også vedlagt i full størrelse.

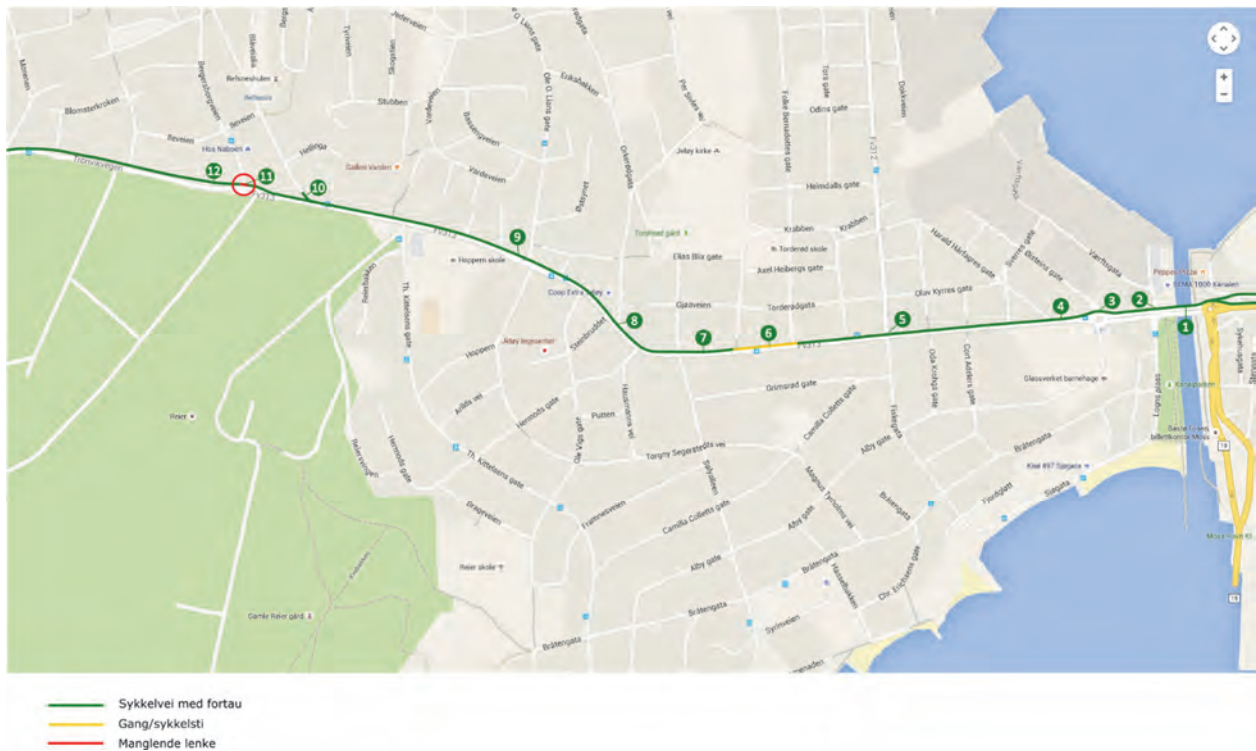


Figure 7 - Oversiktskisse for sykkeltiltak. Se vedlegg for full størrelse.

1. Kanalbroen

Kanalbroen er i dag det største hinderet for effektiv sykkeltrafikk mellom Moss og Jeløy. Kanalbroen har en ÅDT på 20 000 og er ikke tilrettelagt for syklister. Samtidig har kanalbroen fire kjørefelt hvor bare to utnyttes effektivt, særlig i retning mot Jeløy. Vi foreslår å gjøre om det ene kjørefeltet mot Jeløy til sykkelvei. Sykkelveien ledes på utsiden av rundkjøringen på nordsiden.



Figure 8 - Illustrasjonsfoto for sykkelvei over kanalbroen. Foto: Sondre Schou Hauger

Følgende restriksjoner legges for motorvogn over kanalbroen:

1. Kjørefeltet som i dag svinger til venstre til Strandpromenaden gjøres om til hovedfelt mot Jeløy
2. Kjørefeltet som i dag er hovedfeltet mot Jeløy stenges for trafikk
3. Venstresving mot Strandpromenaden i retning Jeløy blir forbudt. Kjørende til Strandpromenaden må kjøre via rundkjøringen på Glassverket.
4. Venstresving fra Verftsgata i retning Moss blir forbudt. Kjørende mot Moss må kjøre via rundkjøringen på Glassverket.

2. Krysset Verftsgata/Helgerødgata

Krysset vikepliktreguleres slik at kryssende biltrafikk må vike for sykkelveien. For å redusere trengsel i krysset må venstresving fra Verftsgata mot Moss forbys. Trafikanter som skal denne veien må kjøre via rundkjøringen ved gamle glassverket.

3. Rundkjøringen ved gamle glassverket

Det eksisterer ingen lovlige tiltak for å føre sykkelvei eller sykkelfelt gjennom rundkjøring i Norge. Sykkeltrafikken må derfor ledes på utsiden av rundkjøringen. Den eneste fullgode løsningen med dagens regelverk for å tilrettelegge skikkelig for syklister er derfor å stenge påkjøringen i rundkjøringen fra Øisteinsgate. Sammen med restriksjonene i Verftsgata vil dette redusere fremkommeligheten for nærtrafikken her, i tillegg til trafikken til Verven. Samtidig er det mye «lekkasje» fra Nesveien gjennom

Olav Kyrres gate og Øisteinsgate som heller burde gått via Gimle/Helgerødgata, så det er grunn til å tro at en slik stenging vil være fordelaktig for bomiljøet i dette området.

Sykkelveien kan da føres på nordsiden av rundkjøringen uten å komme i konflikt med trafikken her.

4. Helgerødgata: Glassverket-Gimle

Her er det god plass til å anlegge sykkelvei med fortau i full bredde. Det eksisterende sykkelfeltet for østgående sykkeltrafikk fjernes for å frigjøre plass.

5. Gimlekrysset

Gimlekrysset lysreguleres med separate lys for sykkelveien og bilveien. Bilveien lysreguleres med separate lys for kjørefeltet for Helgerødgata og kjørefeltene som svinger inn mot Nesveien. Dette gjør at sykkeltrafikken effektivt kan stokkes inn mellom trafikken til/fra Nesveien. Se Figure 9 for illustrasjon av dette.



Figure 9 - Illustrasjonsfoto fra sykkelveilederen på lysregulering for sykkelvei

6. Helgerødgata: Folke Bernadottes gate-Michael Sundts gate

Her er Helgerødgate på det smaleste og det er lite trolig at det er mulig å få plass til sykkelvei med fortau. Her må fortauet bygges om til gang/sykkelvei, samtidig som kjørefeltene smales inn mest mulig for å gjøre gang/sykkelvegen bredest mulig. Siden dette strekket er i en bakke der syklistene kan få høy fart må det legges inn fartsdempende tiltak som rumlefelt eller knotter på gang- og sykkelveien. For ytterligere å redusere konflikter mellom gående og syklende på dette strekket kan det lages en snarvei for fotgjengere som en forlengelse av Gjøavegen opp til Orkerødgata. Hvis en slik forbindelse er godt merket kan det fungere som en attraktiv alternativ rute for fotgjengere.

7. Helgerødgata: Michael Sundts gate – Ole O. Lians gate

På vestsiden av Michael Sundts gate er Helgerødgate romslig nok til å få plass til sykkelveg med fortau. Kjørefeltene må smales inn noe.

9. Tronvikveien

Tronvikveien har i dag sykkelfelt på hver side av veien, men ingen av disse henger sammen med ytterligere sykkeltiltak. Tronvikveien er forøvrig romslig, og ved å fjerne disse sykkelfeltene blir det god plass til sykkelvei med fortau hele veien ned til Bergersborgkrysset.

10. Tronvikveien: Avkjøring mot Refsnesaleen

Sykkelveien får av/påkjøring med full bredde inn mot Refsnesaleen. Denne gaten er godt egnet for sykling slik den er, og er raskeste rute til/fra Refsnes

11. Tronvikveien: Bergersborgkrysset

Siden forkjørsveien følger busstraseen mot Refsnes blir det vanskelig å få til et sammenhengende sykkeltiltak gjennom Bergersborgkrysset. Syklistene må derfor benytte fotgjengerfeltet. Dette er en dårlig sykkelløsning, og på sikt må det utvikles en bedre løsning for dette krysset. Det beste for sykkeltrafikken hadde vært om Tronvikveien var forkjørregulert helt til Tronvik.

12. Tronvikveien, vest for Bergersborg

Her er det eksisterende gang- og sykkelvei. Denne utvides til sykkelvei med fortau.

Moss nord

Nordre Moss har i dag de beste tiltakene for syklende med gode og trygge sykkelstier i området Åvangen, Grindvold, Nøkkeland. Men det er allikevel behov for et par betydelige forsterkninger av sykkeltiltakene for å gjøre det enklere å sykle.

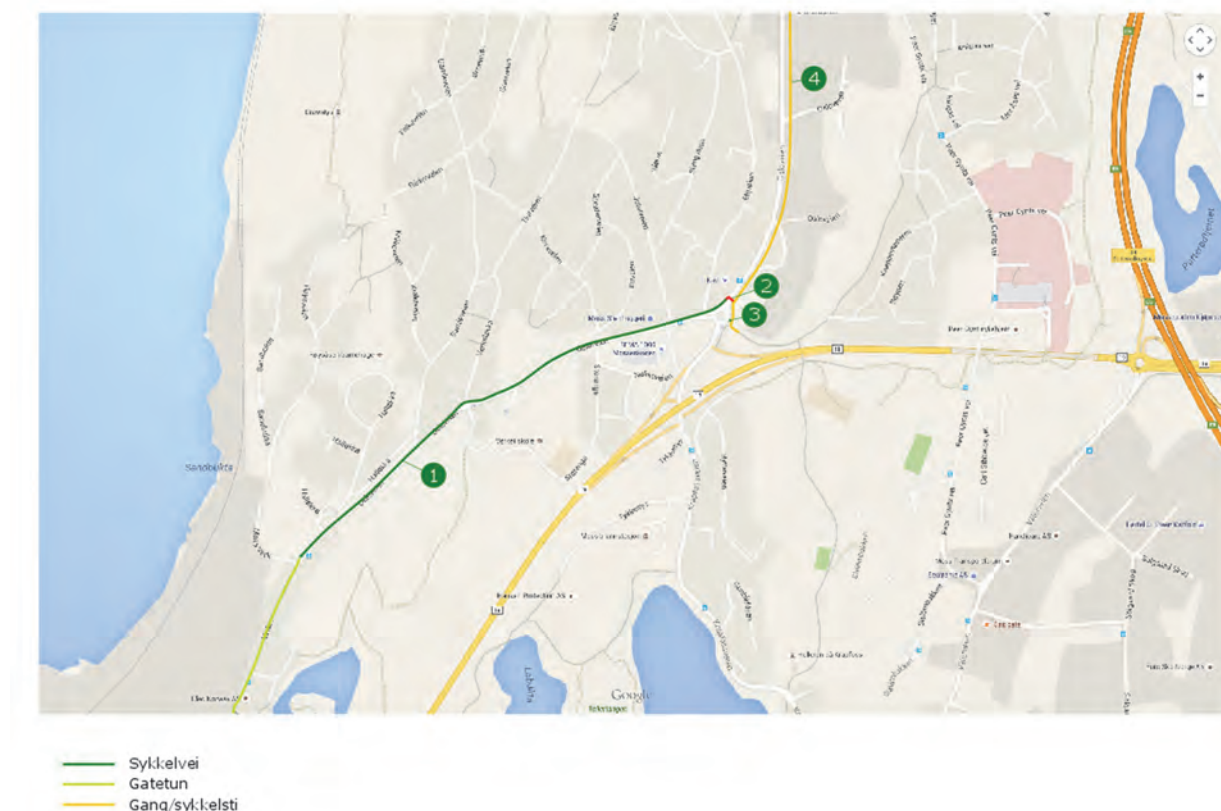


Figure 10 - Oversiktskisse for sykkeltiltak. Se vedlegg for full størrelse.

1. Sykkelsti fra Verket til Tigerplassen utvides til sykkelvei med fortau

Sykkelstien som går langs Osloveien fra Verket til rundkjøringen på Tigerplassen er en populær og effektiv hovedåre for trafikk mellom Moss sentrum og nordre Moss. Denne må utvides til sykkelvei med fortau for å gjøre det lettere for barn å ferdes trygt på sykkel på denne strekningen. Sidegatene må vikepliktreguleres slik at kjørende må vike for sykkelveien. Dette må gjennomføres for hele strekningen.

2. Kryssing av Osloveien ved Tigerplassen

Det blir krevende med dagens regelverk å få til en kryssing av Osloveien der syklistene har prioritet. Det er derfor lagt opp til å fortsette dagens løsning for kryssing over gangfelt, og dette blir derfor en manglende lenke i sykkelveinettet. På sikt bør syklende gis prioritet på denne kryssingen, og det må utredes hva som kreves av sikringstiltak og fartsdempende tiltak på bilveien for å få til dette.

3. Sykkelveipåkjøring til rundkjøringen ved Tigerplassen

For å lette kryssingen av Osloveien må det anlegges en sykkelveipåkjøring til rundkjøringen ved Tigerplassen. Dette gjør at erfarne syklister kan velge å sykle i bilveien gjennom rundkjøringen mens barn og unge kan velge å krysse over fotgjengerfeltet. Se figur 11 for illustrasjon av dette.

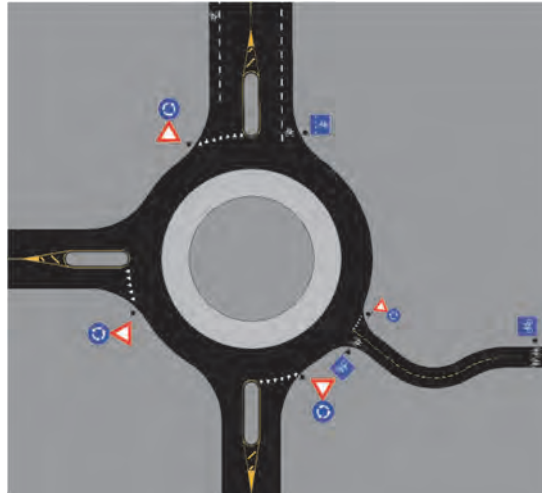


Figure 11 - Illustrasjon av sykkelpåkjøring i rundkjøring

4. Sykkelsti langs Osloveien

Det er anlagt en god gang og sykkelsti langs Osloveien i retning Kambo. Denne er av høy kvalitet, men er avbrutt av flere kryssende sideveier der syklistene må vike. Noen av kryssene er også svært dårlig tilrettelagt for syklende. Dette reduserer fremkommeligheten betraktelig og gjør at mange velger å sykle i bilveien i stedet. Gang- og sykkelveien må derfor gis gjennomgående forkjøringsrett langs Osloveien. Se figur 12 for illustrasjon av dette.



Figure 12 - Illustrasjon av vikepliktsregulering der kjørende må vike for syklende

Moss syd

Moss syd har noen gode sykkeltiltak, men mangler mye for å få et godt og sammenhengende sykkeltilbud.

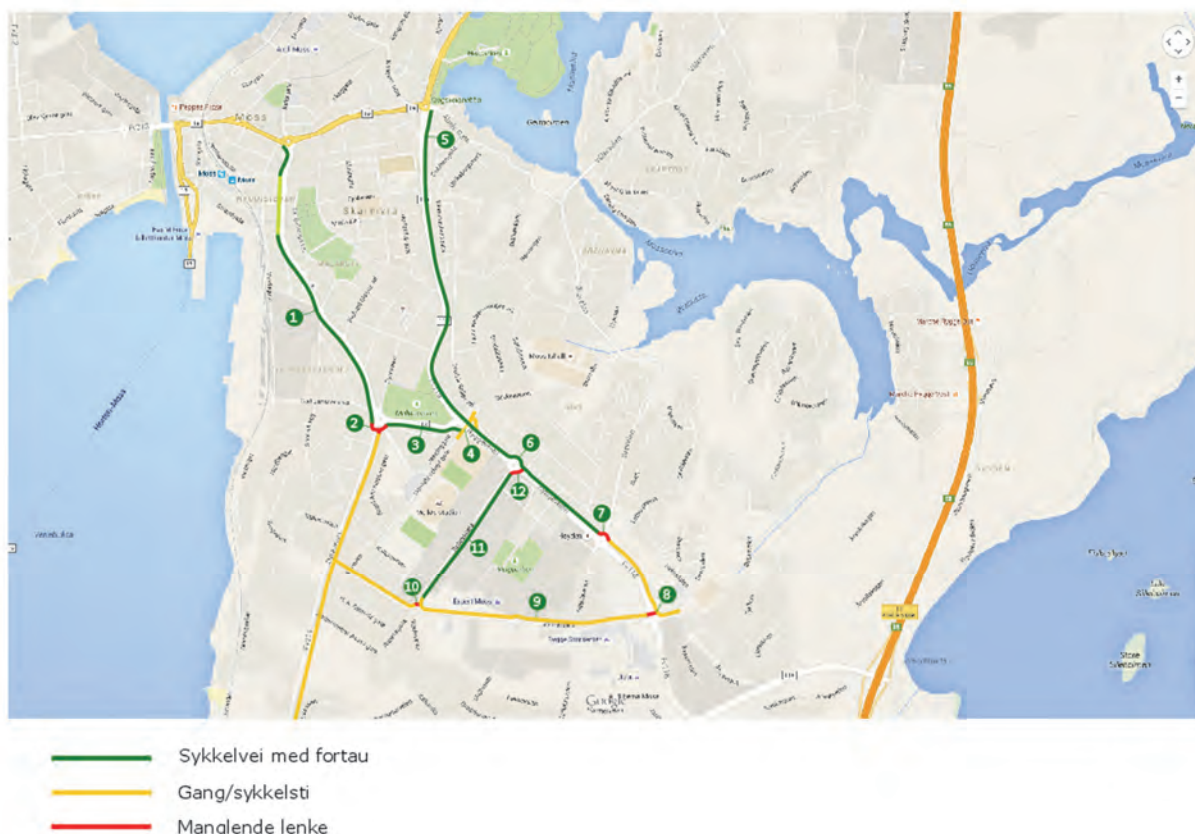


Figure 13 - Oversiktskisse for sykkeltiltak. Se vedlegg for full størrelse.

1. Fjordveien som hovedtrase for sykkel

Fjordveien må gjøres om til en av hovedtraseene for sykkeltrafikk i Moss. Det må anlegges sykkelvei med fortau langs hele strekningen, og sykkelveien kryssende sidegater må vike for sykkeltrafikken langs hele strekningen. Nødvendig plass tilgjengeliggjøres ved å fjerne gateparkering.

2. Kryssing av Dyreveien

Med dagens regelverk er det vanskelig å få til en god kryssing av Dyreveien. Dette blir derfor en manglende lenke hvor syklistene må krysse over fotgjengerfelt. Det må legges til rette for at erfarne syklist kan sykle ut i bilveien og krysse gjennom rundkjøringen på lik linje med kjørende.

3. Sykkelvei med fortau langs Carsten Ankers gate

Sykkelvei med fortau anlegges langs sørsiden av Carsten Ankers gate for å lage et effektivt bindeledd mellom hovedaksene Fjordveien/Dyreveien og Ryggeveien. Sammen med planlagt sykkelsti i Melløsparken legger dette til rette for effektiv fremkomst langs Carsten Ankers gate.

4. Undergang under Ryggeveien

Undergangen under Ryggeveien utnyttet for å få sammenhengende sykkeltiltak frem til Ryggeveien. Dette er også en effektiv rute mot Øre.

5. Sykkelvei med fortau anlegges langs Ryggeveien

Anleggelse av sykkelvei med fortau langs Ryggeveien gir en viktig hovedakse for sykkeltrafikk gjennom Moss. Sykkelvei med fortau anlegges på østsiden av Ryggeveien. Nødvendig plass tilgjengeliggjøres ved å fjerne gateparkering og ved å smale inn kjørefeltene der det er nødvendig. Kryssende sidegater må vikepliktreguleres slik at kjørende må vike for syklende langs hele strekningen.

6. Rundkjøring ved Rabekkgata

I rundkjøringen Ryggeveien/Rabekkgata er det laget plass for en påkjøring i nordøstlig retning. Denne er ikke realisert i dag, og vil skape store problemer for en effektiv sykkelvei langs Ryggeveien. Denne påkjøringen må skrinlegges og plassen må reserveres for sykkelvei med fortau.

7. Rundkjøring på Høyden

Rundkjøringen på Høyden utgjør et hinder for sammenhengende sykkelvei langs Ryggeveien. Dersom det ikke er mulig å forkjørsregulere sykkelveien blir dette en manglende lenke i sykkelveinettet.

8. Kryssing av Ryggeveien mot Varnaveien

Dersom det ikke er mulig å forkjørsregulere sykkelveien blir dette en manglende lenke i sykkelveinettet.

9. Hevet nivå og bedre sikt i Varnaveien

Sykkelveien i Varnaveien krysser mange utkjøringer til parkeringsplassene til de store varehusene på Høyden. Redusert sikt og dårlig merking gjør det utrygt for syklister å ferdes her da det er vanskelig for bilistene å være oppmerksom på vikeplikten for de syklende. Sykkelveien må heves ved de kryssende veiene for å tydeliggjøre vikeplikten. I tillegg må sikten gjøres bedre. Rundkjøringen ved Midtveien/Varnaveien er også et problemområde der det må gjøres tydelig for bilistene at de krysser en sykkelvei.

10. Kryssing av Rabekkgata mot Dyreveien

Dersom det ikke er mulig å forkjørsregulere sykkelveien blir dette en manglende lenke i sykkelveinettet.

11. Sykkelvei med fortau i Rabekkgata

Rabekkgata er planlagt oppgradert med gang- og sykkelsti. Disse planene må oppjusteres til sykkelvei med fortau da dette gir en tryggere og mer effektiv løsning for gående og syklende.

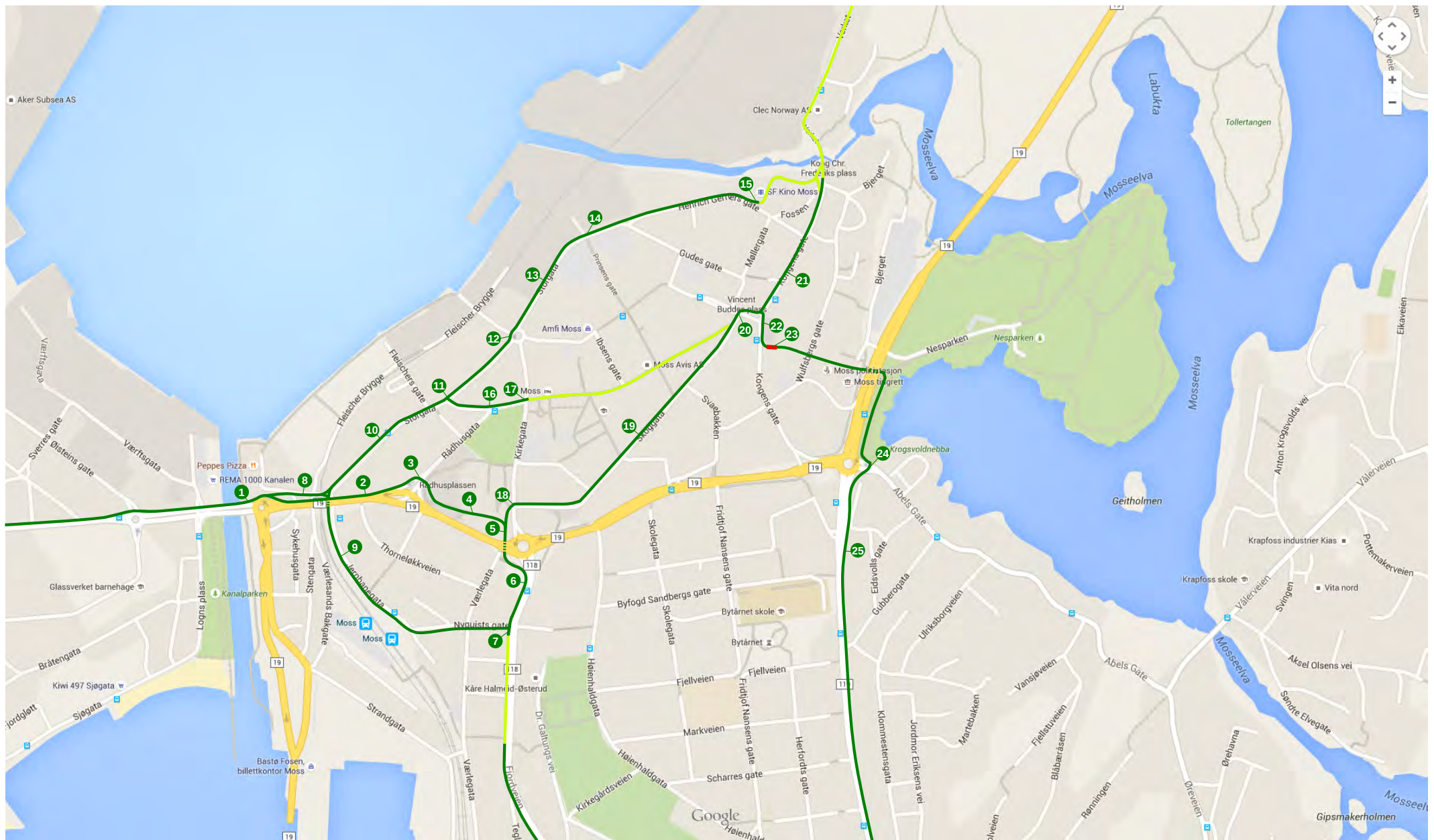
12. Kryssing av Ryggeveien ved Rabekkgata

Dersom det ikke er mulig å forkjørsregulere sykkelveien blir dette en manglende lenke i sykkelveinettet.

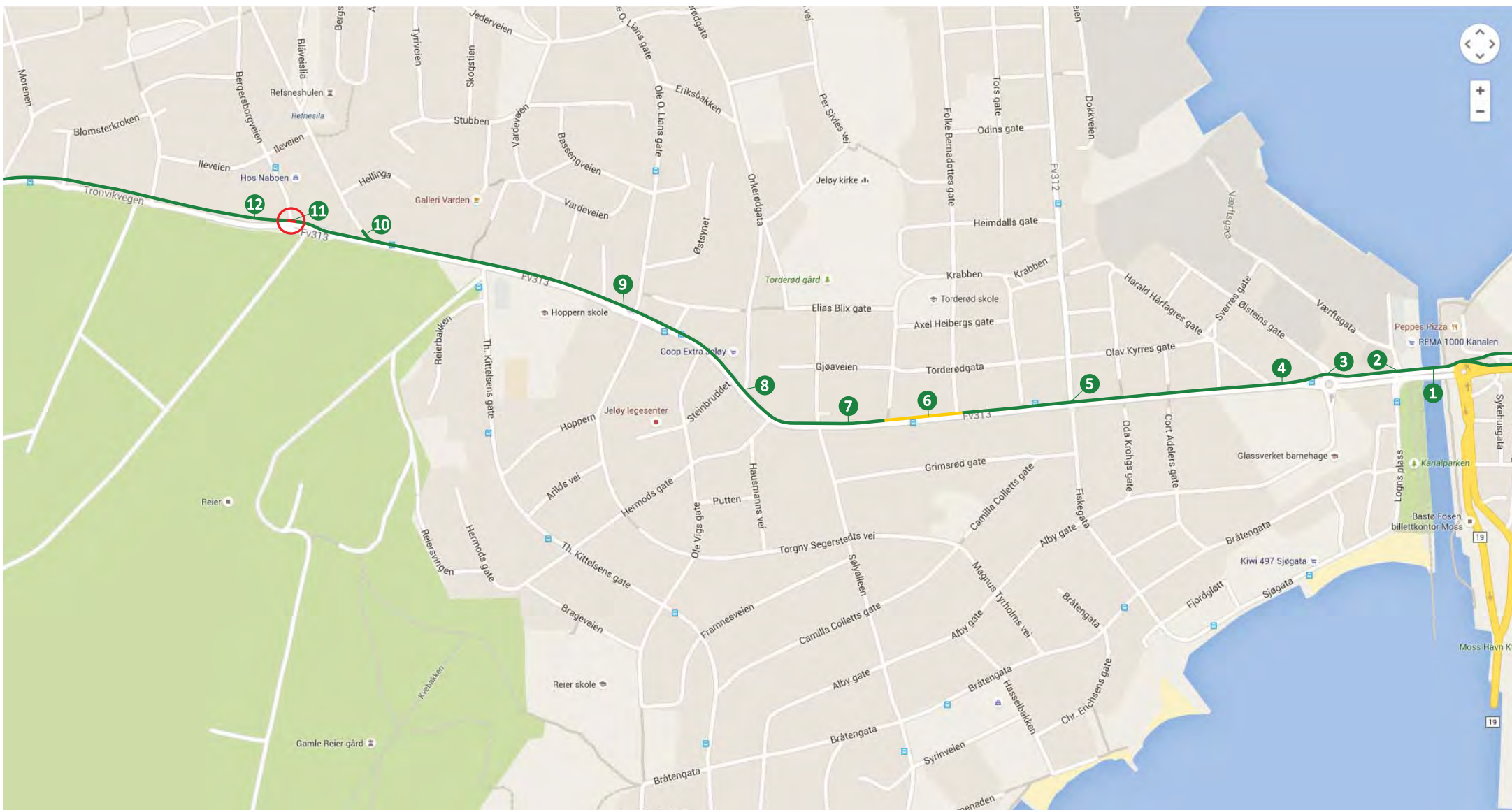
VEDLEGG 1, SYKKELVEIKART:

1. Moss sentrum
2. Jeløy
3. Moss nord
4. Moss syd

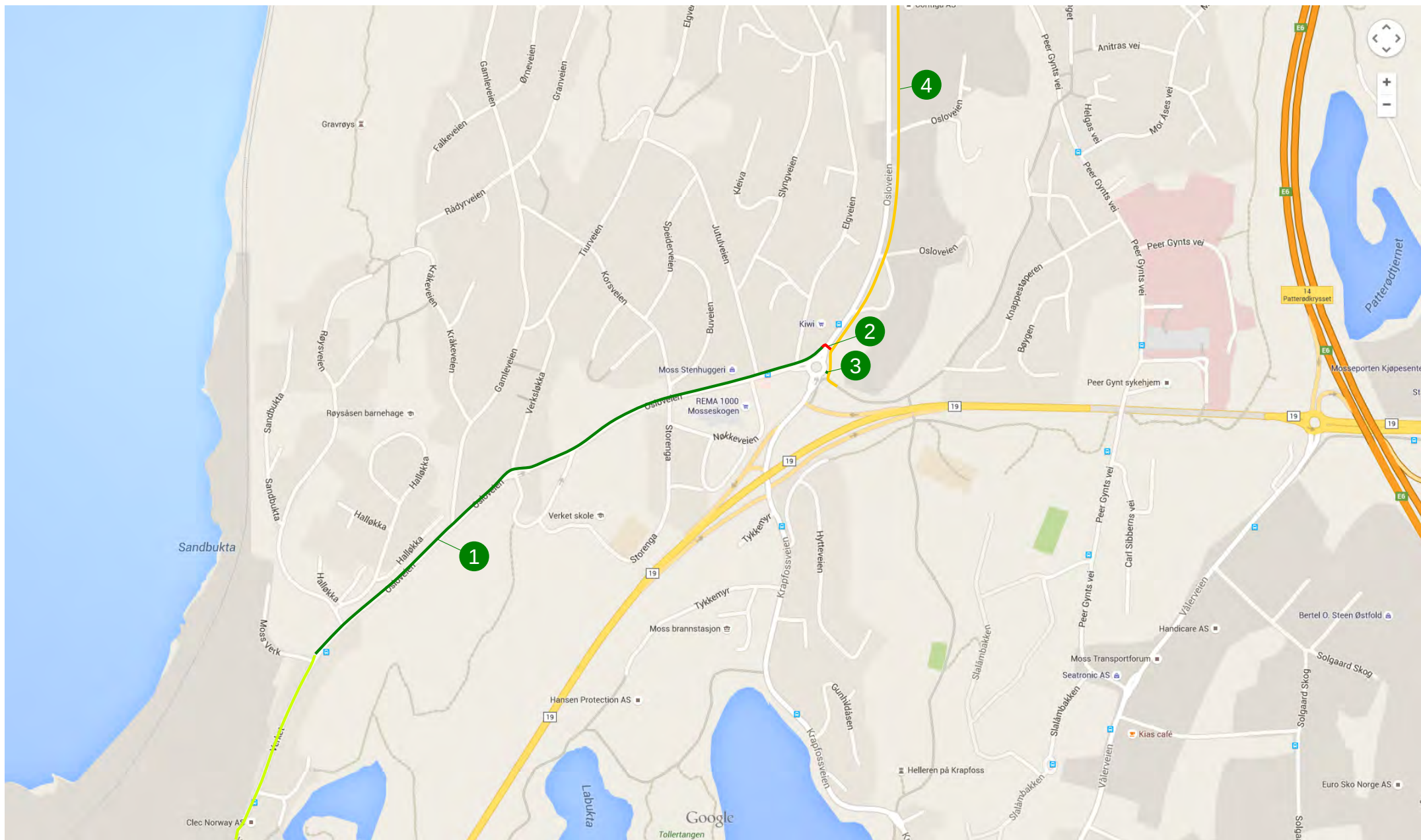
VEDLEGG 2, UTDRAG FRA PRESENTASJON FRA URBANETT ANALYSE



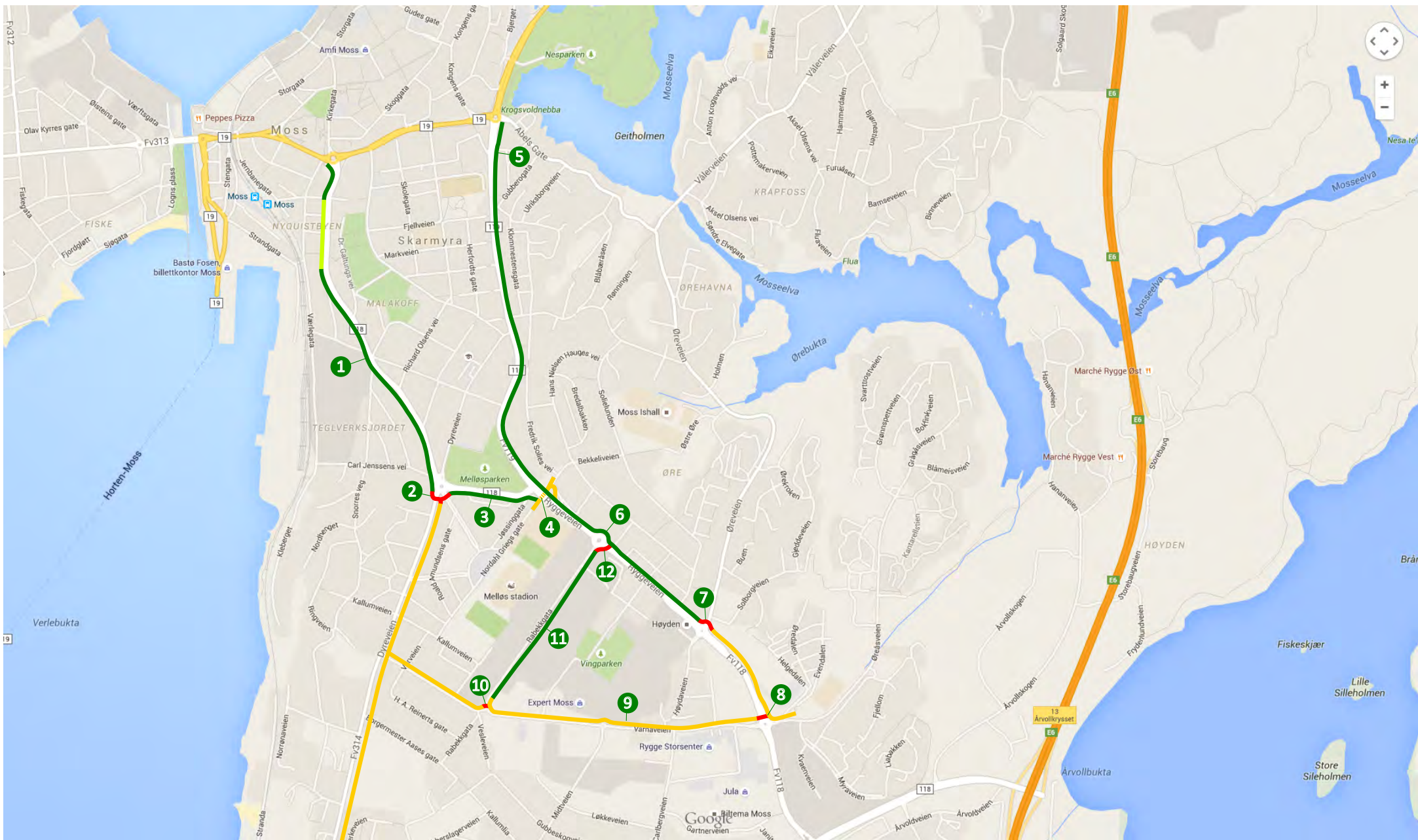
- Sykkelvei med fortau
- Gågate/Gatetun/Trygg vei
- Manglende lenke



- Sykkelvei med fortau
- Gang/sykelsti
- Manglende lenke



- Sykkelvei
- Gatetun
- Gang/sykkelsti



-  Sykkelvei med fortau
-  Gang/sykkelsti
-  Manglende lenke



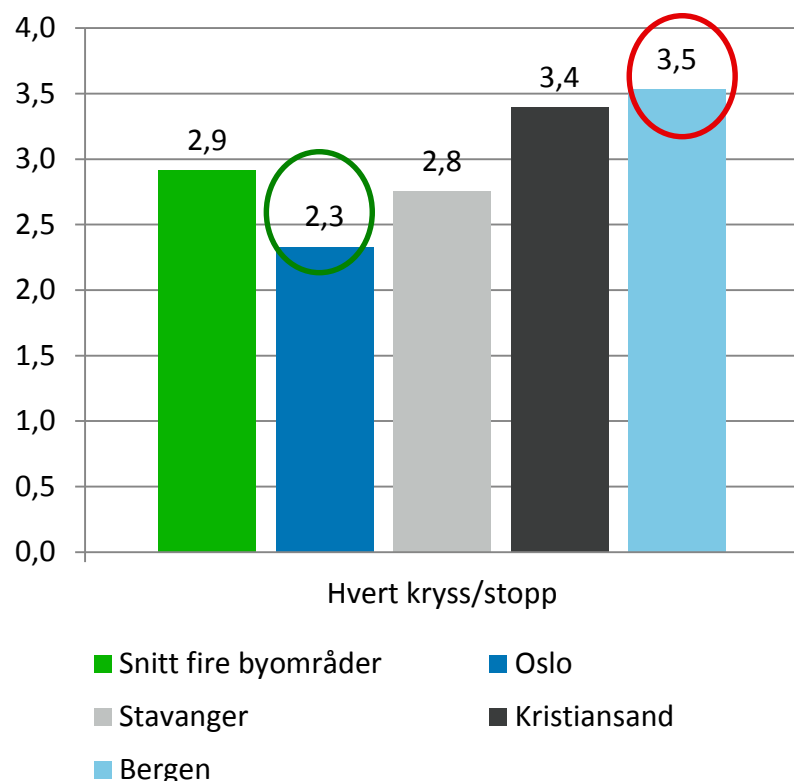
Urbanet Analyse

Hvilke tiltak vektlegger ulike trafikantgrupper, og finner vi lokale forskjeller?

Ingunn Ellis og Arnstein Øvrum, Urbanet Analyse
Urbanets frokostseminar 9. desember 2014

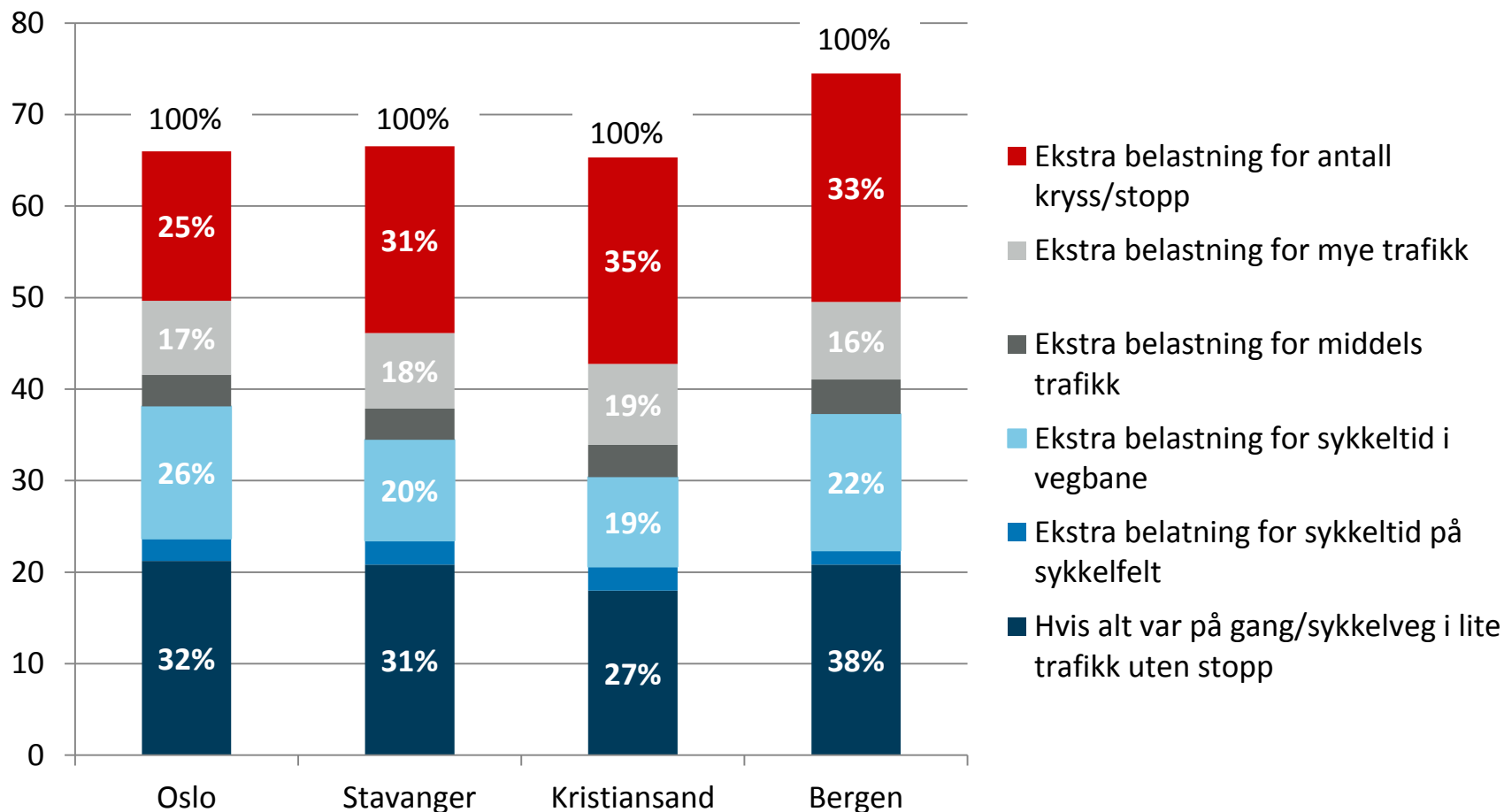
Antall stopp/kryss

Ekstra ulempe per stopp/kryss,
målt i antall minutter



- Hvert stopp har en belastning tilsvarende 2,9 minutters reisetid
 - Ekstra tid fordi man må stoppe opp
 - Potensielle konflikter
- Forskjeller mellom byene:
 - Stopp/kryss føles mest belastende i Kristiansand og Bergen, og minst belastende i Oslo

Belastningen for en gjennomsnittlig sykkelstur



Oppsummering (1)

Type infrastruktur betyr mye for opplevelsen av sykkelturen

- Svært stor ulempe å sykle i vegbanen
 - Større ulempe å sykle i vegbanen i **Kristiansand** enn i de tre andre byene
 - Svært stor ulempe å sykle i vegbanen blant de som **sykler sjelden**, her betyr reisetid lite framfor å få sykle på godt tilrettelagt infrastruktur
 - Også stor ulempe blant de som **sykler ofte**, men disse legger også vekt på å komme fort fram

Oppsummering (2)

Trafikkmengde betyr mindre for opplevelsen av sykkelturen enn type infrastruktur

- Men det oppleves verre å sykle i middels og mye trafikk enn i lite trafikk
 - Små forskjeller mellom byene
 - Trafikkmengde betyr mer blant de som sykler sjelden enn blant de som sykler ofte

Oppsummering (3)

Mange stopp oppleves som en stor ulempe når man sykler

- Særlig blant de som ***sykler ofte og langt***, de vil fortrest mulig fram
- Mange stopp er en større ulempe i Bergen og Kristiansand enn i Stavanger og Oslo

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

www.urbanet.no
ioe@urbanet.no