



Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
005/24	Byutvikling, samferdsel og næring	24.01.2024

Gjenåpning av Olav Kyrres gate og Vidars gate for gjennomkjøring - Orientering

Byutvikling, samferdsel og næring- 005/24:

Vedtak:

Saken tas til orientering

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Bakgrunn for saken:

I forbindelse med gjennomføring av tiltak i vedtatt sykkelplan ble Olav Kyrres gate og Vidars gate stengt for utkjøring mot Gimleveien sommeren 2021 for å sikre helhetlig gjennomføring av prosjekt "Sykkel gjennom Torderød".

På denne konkrete strekningen skulle de syklende blandes med kjørende i veier med lite biltrafikk. Strekningen ligger parallelt med Helgerødgata på nordsiden og er i sykkelplanen definert som en del av "Hovednett for sykkel". Prosjektet startet ved Hopperntoppen og strakk seg til Harald Hårfagres gate. Det ble utført utskifting og oppgradering av belysning, skilting av ensidig p-forbud, etablert fartsdempere samt etablert noe fortau og grøntrabatter.

Ved behandling av Økonomiplan 2024-2027 i kommunestyrets vedtak i sak 127/23 12.12.2023 inngår følgende verbalvedtak punkt 39:

Sideveiene til Helgerødgata (Olav Kyrres gate og Vidars gate) skal gjenåpnes, for å bedre trafikksituasjonen på Jeløya. Dette skal gjøres så snart som mulig, og uten unødvendig opphold. Begge veier har i dag utkjøring til fylkesvei. Det er sperren på den kommunale veien som skal fjernes, og utkjøringen blir uendret. Etter gjenåpningen skal oppmerking av sykkeltrase og parkeringsplasser for bil prioriteres.

Hovednett sykkel. Strekning gjennom Torderød er tidligere behandlet i Bystyresak B-064/19 (vedlagt) med vedtak slik:

1. Den sammenhengende sykkelruta fra Harald Hårfagres gate, gjennom Torderød til Hopperntoppen gjennomføres i tråd med saksframlegg.
2. Det settes opp trafikkteiling før stenging for å måle effekt.
3. Stengingen evalueres etter ett år.

Det er gjennomført trafikkteiling i regi av enhet Miljø og landskap i henhold til vedtak B-064/19, resultatene er vedlagt. Det opplyses videre at det har vært en vekst i antall gående

og syklende. Ut fra disse resultatene har man har ansett at målet med prosjektet er oppnådd og stengningen har derfor vedvart.

Det er også gjennomført orientering i Styringsgruppe for Miljøløftet Moss i sak 025/22 17.10.2022.

Redegjørelse for saken:

Utkjøring fra Olav Kyrres gate og Vidars gate mot Gimleveien har vært stengt siden høsten 2021. Stengningen er i tråd med vedtatt sykkelplan og ble gjort som en del av en større sykkeltilrettelegging i området som ble delfinansiert av Statens vegvesen.

Totalsum for prosjektet har vært kr. 3.839.024 og Statens vegvesen har etter søknad bidratt med kr. 1.407.000 (vedlegg).

At trafikk over Kanalbroa belastet med mye kø er godt kjent. Formålet med denne orienteringssaken er for å belyse fordeler og ulemper ved å gjenåpne veiene for biltrafikk, økonomiske konsekvenser og videre plan for å oppfylle vedtaket.

Da sykkeltiltaket som ligger til grunn for stengning av Olav Kyrres gate og Vidars gate ble gjennomført, besto tiltaket i flere ting. Olav Kyrres gate ble stengt for gjennomkjøring med bygging av fortau på tvers av veien samt granittblokker. Vidars gate ble stengt kun med granittblokker. Gatelys ble skiftet og oppgradert. Flere nedslitte trestolper for gatebelysning ble byttet til stålmaster og det ble lagt kabler i bakken. Sykler har høyest fart nedover og derfor ble det skiltet med ensidig p-forbud i nedoverbakke. Flere fartsdempere ble etablert. Det ble også laget noe fortau og grøntrabatter. Det store treet som står i krysset Sverresgate/Harald Hårfagres gate kan man ikke lenger passere på begge sider, men kun på vestsiden. Alt dette bidro til at gatene ble hyggeligere og tryggere å ferdes i for myke trafikanter.

Moss kommune har hatt en sensor i bakken i Olav Kyrres gate fra september 2020. Denne sensoren viser at veitrafikken før stenging hadde et gjennomsnitt på 762 biler per dag. Dette er gjennomsnittet for september 2020 til utgangen av mai 2021. Etter stenging har gjennomsnittet blitt redusert til 103 i perioden juni 2021 frem til i dag. For sykkel er endringen mindre men den økte med ca. 4,9% fra perioden mellom 01.09.2020 – 31.05.2021 (123 passeringer i gjennomsnitt per dag) og frem til 01.09.2021 – 31.05.2022 (129 passeringer i gjennomsnitt per dag). Værforhold og andre sesongvariasjoner er ikke hensyntatt ved disse tallene. I sommermånedene ligger gjennomsnittet for syklister mellom 200 og 230 passeringer per dag.

Intern og ekstern medvirkning:

Internt i Moss kommune er det enhet Miljø og Landskap som har ansvar for sykkeplanen og har hatt oppfølgingen av tidligere vedtak knyttet til denne. Tidligere saksbehandling er gjengitt i vedlegg og saken er utarbeidet i samarbeid mellom enhet Miljø og landskap og enhet Kommunalteknikk. Statens Vegvesen har gjort nødvendige skiltvedtak for å gjennomføre parkeringsregulerende skilting. Ved behov for eventuelle skiltendringer vil de bli kontaktet igjen. Statens vegvesen har bidratt med økonomisk støtte for gjennomføring av sykkeltilrettelegging på strekningen som Olav Kyrres gate er en del av. Skal spørsmål rundt eventuell gjenåpning av Olav Kyrres gate ut på høring vil det være naturlig blant annet å kontakte Østfold Fylkeskommune, Statens Vegvesen, Politiet og Mosseregionen interkommunale brann og redningsvesen (MIB) i tillegg til at man har en plan for kommunikasjon til og med innbyggere,

Vurderinger:

En gjenåpning av Olav Kyrres gate og Vidars gate vil ikke bety behov for reversering av alle gjennomførte tiltak. Det vil være nok å fjerne sperringene ut mot Gimleveien. Grunnet de

ombyggingene som er gjort, er det å forvente at farten på bilene vil bli noe lavere enn hva den var sist gatene åpne for gjennomkjøring.

Oppmerking av sykkeltrase og parkeringsplasser

I verbalvedtaket ligger en forventning om at etter gjenåpningen skal oppmerking av sykkeltrase og parkeringsplasser for bil prioriteres. Disse to forventningene er vanskelige å forene grunnet veibredder og til dels kulesteinsrenner for overvann. Tar man vekk kulesteinsrennene, som er vurdert å ha verneverdi, for å lage sykkelfelt vil det kreve fjerning av alle kantparkerte biler for å få plass. Strekningen i sin helhet er også så varierende i bredder og andre utfordringer at det vil bli mye systemendringer for syklistene dersom sykkelfelt skal forsøkes bygget. Sammen danner dette bakenforliggende årsak til at sykkelprosjektet i sin tid ble gjennomført som et tiltak hvor de syklende må ferdes sammen med de kjørende. Å blande syklende og kjørende fungerer dog bare i veier med begrenset biltrafikk. Det er altså ikke plass til sykkelfelt eller sykkelvei, men det kan være mulighet for å lage en bedre løsning for kantparkerte biler enn hva som er der i dag.

En løsning kan være at man asfalterer, merker og skilter opp parkering på nordsiden av veien. På nordsiden er bilene minst til ulempe for syklende. Skal det asfalteres mer i disse gatene vil det også være behov for etablering av gatesluk for å fange opp overvann. Utstrekningen av dette kan varieres, men skal dette gjøres skikkelig med asfalt, sluk og oppmerking vil investeringen være betydelig.

Avklaring av hvem som kan benytte oppmerkede parkeringsplasser

Skal det bygges ordinære parkeringsplasser langs vei bør det også avklares hvem disse parkeringsplassene er for, hvis ikke vil utfallet sannsynligvis bli at kommunen bekoster etablering og drift av parkeringsplasser på kommunal grunn for nærmeste beliggende nabo som ellers burde besørge parkering av sin og eventuelle leieboeres biler på egen tomt.

Veifaglige vurderinger

Man kan bestille en trafikkanalyse fra eksternt rådgivende firma for å belyse hvordan det fremtidige trafikkbildet blir etter eventuell gjenåpning av Olav Kyrres gate og Vidars gate, men det anses ikke nødvendig da det er få år siden gatene var åpne.

Helgerødgata tåler mer trafikk enn Olav Kyrres gate og det meste av gjennomgangstrafikken i Olav Kyrres gate kommer ut i rundkjøringa ved Glassverket og antas å ikke bedre situasjonen over kanalbrua.

I tabellen nedenfor er det oppsummert hva en gjenåpning vil antas å medføre for trafikken.

Mot byen	Det vil bli færre biler i øvre del av Helgerødgata. Dette fordi noen velger å kjøre Olav Kyrres gate isteden.
	Helgerødgata blir ikke nødvendigvis raskere selv om det blir færre biler der. Dette fordi de som kjører Olav Kyrres gate får fortrinn i rundkjøringen ved Glassverket. Bilene i Helgerødgata må følgelig vente lenger.
	Det vil bli flere biler i Fiskegata/Sjøgata/Logns plass. Dette fordi de som kjører Olav Kyrres gate får fortrinn i rundkjøringen ved Glassverket. Helgerødgata blir da mindre attraktiv å kjøre og for å unngå den ulempen velger man heller å kjøre ut ved Logns Plass. Da må man flette med 1 (Helgerødgata) vei istedenfor 3 (Olav Kyrres gate, Glassverket og Logns Plass). Det er ikke skiltet fletting i disse kryssene, men praksisen når farten er krabbefart er blitt slik.
Fra byen	Mindre kø i deler av Helgerødgata. Dette fordi noen velger å kjøre Olav Kyrres gate.
	Butikkene ved Værftsgate/Alpha brygge blir mer attraktive. Grunnet enklere adkomst.

	Mer trafikk i Olav Kyrresgate, Vidars Gate, Harald Hårfagres gate, Sverres gate og Værftsgata fordi veiene åpnes for gjennomkjøring mot Gimleveien.
	Sannsynligvis færre gående og syklende i Olav Kyrresgate, Vidars Gate, Harald Hårfagres gate, Sverres gate og Værftsgata fordi det blir mer biltrafikk i gatene.

Bærekraftsmål:

Gjenåpning av veier for gjennomkjøring med bil kan være uheldig vurdert opp mot bærekraftsmålene 3, 9, 11 og 13.

3 - God helse:

3.6 Innen 2020 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker

9 - Innovasjon og Infrastruktur:

9.4 Innen 2030 oppgradere infrastruktur og omstille næringslivet til å bli mer bærekraftig, med en mer effektiv bruk av ressurser og større anvendelse av rene og miljøvennlige teknologiformer og industriprosesser, der alle land gjør en innsats etter egen evne og kapasitet

11 - Bærekraftige byer og samfunn:

11.2 Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris, og bedre sikkerheten på veiene, særlig gjennom utbygging av offentlige transportmidler og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne samt eldre

11.6 Innen 2030 redusere negative konsekvenser for miljøet i storbyene målt per innbygger, blant annet ved å legge særlig vekt på luftkvalitet samt offentlig og annen form for avfallshåndtering

13 - Stoppe klimaendringene:

13.2 Innarbeide tiltak mot klimaendringer i politikk, strategier og planlegging på nasjonalt nivå

Konsekvenser for klimabudsjettet:

Dette er vanskelig å tallfeste, men erfaring tilsier at tilrettelegging for bilkjøring gir mer bilkjøring. Følgelig vil en gjenåpning av Olav Kyrres gate og Vidars gate slå negativt ut i kommunens klimabudsjett.

Videre fremdrift:

Forslag til løsning legges ut på høring og sendes over til sentrale myndigheter for uttalelse. Under forutsetning av at tilstrekkelig finansiering er avklart vil tiltakene kunne gjennomføres i løpet av våren 2024.

Økonomiske konsekvenser for årsbudsjett og handlingsplan:

Forventet kostnad for å fjerne granittblokker, fjerne fortau på tvers av Olav Kyrres gate, asfaltering der hvor fortauet lå og til slutt oppsetting av nye 30-sone skilt vil vi anta til ca. 80 000,-. Bygging av parkeringsplasser, med asfalt, sluk, merking og ny skilting kan dreie seg om ca. 800 000,- mellom Gimleveien og Harald Hårfagres gate, men avhenger mye av grunnen der hvor det skal etableres.

Statens vegvesen støttet sykkeltiltaket gjennom dette området med 1,407 millioner kroner. Hvorvidt det kan oppstå krav om tilbakebetaling av midler er ikke undersøkt.

Det er i budsjettet ikke avsatt midler til prosjektet og kommunedirektøren må komme tilbake til hvordan prosjektet kan finansieres.

Oppsummering/konklusjon:

- Det er i saken kort redegjort for historikken knyttet til sykkeltiltaket i Olav Kyrres gate og Vidars gate, dets forankring i sykkelplanen, evaluering sett opp mot trafikktegn og at tiltaket har vedvart etter evaluering, samt økonomi.
- En gjenåpning av Olav Kyrres gate og Vidars gate vil ikke medføre en reversering av alle gjennomførte tiltak. Det vil være nok å fjerne sperringene ut mot Gimleveien.
- I verbalvedtaket av 12.12.2023 ligger en forventning om at det etter gjenåpningen skal prioriteres oppmerking av sykkeltrase og parkeringsplasser for bil. Disse to forventningene er vanskelige å forene grunnet veibreder og til dels kulesteinsrenner for overvann. En løsning kan være at man asfalterer, merker og skilter opp parkering på nordsiden av veien. Det må da avklares hvem disse parkeringsplassene skal være for.
- Det er også redegjort for hvilke konsekvenser for trafikken man ser en gjenåpning kan ha.
- For en videre medvirkningsprosess og høring vil det, foruten et tverrfaglig samarbeid internt i kommunen, være aktuelt å kontakte Østfold Fylkeskommune, Statens Vegvesen, Politiet og Mossregionen interkommunale brann og redningsvesen (MIB) i tillegg til at man har en plan for kommunikasjon til og med innbyggere.
- Forutsatt nødvendig finansiering vil tiltakene kunne gjennomføres i løpet av våren 2024.

Kommunedirektøren anbefaler at saken tas til orientering.

Nils Erik Pedersen,
direktør Plan miljø og teknikk
18.01.2024

Byutvikling, samferdsel og næring 24.01.2024:

Behandling:

Votering:

Kommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

Byutvikling, samferdsel og næring- 005/24:

Saken tas til orientering

Vedlegg i saken:

18.01.2024	Bystyret sak 064_2019 Hovednett sykkel. Strekning gjennom Torderød.
18.01.2024	Orientering om status for hovednett sykkelveier i Moss kommune
18.01.2024	Status for plan for hovednett for sykkeltrafikk Moss/Rygge 2019-2028
18.01.2024	Sykkeltellinger 2020
18.01.2024	Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i Moss kommune - utbetaling - Jeløya - Skarmyra (L)(673175)