



Trafikksikkerhetsplan

Moss Kommune

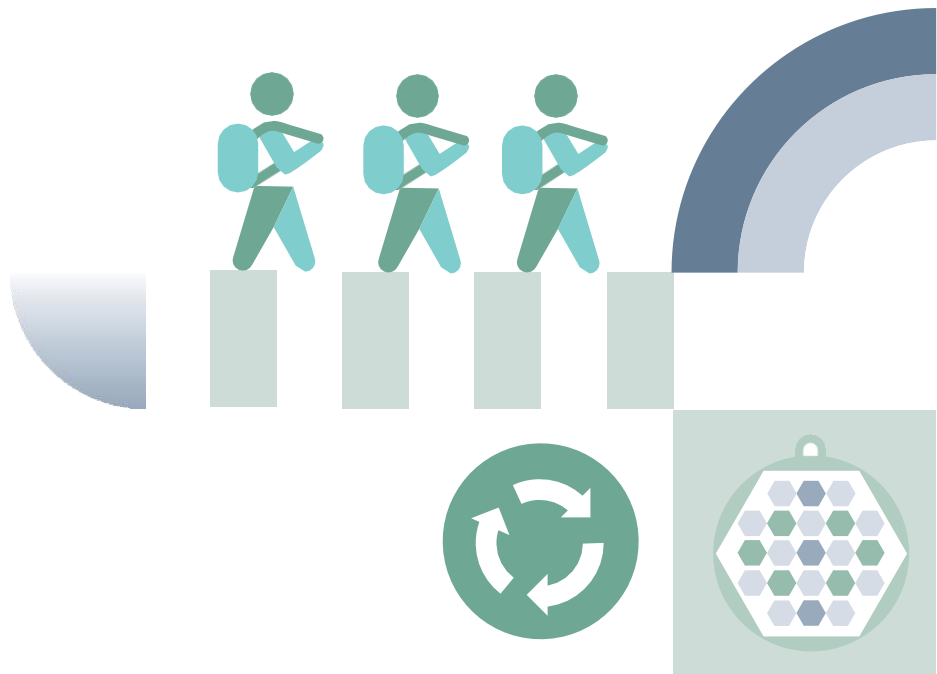
2024-2028

Trafikksikkerhetsplan for Moss kommune 2024-2028

Vedtatt av kommunestyret i Moss kommune xx.xx.2023

INNHold

1. Innledning	4
1.1 Historikk	5
1.2 Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Moss kommune	5
2. Overordnede føringer	5
2.1 FNs bærekraftsmål	6
2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	6
2.3 Nasjonal transportplan	6
2.3.1 Barnas transportplan	6
2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg	7
2.5 Regional transportplan	7
2.6 Folkehelse og trafikksikkerhet	7
2.7 Trafikksikker kommune	7
3. Ulykkessituasjonen /-utviklingen i Moss kommune	9
3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen	9
3.2 Trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesvei	
3.3 Analyse av ulykker	9
4. Mål og strategi for trafikksikkerhetsarbeidet i Moss kommune	10
4.1 Mål	10
4.2 Strategi	10
5. Kommunale tiltak	11
5.1 Barn og unge	11
5.2 Eldre trafikanter	11
5.3 Gående og syklende	11
5.4 Drift og vedlikehold	11
5.5 Trafikksikkerhetsarbeid i offentlige og private virksomheter	11
5.6 Fysiske tiltak	11
6. Økonomi	12
7. Evaluering, rullering	12
8. Vedlegg	13



1. INNLEDNING

Visjonen om null drepte og hardt skadde ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Siden 2010 er det satt etappemål for arbeidet mot nullvisjonen, og i NTP 2022-2033 heter det: «Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

Trafikksikkerhetsarbeid handler om å redusere risikoen for skader og ulykker blant alle trafikantgrupper i alle aldre. Vår trafikksikkerhetsplan skal ivareta de viktigste prioriteringene for å øke trafikksikkerheten i kommunen, og vårt arbeid skal være et bidrag for å nå de nasjonale målene. Kommunen har flere roller og oppgaver som innebærer at en direkte eller indirekte har mange muligheter til å bedre trafikksikkerheten, som:

- planmyndighet
- skole- og barnehageeier
- arbeidsgiver
- transportkjøper
- folkehelseaktør (ved å forebygge sykdom og skade hos innbyggerne)
- vegeier.

Kommunens trafikksikkerhetsarbeid omfatter alle disse områdene.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker. Kommunen har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier har kommunen et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veier iht veglova.

Trafikksikkerhetsplan for Moss kommune 2024-2028 vil danne grunnlaget for videre- føring av kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Kommunestyrets vedtak av [dato].



1.1 Historikk

Denne planen er den siste i rekken av trafikksikkerhetsplaner for Moss kommune. Denne planen skal erstatte trafikksikkerhetsplanen vedtatt i Fellesnemnda 19. juni 2019. Planene har vært et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette arbeidet videreføres og styrkes gjennom denne planen.



drepte og hardt skadde

ETIKK - Ett hvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.

VITENSKAPELIGHET - Menneskets fysiske og mentale forutsetninger er kjent og skal ligge til grunn for utformingen av veisystemet. Kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en

kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak. Veitrafikksystemet skal lede trafikantene til en sikker atferd og beskytte dem mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Kunnskap om trafiksikkerhetsvirkninger skal legges til grunn ved prioritering av tiltak.

ANSVAR – Trafikantene, myndighetene og andre som kan påvirke trafiksikkerheten, har et delt ansvar. Trafikantene har ansvar for sin egen atferd; de skal være aktsomme og unngå bevisste regelbrudd. Myndighetene har ansvar for å tilby et

veisystem som tilrettelegger for mest mulig sikker atferd og beskytter mot alvorlige konsekvenser av normale feilhandlinger. Transportkjøpere og -tilbydere har ansvar for å legge til rette for sikker transport. Kjøretøyleverandørene og -produsentene har ansvar for å tilby, utvikle og produsere trafiksikre kjøretøy. Andre aktører, som for eksempel politiet og ulike interesseorganisasjoner, har også et ansvar innenfor sine områder for å bidra til at trafiksikkerheten blir best mulig.

1.2 Organisering av trafiksikkerhetsarbeidet i Moss kommune

Kommunen jobber annerledes med trafiksikkerhet enn Fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er relativt få alvorlige ulykker på kommunale veier, og ulykkene involverer ofte myke trafikanter. Kommunens hovedfokus blir derfor på tilrettelegging av gatemiljø for å gjøre det tryggere for gående og syklende.

Trafiksikkerhetsarbeidet fordeler seg på flere avdelinger i kommunen, men er hovedsakelig organisert under Vei, vann og avløp, enhet Kommunalteknikk. Når kommunen sertifiseres som Trafiksikker kommune vil nesten alle avdelinger/enheter bli berørt i større eller mindre grad.

Kommunen har etablert et trafiksikkerhetsråd, der representanter fra fagområdene vei og skole, Politiet, fylkeskommunen, og Trygg trafikk møtes to ganger i året og diskuterer trafiksikkerhetsrelaterte utfordringer og fremtidige prosjekter.

Rullerende tiltaksliste (vedlegg) tar utgangspunkt i skolekretsene i Moss kommune. Dette for å koordinere innspill fra beboere, FAU, velforeninger og andre, som vi opplever er opptatt av skolevei. Innspill til trafiksikkerhetsarbeidet mottas over telefon, på epost og gjennom søknadsskjema på kommunens hjemmesider.

2. OVERORDNEDE FØRINGER

For å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå, er følgende styringsdokumenter vektlagt:

- FNs bærekraftsmål
- Meld. St. 40 (2015-2016) Trafiksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering
- Nasjonal transportplan (NTP)
 - Barnas transportplan
- Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022-2025
- Regional transportplan

2.1 FNs bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

De mest relevante punktene for kommunens trafikksikkerhetsarbeid innen bærekraftsmålene er:

- Mål 3 God helse:
- Delmål 3.6) Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.
- Mål 4 God utdanning:
- Delmål 4.7) Innen 2030 sikre at alle elever og studenter tilegner seg den kompetanse som er nødvendig for å fremme bærekraftig utvikling [...].
- Mål 11 bærekraftige byer og samfunn:
- Delmål 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 [...] med særlig vekt på behovene til [...] barn [...].
- Mål 17 Samarbeid for å nå målene
- Delmål 17.17) Stimulere til og fremme velfungerende partnerskap i det offentlige, mellom det offentlige og private og i det sivile samfunn [...].

2.2 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og **organisering**. Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen seks satsningsområder hvorav ett omhandler forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå.

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

2.3 Nasjonal transportplan

Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2022–2033 er:

«Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.»

Nullvisjonen, visjonen om null antall drepte og hardt skadde i norske vegtrafikkulykker, er ett av de fem likestilte handlingsstrategiene i Nasjonal transportplan, og ligger til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Etappeplan fram til 2030 er maksimalt 350 hardt skadde og drepte i vegtrafikkulykker, hvorav maksimalt 50 drepte, samtidig som det er et mål om 0 drepte i veitrafikken innen 2050.

I Nasjonal transportplan 2022–2033 har regjeringen lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til verdiskaping, beskytter og redder liv, og bidrar til bedre helse, miljø og klima.

2.3.1 Barnas transportplan

Barnas transportplan

Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov. Barn og unge er sårbare, og deres ferdsel i trafikken krever målrettede tiltak.

Regjeringen vil (utdrag fra Barnas transportplan):

gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter
ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen
prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafikk- sikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer
jobbe for nullvisjonen, det vil si at ingen mennesker skal bli hardt skadd eller drept i trafikken.

2.4 Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg

Nasjonal tiltaksplan for trafikkisikkerhet på veg 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storby- kommuner. I tillegg har en rekke øvrige aktører gitt innspill til planen.

Planen bygger på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) og Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikkisikkerhetsarbeidet – samordning og organisering. Ambisjonsnivå og prioritering- er i tiltaksplanen er i samsvar med Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023 (2029),

Strategiplan for polititjeneste på veg 2016-2019, Trygg Trafikks strategi 2018-2025, fylkeskommunenes planer for prioritering innenfor trafikkisikkerhetsarbeidet og de åtte storbykommunenes trafikkisikkerhetsplaner.

Formålet med tiltaksplanen er å presentere et omforent og bredt spekter av faglig forankrede tiltak, i tillegg til å styrke samarbeidet mellom de sentrale trafikkisikkerhetsaktørene. Tiltakene i tiltaksplanen skal sikre at vi har stø kurs mot etappemålet i NTP.

2.5 Statens vegvesens håndbøker

Moss kommune tilstreber ved enhver bygging eller ombygging å etterleve krav og ambisjoner vist i Statens vegvesens håndbøker. F. eks N100 NAVN 127 Gangfeltkriterier xxxxx

2.5 Regional transportplan

Regional transportplan for Østfold mot 2050 Vedtatt juni 2018.

De mest relevante punktene for Østfolds trafikkisikkerhetsarbeid blir beskrevet i punkt 4.3.5.1 Strategier:

- Sikre at ingen blir drept eller skadd på vei til eller fra skole
- Bidra til at økt bruk av kollektiv, sykkel og gange ikke går ut over trafikkisikkerheten

Moss kommune skal jobbe for å ivareta trafikkisikkerheten til alle som bruker veinettet, men ha et særlig fokus på trygg fremkommelighet for myke trafikanter. Kommunens trafikkisikkerhetsarbeid vil, med bakgrunn i regional transportplan, ha et økt fokus på tilrettelegging av trygg skolevei.

2.6 Folkehelse og sikkerhet

Til tross for en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970 vurderes trafikkulykker som et betydelig folkehelseproblem. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet.

Regjeringen vil i tråd med Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tversektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen integrerer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikkisikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid.

Jf. folkehelselovens § 4 skal kommunen bidra til å forebygge skade og lidelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt.

2.7 Lokale føringer

Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen, Miljøløftet Moss: Det skal være nullvekst i intern personbiltrafikk.

Kommunedelplan for klima: 60% av interne reiser skal gjøres med gange, sykkel og kollektiv.

2.8 Trafikksikker kommune

Trafikksikker kommune er et organisatorisk trafikkisikkerhetstiltak og en nasjonal godkjenning-sordning i regi av Trygg Trafikk. Moss kommune er foreløpig ikke godkjent som Trafikksikker kommune, men har ambisjon om å bli godkjent innenfor planperioden. For å bli godkjent som Trafikksikker kommune skal kommunen ha innarbeidet rutiner og systemer for å kvalitetssikre trafikkisikkerhetsarbeidet i hele virksomheten.

Godkjenningen innebærer en forpliktelse til å arbeide systematisk med trafiksikkerhet i alle relevante sektorer innenfor sitt ansvarsområde, og bygger blant annet på følgende kriterier:

- Kommunen har forankret ansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet hos ordfører og kommunedirektør.
- Kommunen har innarbeidet trafiksikkerhet i HMS/internkontrollsystemet som inneholder regler for reiser og transport i kommunens regi, og ved kjøp av transporttjenester.
- Kommunen har oppdatert oversikt over trafikkulykker i kommunen
- Kommunen har en trafiksikkerhetsplan.
- Kommunen har oppfylt kriteriene for den enkelte sektor (oppvekst, kultur, helse, teknisk, plan, HR).

Godkjenningen har en varighet på tre år og kommunen kan deretter bli regodkjent.

For mer informasjon:
trafiksikkerkommune.no

3. ULYKKESSITUASJONEN / -UTVIKLINGEN I MOSS KOMMUNE

Ulykker og skader i trafikken påfører menneskene som rammes store lidelser. De er også svært kostbare for samfunnet. Helse- og omsorgstjenestene i kommunene må ta store deler av regningen. Det lønner seg derfor å forebygge.

De nasjonale tallene for antall omkomne i vegtrafikkulykker går nedover. Antall hardt skadde har imidlertid ikke hatt like stor nedgang. De siste årene før 2021 ligger tallet for omkomne og hardt skadde i vegtrafikkulykker i Norge på rundt 700 årlig. Av disse omkom om lag 100 personer. De nasjonale målene er å redusere dette antallet til maksimalt 350 hardt skadde innen 2030, altså en halvering av dagens nivå, i tråd med etappemålene mot nullvisjonen.

En rapport utgitt av Trygg Trafikk viser at dekningsgraden for registrering av meget alvorlige og alvorlig ulykker bare er 37 %, og for lettere grad av skade bare er 15 %. På den bakgrunn er det grunn til å anta at disse tallene reelt sett er mye høyere.

I tillegg til de alvorligste trafikkulykkene skjer et høyt antall skader på veiene som ikke inngår i den offisielle ulykkesstatistikken fordi de ikke blir rapportert til politiet. Dette gjelder spesielt for enulykker myke trafikanter.

3.1 Trafikksikkerhetsutfordringer i kommunen

Befolkningsvekst har ført til betydelig økning i trafikkbelastningen på hovedveinettet i Moss og Rygge. Deler av nettet, spesielt i sentrumsområdet, har til tider dårlig utvikling, som forsterkes med den støtvide trafikken gjennom Moss by fra fergeforbindelsen Moss-Horten. Rv. 19 fungerer som en hovedåre for både fergetrafikk, lokal trafikken til/fra Jeløy, og for gående og syklende. Den sterke trafikkbelastningen skaper lange køer i rush-timene og medfører ulykker, miljøbelastning, samt barrierevirkninger. Spesielt for de myke trafikantene.

Dagens registrering av trafikksikkerhetshenvendelser viser at innbyggere oftest er bekymret for fart i boligområder og manglende tilrettelegging for gående og syklende. Med manglende tilrettelegging menes ønsker om gangfelt, gang-og sykkelveier, og fortau.

I boligområdene er hekker og annen vegetasjon et problem som skaper trafikkfarlige situasjoner. For å sørge for trygg ferdsel i trafikken er det viktig at kjørende har fri sikt og at myke trafikanter blir sett. På sommerhalvåret vokser vegetasjonen raskt, og høy og bred vegetasjon er en utfordring for trafikksikkerheten. Samtidig skal mange barn og unge tilbake på skolen, eller kanskje gå til skolen for første gang.

Vegetasjonen reduserer sikten til trafikantene, gjemmer trafikkskilt, hindrer fri ferdsel på fortau og presser myke trafikanter ut i veibanen. Å følge opp vedlikehold av vegetasjon er arbeidskrevende. Kommunen er derfor helt avhengige av innbyggernes innsats for å sikre at kommunale veier har god sikt og er trafikksikre for alle som ferdes. Vedlikehold av hekker er helt nødvendig for å ivareta trafikksikkerheten, skilting, lys osv. Når det gjelder trær nær vei oppleves det en målkonflikt mellom trafikksikkerhet og miljø, det er behov for å se nærmere på dette.

Moss er en kommune i vekst. Det bygges ut i stort tempo, og for å ivareta trafikksikkerheten i nye boligområder er det viktig at kommunen er til stede og aktive allerede på plannivå. Blant annet gjelder dette ny infrastruktur og utforming av nye avkjørsler. Det er viktig å sørge for gjennomtenkte byggegrenser og siktlinjer, også ved avkjørsler til p-hus. Bredde på vei, breddeutvidelse i sving, belysning, skilting og gangfelt er også punkter som må følges med på i planprosesser. Trygg krysning av trafikkerte veier, og helst planfri krysning ved utbygging av større områder. Snumuligheter for renovasjon og brøyting må tegnes inn, samt ta hensyn til økt arealbehov for brøytekanter og snøopplag, særlig ved krysningspunkt. Fartsgrenser og veibredde må sees i sammenheng, og fortausbredde bør være minimum 2,5 meter. For å følge opp både planene og utførelsen av disse er det viktig å avsette nok ressurser. Det er ønskelig at alle som jobber på plannivå er kjent med «Rullerende tiltaksliste» (Vedlegg).

Viltpåkjørsler er en utfordring i kommunen, særlig på Jeløy.

Kommunen må opprettholde et nivå på drift og vedlikehold som sikrer trygg fremkommelighet for gående og syklende. Blant annet betyr det å reparere dårlig asfalt og hull, og sørge for brøyting, feiing, salting, og strøing med sand/singel osv. Vinterdrift kan være utfordrende å planlegge med tanke på ressursbehov.

Å bli godkjent som trafikksikker kommune vil bidra til å samkjøre trafikksikkerhetsarbeidet på tvers av sektorer i kommunen, og belyse utfordringer som i dag ikke kommer tydelig frem.

3.2 Trafikksikkerhetsutfordringer på fylkesvei

I Moss kommune er det mange fylkesveier, særlig i gamle Rygge kommune. Kommunen mottar mange henvendelser årlig fra innbyggere om trafikksikkerhetsutfordringer langs fylkesveiene. Kommunen videresender disse henvendelsene til fylkeskommunen, som må gjennomgå og vurdere søknadene som kommer inn. I og med at disse veiene ikke er kommunale er det Østfold fylkeskommune som må sørge for gjennomføringen av eventuelle tiltak på disse veiene. Moss kommune vurderer flere av de foreslåtte tiltakene som gode, og ønskelig å gjennomføre for å bedre trafikksikkerheten i kommunen. Østfold fylkeskommune jobber ut ifra egne planer og budsjetter, men Moss kommune ønsker å være pådriver for at prosjekter skal bli gjennomført. Dette gjøres blant annet i Trafikksikkerhetsrådet, omtalt i punkt 1.2, planmøter der fylkeskommunen er representert og andre sammenhenger der kommunen og fylkeskommunen samhandler. Det er mange tiltak som er ønskelig at fylkeskommunen gjennomfører, men pr. dags dato anser Moss kommune disse for å være de aller viktigste å trekke frem:

- Gang- og sykkelvei langs Larkollveien fra gamle Dilling stasjon til Vang skole.
- Planfri krysning av Osloveien, samt tryggere skolevei for barn tilhørende Kambo, Sjøhagen og fremtidige boligområder i Kambo nord.
- Planfri krysning av Brevikveien, i forbindelse med utbygging nord for Brevikveien.

3.3 Analyse av ulykker

I perioden 2019-2022 har det i snitt vært 21,5 trafikkulykker med personskade i Moss kommune pr år, med en total på 86 ulykker for hele tidsperioden. Av disse var 22 av ulykkene på kommunal vei, og resten fordeler seg på Europavei, fylkes- og riksveier. Tallene fra 2019 til 2022 er hentet fra Statens vegvesens database «Trafikkulykkesregisteret», og omfatter alle de politiregistrerte ulykker med personskade.

Ulykker som ikke registreres hos politiet vil ikke synes på statistikken, de såkalte mørketallene. Herunder ligger en stor andel sykkelulykker, personskader, sparkesykkel, påkjørsler uten personskader, samt «eneulykker», der kun ett kjøretøy er involvert. Det er naturlig å anta at det er betydelig flere ulykker enn statistikken viser, da særlig mindre ulykker skjer uten at Politiet blir involvert. Dette er en svakhet ved statistikken, og noe som gjør det vanskelig å få oversikt over det faktiske omfanget.

4. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I MOSS KOMMUNE

4.1 Mål

Moss kommune arbeider etter nullvisjonen, og har følgende mål: å redusere alle typer ulykker og skader i trafikken. Det er få ulykker mellom bil og bil som medfører alvorlig skade og død på kommunale veier i Moss. Hovedfokuset er derfor på trafikksikkerhet for myke trafikanter.

4.2 Overordnet strategi

I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022-2025* er det satt opp en rekke tilstandsmål. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak. Moss kommune skal arbeide aktivt for å bidra til at vi oppnår disse tilstandsmålene. Dette gjelder først og fremst på følgende områder:

- Påvirke kommunens innbyggere til å ferdes med minst mulig risiko for skade og død, uavhengig av hvor en ferdes i vegtrafikken.
 - Jobbe systematisk med trafikksikkerhet innenfor alle kommunens sektorer.
 - Ha gode systemer og rutiner for trafikksikkerhetsarbeid med konkrete tiltak og evaluering.
 - Gjennomføre tiltak knyttet til fysiske tiltak, organisasjon, holdninger og adferd.
 - Prioritere sammenhengende gang- og sykkelveier og trygge skoleveier.
 - Jobbe med målkonflikter
-

5. KOMMUNALE TILTAK

I det følgende anføres kommunens tiltak for å bidra til å nå utvalgte nasjonale tilstandsmål, i tillegg til aktuelle fysiske trafikksikkerhetstiltak:

5.1 Barn og unge

Kommunen skal:

- vurdere rett til gratis skoleskyss i henhold til bestemmelser for særlig farlig eller vanskelig skolevei.
- legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.
- Oppfylle forpliktelsene som inngår i Trafikksikker kommune for kommunale skoler og barnehager, når Moss blir kvalifisert som Trafikksikker kommune.
- Sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.

5.2 Eldre og trafikanter med funksjonsnedsettelse

Kommunen skal:

- legge til grunn universell utforming ved fysisk utforming av veger og gangfelt. for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse.

5.3 Gående og syklende

Kommunale skal:

- årlig sette søkelys på betydningen av at syklister og fotgjengere bruker personlig sikkerhetsutstyr i trafikken, eksempelvis sykkelhjelmer og reflekser.

5.4 Drift og vedlikehold

Kommunen skal:

- beholde og videreutvikle det daglige trafikksikkerhetsfokus i kjerneoppgavene innen drift og vedlikehold.

5.5 Trafikksikkerhetsarbeid på tvers av kommunale virksomheter

Kommunen skal:

- godkjennes som Trafikksikker kommune, eller eventuelt regodkjennes.

5.6 Fysiske tiltak

Kommunen skal:

- gjennomføre de prioriterte fysiske trafikksikkerhetstiltakene på vegnettet jf. vedlegg 1.
 - kartlegge behov for fysisk tilrettelegging for gående og syklende, for å sikre fremkommelighet, i samsvar med overordnede planer.
 - ha særlig oppmerksomhet rettet mot skolevei og trafikksikkerhet rundt skolene.
-

6. ØKONOMI

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Tiltak som går over flere år og tiltak med oppstart planperioden, prioriteres i budsjettet hvert år.

Rammene for trafikksikkerhetsarbeidet har vært ca 4 mill. per år, og vedtas årlig i kommunestyret. Eventuelle tilskudd som søkes om kommer i tillegg.

Det søkes om tilskudd fra flere tilskuddsordninger, herunder fra Statens vegvesen og fylkeskommunen.

7. EVALUERING, RULLERING

Trafikksikkerhetsplanen skal gjennomgå, evalueres og rulleres hvert femte år. Innkommende forslag til trafikksikkerhetstiltak vurderes fortløpende, og ønskede tiltak gjennomføres eller settes inn i «Rullerende tiltaksliste» for fremtidig utførelse.

8. VEDLEGG

Rullerende Tiltaksliste 2024-2028

Informasjon om listen:

- Tiltakslisten er inndelt etter kommunens skolekretser
- De ikke skrevet i noen prioritert rekkefølge.
- De mørkegrå feltene er videreført fra forrige plan, og de lysegrå er tiltak som har tilkommet fra 2019-2023.

	Område / Skolekrets	Veinavn	Tiltak
1	Bytårnet	Klommestengata/ Martebakken	Oppgradert belysning i kryss
2	Bytårnet	Kryss Martebakken og Klommestengata	Kryssutbedring Martebakken og Klommestengata
3	Bytårnet	Scharresgate	Bom eller stein for å sperre for bilkjøring på gang- og sykkelvei melleom Scharres gate og Klostergata.
4	Bytårnet	Bjørn Kristensens vei	Skilte parkering forbudt
5	Bytårnet	Abelsgate	Fartsdempere.
6	Bytårnet	Solveien/Klostergata	Utvide veien i krysset ved å flytte fortau på nordsiden av Solveien, ved krysset Klostergata/Solveien.
7	Childrens International School	Møllergata	Tydligere gangtrassé fra Storebro mot Kongens gate
8	Ekholt	Festeveien	Fartsdempere mellom jernbaneovergang og tennisbanen.
9	Ekholt	Ekholt Hageby	Avgrense parkeringsplassens avkjørsel. Redusere bredden til vanlig avkjørsel og merke p-plasser. Vil øke trafikksikkerheten ved å begrense rygging ut i vei ved skole.

10	Ekholt	Pers Vei	Utrede behovet for fartsdempere i Pers vei.
11	Ekholt	Carlsmindeveien, Gubbeskogveien, Beiteveien og Midtveien	Utrede behov for ytterligere fartsdempere i parallelleiene mellom Ekholtveien og Varnaveien.
12	Halmstad	Flyplassveien	Forskjøringsvei eller vikepliktsskilt ved kryss hvor det er fart 70km/t
13	Halmstad	Eskelundveien	Etablere 30-sone i boligområdet og sjekke bom-situasjon i enden av gata
14	Halmstad	Såstadbråten	Gjøre sykkelveien tydeligere skiltet, slik at syklister ikke ledes opp til bussholdeplassen og over fylkesveien. 30-sone i boligområdet
15	Hoppertn	Kryss Th. Kittelsens gate x Tronviksveien	Utbedre og utvide fortau langs Th. Kittelsens gate til kryss ved Tronviksveien
16	Hoppertn	Th. Kittelsens gate	Oppgradert belysning av gangkryssing over Th. Kittelsens gate
17	Hoppertn	Th. Kittelsens gate	Oppstramming av krysset Tronvikveien x Th. Kittelsens gate
18	Krappfoss	Ved Krappfoss skole	Oppgradert lysforhold ved skolens droppsone
19	Krappfoss	Øreveien	Bedre gangforhold mellom Solveien og Holmen.
20	Krappfoss	Bjørnåsveien	Fortau vestsiden fra Solgaard skog til Sydskogen boligområde
21	Krappfoss	Øreveien	Forkjøringsregulering i Øreveien
22	Krappfoss	Abelsgate	Fartsdempere
23	Krappfoss	Åsveien	Skilt som varsler om farlig kryss.

24	Krapfoss	H. Kildahls vei og Krapfoss for øvrig	Tydligere skilting av 30-sone
25	Larkollen	Kureskjærveien	Vurdere fartsdumper og tydelig fartsgrense. Må vurderes 30-sone.
26	Larkollen	Teibernveien	30-sone
27	Larkollen	Støtvigveien	Utvide fortau mot skolen
28	Melløs	Dyreveien	Dyreveien med redusert hastighet fra 50 til 40 km/t.
29	Melløs	Bekkeliveien	Bygge fortau Bekkeliveien.
30	Melløs	Kryss Varnaveien og Vårveien	Varnaveien og Vårveien etableres med gangfelt
31	Melløs	Kryss Dyreveien og Rolf Wickstrøms allé	Krysset Dyreveien og Rolf Wickstrøms allé strammes opp slik at fotgjengerfeltet over Rolf Wickstrøms allé gjøres mindre
32	Melløs	Ved Melløs stadion	Gang- og sykkelvei i halvsirkel ved Melløs stadion.
33	Melløs	Melløs	Etablere gang- og sykkelvei som kobler sammen Melløs skole og det nye boligområdene på Høyda. Traseen bryter gjennom Melløs stadion.
34	Melløs	Varnaveien	Tilpasset krysningspunkt over Tor Sørnes vei i forbindelse med utbygging i området. Må ha midtdeler.
35	Melløs	Rolf Wickstrøms allé	Gang- og sykkelvei/utvidelse av skoleområde. Bygge om nordre kjørebane.
36	Melløs	Viggo Hanstees allé	Gang- og sykkelvei/utvidelse av skoleområde. Bygge om vestre kjørebane.
37	Melløs	Melløsparken	Forlengelse gang- og sykkelvei

38	Melløs	Værlebakken	Innlemme Værlebakken i 30-sonen
39	Melløs	Varnaveien	Utbedring av rundkjøring v/Midtveien
40	Nøkkeland	Skredderveien	Oppgradert belysning over fotgjengerfelt i Skredderveien og underganger
41	Nøkkeland	Veverbakken	Oppgradert belysning undergang Veverbakken
42	Nøkkeland	Kulpeveien , Marinebakken, Osloveien , Kamboveien	Sammenhengende gang- og sykkelvei fra kambo stasjon til nøkkeland skole, med planfri krysning av Osloveien.
43	Nøkkeland	Marinabakken	Gangfelt og belysning.
44	Ramberg	Anna Hagemanns gate	Utbedring og utvidelse av fortau i Anna Hagemanns gate
45	Ramberg	Vardeveien	Belysning og fortau etableres i Vardeveien
46	Ramberg	Anna Hagemanns gate	Parkeringsbegrensning langs Anna Hagemanns gate
47	Ramberg	Nesveien	Økt belysning og forkjøringsvei
48	Ramberg	Eriksbakken	Gjennomkjøring forbudt
49	Ramberg	Jederveien	Fortau sydside, mellom Ole O. Lians gate og Per Sivles vei.
50	Refsnes	Bergersborgveien og Refsnesalleen	Øke og korrigere belysning ved flere gangfelt
51	Refsnes	Tronvikveien	Redusere fartsgrense til 40 km/t mellom Marineveien og Eikelia

52	Reier	Kryss Th. Kittelsensgate og Camilla Collets gate	Stramme opp krysset Th. Kittelsensgate og Camilla Collets gate
53	Reier	Th. Kittelsens gate	Fortau i Th. Kittelsens gate reetableres og utvides.
54	Reier	Sjøgata	Bygge fortau på nordsiden ved Sjøbadet
55	Reier	Ole Vigs gate og Steinbruddet	Bygge fortau på vestsiden av veien. Som fortsettelse av eksisterende fortau. Eventuelt også parkering forbudt på samme side.
56	Reier	Glassverket	Fartsreducerende tiltak
57	Reier	Glassverket	Flytte parkering forbudt skilt til motsatt side av veien.
58	Reier	Christian Ericsens gate og Hasselbakken (søndre del)	Fortau på vestsiden av veien.
59	Rygge Ungdomsskole	Øreåsveien	Gangfelt over Øreåsveien ved Bajazzo.
60	Torderød	Kryss Gimleveien og Anna Hagmans gate	Bedre lysforhold i krysset Gimleveien og Anna Hagmans gate.
61	Vang	Båthavnveien	Belysning av skolevei over jordet.
62	Verket	Verket skole	Utvikle dropsone i krysset Storenga og Osloveien om mulig.
63	Verket	Kryss Krappfossveien og rampe til Fv. 19	Bedre belysning i krysset Krappfossveien og rampe til Fv. 19.
64	Verket	Jutulveien	Definere parkeringsarealet til Stenhoggeriet i Jutulveien.
65	Verket	Osloveien	Belysning av flere gangfelt over Osloveien.
66	Verket	Osloveien	Avgrensning av parkeringsarealet mot gang- og sykkelvei ved Osloveien 10.
67	Verket	Tykkemyr - Krappfossveien	Belysning i krysset Krappfossveien og Tykkemyr

68	Verket	Elgveien	Utrede mulighet for 100 m fortau på vestsida av Elgveien.
69	Øreåsen	Fjellom	30-sone på Fjellom.
70	Øreåsen	Flere gang- og sykkelveier	Skilte gang- og sykkelveier bedre
71	Øreåsen	Myraveien	30-sone og fartsdempere
72	Øreåsen	Myraveien	30-sone på søndre bilvei. Nordre bilvei blir til gang- og sykkelvei. Forleng 4 avkjørsler til søndre bilvei.
73	Øreåsen	Høydaveien	Fortau på vestsida av veien mellom Rosenvinges vei og Ryggeveien
74	Øreåsen	Rosenvinges vei	Gangfelt over Høydaveien, ved krysningspunktet Rosenvinges vei.
75	Åvangen	Skredderveien	Belysning på vei ned mot Åvangen skole. Bytte ut eksisterende lysstolpe i Nåveien
76	Åvangen	Skredderveien	Belysning i toppen av Skredderveien

