

PLAN
FOR HOVEDNETT
FOR **SYKKEL**TRAFIKK
MOSS/RYGGE



2018-2028



Statens vegvesen



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE



Moss kommune



Rygge kommune

PLANEN ER UTARBEIDET AV



INNHold

	FORORD	4
1	MÅL OG PREMISER	5
1.1	OM PLANEN	5
1.2	MANDAT	5
1.3	MÅLPUNKT	6
2	HVORDAN ØKE SYKKELANDELEN	7
2.1	HVA ER HOVEDSYKKELRUTER	7
2.2	KRITERIER FOR GODE HOVEDSYKKELRUTER	8
2.3	ØNSKER FOR FREMTIDEN	9
3	NYTT HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK I MOSS OG RYGGE	10
3.1	FORSLAG TIL NYTT HOVEDNETT	10
3.2	DEKNINGSGRAD	14
3.3	STATUSOVERSIKT	16
3.4	RUTEINNDELING	20
4	ØNSKET STANDARD PÅ HOVEDNETT	24
4.1	PRINSIPPLØSNINGER PÅ STREKNING	24
4.2	PRINSIPP FOR KRYSSLØSNINGER	31
5	PRIORITERTE STREKNINGER OG KRYSS	33
5.1	PRIORITERINGSKRITERIER	33
5.2	PRIORITERTE LENKER	34
5.3	PRIORITERTE KRYSS	38
6	OPPSUMMERING	40
	VEDLEGG	
	UTFYLLENDE RAPPORT	
	KART	

FORORD

Sykkelbyen Moss/Rygge ble opprettet høsten 2014 som en arbeidsgruppe for Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Mossregionen. I sykkelbygruppa er Moss og Rygge kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen representert.

Sykkelbygruppa fikk som oppdrag å revidere Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss/Rygge fra 2012. Rygge og Moss kommuner utarbeidet egne sykkelplaner i 2016. Disse tre sykkelplanene ligger til grunn for denne revisjonen.

Statens vegvesen har ledet revisjonsarbeidet, med god involvering av medlemmene i sykkelbygruppa. Revisjonsarbeidet har også vært tema på to heldagsseminarer på Verket Scene i desember 2017 og mai 2018. Sweco har vært engasjert av Statens vegvesen til å bistå i arbeidet.

Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge er:

Behandlet i Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Mossregionen	xx.xx.2018
Vedtatt i Rygge kommune	xx.xx.2018
Vedtatt i Moss kommune	xx.xx.2018
Vedtatt i Østfold fylkeskommune	xx.xx.2018

1 MÅL OG PREMISSE

1.1 OM PLANEN

Denne planen skal være en **overordnet plan** for **videre utvikling** av et **fremtidig hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge**. Målet er å gi føringer og anbefalinger til arbeidet med utviklingen av sykkelvegnettet i de to kommunene. Planen er ment å fungere som et arbeidsverktøy i utviklingen av sykkelvegnettet.

Plan for hovednett for sykkeltrafikk vil være et **viktig grunnlagsdokument** når Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen Vegavdeling Østfold lager forslag og spiller inn behov til handlingsprogram for fylkesveg og for riksveg. Moss og Rygge kommuner vil benytte plan for hovednett for sykkeltrafikk som et grunnlagsdokument for å prioritere sykkelprosjekt i de kommunale budsjettene.

For mer utfyllende informasjon henvises det til rapporten i vedlegg 1.

1.2 MANDAT

I april 2014 inngikk Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket (nå Bane NOR), Moss kommune og Rygge kommune en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mossregionen.

Hovedmålet for samarbeidet er å bidra til å utvikle Mossregionen som en attraktiv og konkurransedyktig region på en bærekraftig måte basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren.

Overordnet målsetning for Mossregionen er å **redusere bilbruk og øke andel reisende som går, sykler eller bruker kollektivt transportmiddel**. I tillegg skal det utvikles et **attraktivt tilbud for gående og syklende**. Nullvekst i intern personbiltrafikk er det operasjonelle målet akseptert av partene i denne avtalen. Samarbeidet skal bidra til en god samordning av areal- og transportutvikling på tvers av fag og forvaltningsnivå. Samarbeidsavtalen skal sikre et godt, kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag og bidra til helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft (Moss kommune, 2014).

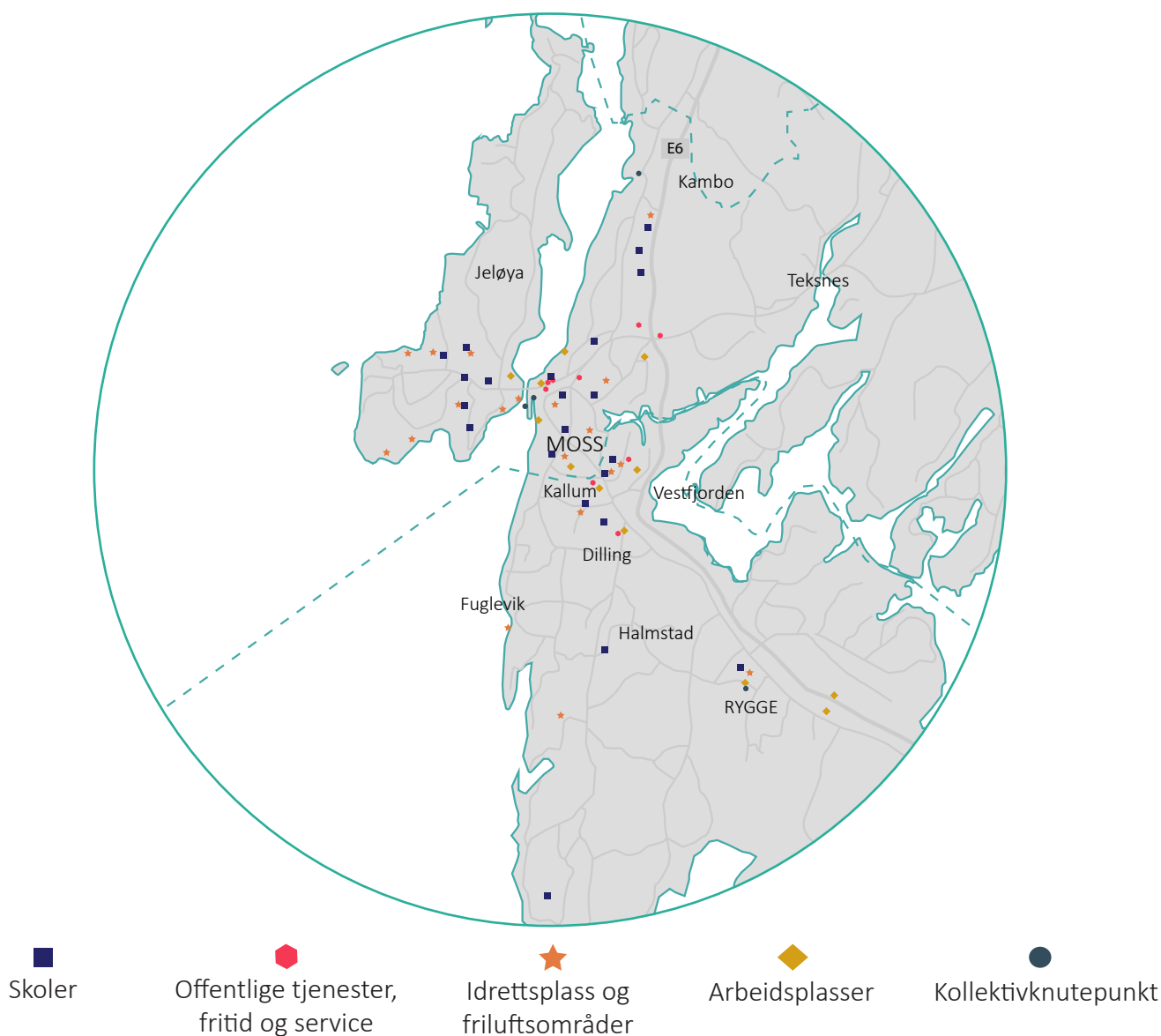
Utarbeidelse og gjennomføring av plan for hovedsykkellruter er ett av tiltakene som bidrar til å nå disse målsetningene.

1.3 MÅLPUNKT

Hovednettet skal binde bydeler sammen med hverandre og med sentrum, i tillegg til viktige målområder som kollektivknutepunkter, utdanningsinstitusjoner, arbeidsplasser, handel, offentlige institusjoner og rekreasjonsområder. De viktigste målpunktene er:

- Alle skolene i Moss/Rygge
- Jernbanestasjonene Moss, Kambo og Rygge
- Moss havn
- Området Moss sentrum
- Området Varnaveien / Høyda

FIGUR 1: EKSISTERENDE OG FREMTIDIGE MÅLPUNKT



2 HVORDAN ØKE SYKKELANDELEN



ELDRE



BARN OG UNGE



HVERDAGSSYKKLISTEN



EKSPRESSYKKLISTEN

FIGUR 2 : HOVEDSYKKELRUTENE MÅ TILPASSES ULIKE SYKKLISTER

2.1 HVA ER HOVEDSYKKELRUTER ?

Sykkelinfrastrukturen skal tilrettelegge for at alle skal kunne komme seg fra A til B med sykkel. Unge som gamle, de som er veltrente og skal fort frem, og de som sykler uten hastverk. De som skal på jobb, skole, til butikken, de som sykler til aktiviteter og i fritiden. Forskjellige syklisttyper vil stille ulike krav til sykkelinfrastrukturen. **Hovedfokuset i denne planen er å få flere av dem som ikke sykler i dag til å begynne å sykle.** For å oppnå dette må tilbudet være av en slik standard at man både er sikker og føler seg trygg som syklist.

I plan for hovedsykkelnett skilles det mellom tre nivåer av sykkelinfrastruktur, der hvert nivå har sin egen rolle og funksjon.

Lokale sykkelruter er tilkoblingene på nabolagsnivå, som i praksis er tilnærmet hver eneste gate, sti og veg. Her skal det være en grunnleggende tilrettelegging for å kunne benytte sykkel.

Hovedsykkelruter sørger for koblinger mellom nabolagene, mellom viktige målpunkter, og knytter byer og tettsteder sammen. Hovedruter skal ha en god standard for sykling og må kunne avvikle en stor andel sykkeltrafikk.

Sykkelekspressruter er traseer som er spesielt tilrettelagt for effektiv sykling i høy fart, som en slags motorveg for syklistene. Disse realiseres på særegne lenker der sykkelene skal kunne konkurrere med bilen over lengre avstander.

Denne planen fokuserer på hvordan hovedsykkelrutene i Moss og Rygge skal utvikles i de neste 10 årene, fra 2018 til 2028. Det presiseres viktigheten av å tenke og planlegge helhetlig. Et hovedsykkelnett vil ikke være fullverdig før det også er etablert et godt tilbud av lokale sykkelruter.

2.2 KRITERIER FOR GODE HOVEDSYKKELRUTER

Sykkelvegene som defineres som hovedsykkelruter skal være **sammenhengende, direkte, attraktive, trygge** og oppfylle krav som vist i tabellen under.

BESKRIVELSE	KRAV	KRITERIER
SAMMENHENGENDE		
		• De viktigste målpunktene skal være bundet sammen gjennom hovedsykkelruter • Innenfor bykjerne er det maks. 500 m til nærmeste hovedsykkelrute, utenfor bykjernene maks. 1 500 m • Hovedsykkelruter skal ha mest mulig enhetlig utforming, med færrest mulig systemskifter
Hovedsykkelruter skal danne et sammenhengende nett av sykkelstrekninger der det er logisk å sykle		
DIREKTE		
		• Hovedsykkelruter skal ha færrest mulig barrierer for syklister. Der det er mulig får syklistene prioritet i kryss • Syklister på hovedsykkelruter skal kunne sykle i minst 17 km/t på sammenhengende strekninger
Hovedsykkelruter skal være de mest naturlige og direkte rutene. Syklistene skal slippe å sykle omveger og skal, der det er mulig, få prioritet fremfor bilistene		
ATTRAKTIVE		
		• Hovedsykkelruter skal skiltes • Hovedsykkelruter skal ha et godt dekke som er behagelig å sykle på • Hovedsykkelruter skal brøytes først om vinteren
Hovedsykkelruter skal være attraktive å sykle på		
TRYGGE		
		• Hovedsykkelruter skal utformes med god standard • På hovedsykkelruter skal det etterstrebes å gi syklistene sitt eget areal (adskilt fra bil, mest mulig adskilt fra gående) • Hovedsykkelvegnettet skal være belyst og legges fortrinnsvis i sosialt trygge omgivelser
Hovedsykkelruter skal være sikre og oppleves som trygge		

2.3 ØNSKER FOR FREMTIDEN



HVOR SKAL VI?

Overordnet målsetning for Mosseregionen er å **redusere bilbruk** og **øke andel reisende som går, sykler eller reiser kollektivt**. I tillegg skal det utvikles et attraktivt tilbud for gående og syklende. I dag er sykkelandelen i Moss og Rygge på ca. 4 %.

HVORDAN KOMMER VI DIT?

Det er formulert en visjon for hva som er ønskelig å oppnå med plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge. Visjonen og målene gir føringer for hva Mosseregionen skal gjøre frem til 2028.

VISJON

I MOSS OG RYGGE SKAL DET VÆRE ENKELT, RASKT, TRYGT OG ATTRAKTIVT Å SYKLE FOR ALLE, MED ET SPESIELT FOKUS PÅ Å GJØRE SYKLING TIL ET TRYGT OG BEHAGELIG VALG FOR BARN, UNGE OG ELDRE.

&

SYKKE SKAL VÆRE ET NATURLIG VALG I HVERDAGEN FOR ALLE.

HVORDAN GJØR VI DET?

Det skal kunne merkes at Mosseregionen satser på sykkel. Det er definert ønskede resultater for arbeidet med hovednett for sykkel for perioden 2018-2028.

MÅL OG TILTAK

MÅL

100 % av de prioriterte hovedsykkelrutene er realisert med god standard innen 2028

TILTAK

Gjøre hovedsykkelruter mer sammenhengende ved å bygge ut manglende lenker

Legge hovedsykkelruter der det er attraktivt å sykle, gjøre eksisterende ruter mer attraktive/hyggelige

HVORDAN FØLGER VI MED PÅ DETTE?

Handlingsplan for planlegging og bygging, og logging av det som er realisert. Dette ansvaret ligger hos den respektive vegeier, ev. gjennom et samarbeid mellom vegeierne

MÅL

En sykkelandel på 20 % av alle reiser innen 2028

TILTAK

Legge hovedsykkelruter i en direkte rute mellom viktige målpunkt

Gjøre hovedsykkelruter tryggere, slik at alle syklistar velger å bruke tilbudet (også barn, unge, eldre)

HVORDAN FØLGER VI MED PÅ DETTE?

Tellinger i utvalgte snitt hvert 3. år, for kartlegging av ulike aldersgrupper og type syklistar

Sykelbyundersøkelse hvert 5. år

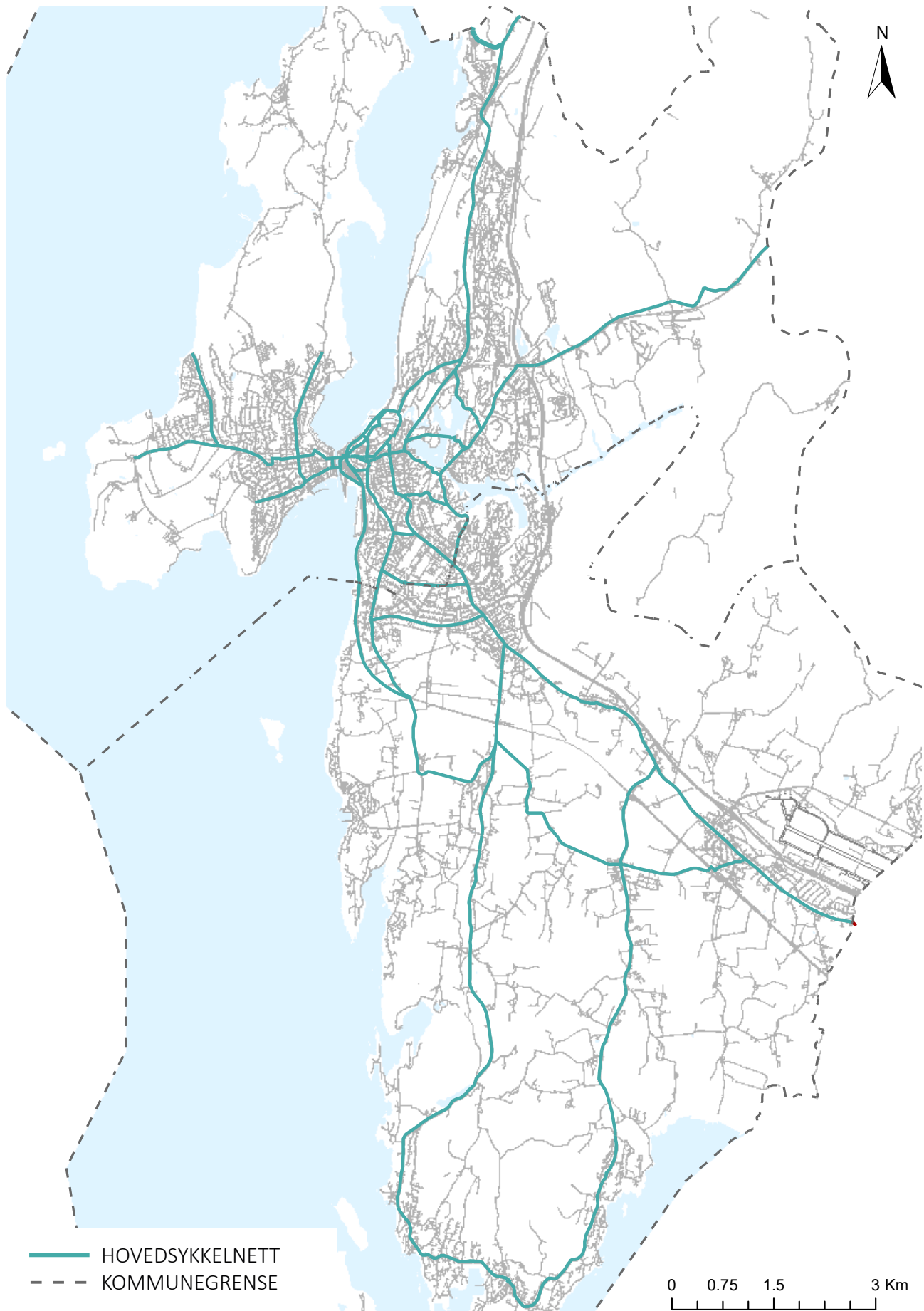
Politiregistrerte ulykker

3 NYTT HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK I MOSS OG RYGGE

3.1 FORSLAG TIL NYTT HOVEDNETT

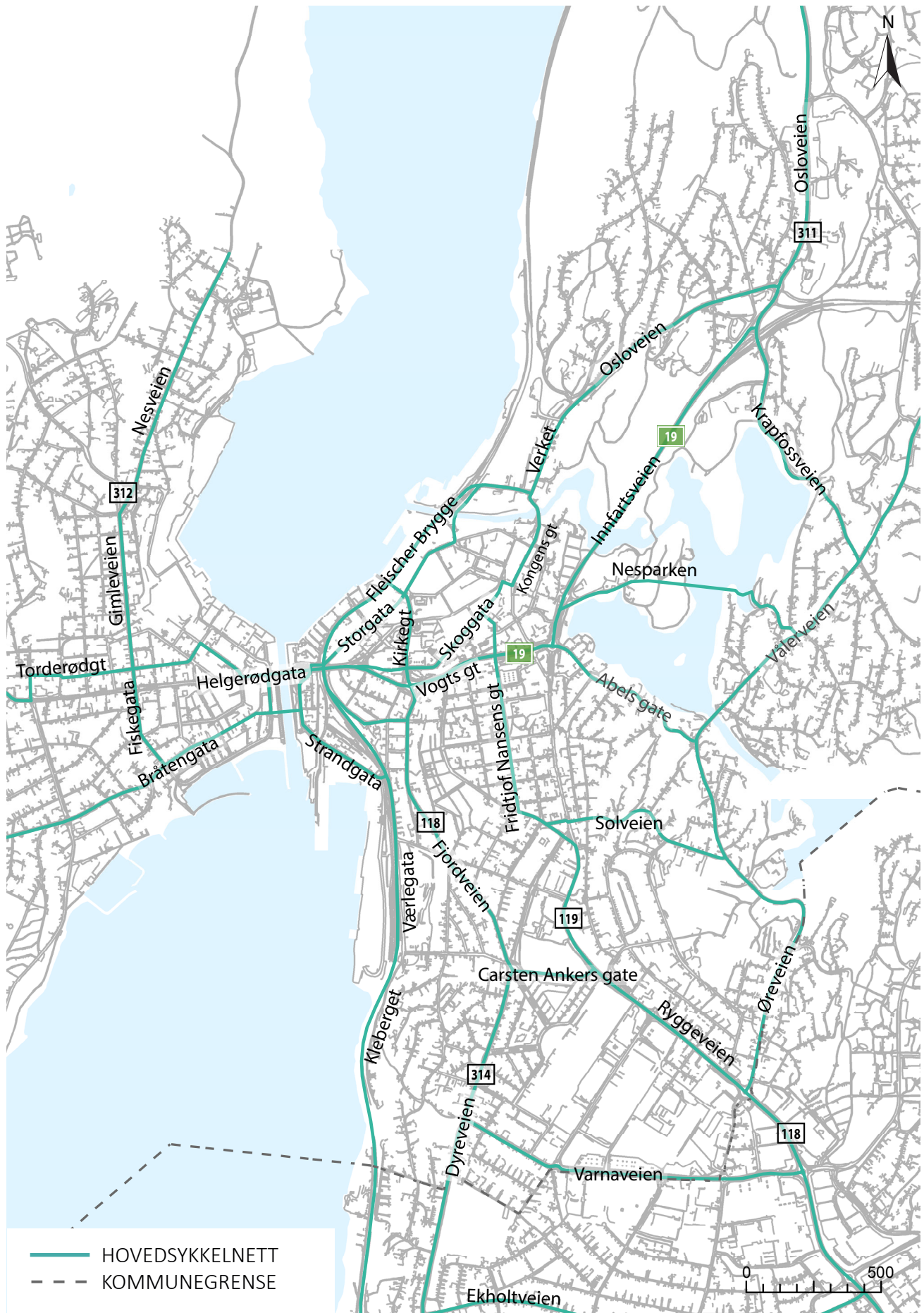
Nytt hovednett strekker seg over en lengde på totalt **84 km**. Hovednettet er sammenhengende og gir direkte ruter mellom nabolag, arbeid, skole og handel. Se vedlegg 1 for mer utfyllende informasjon om nytt hovednett.

FIGUR 3: NYTT HOVEDNETT FOR SYKKEL



PLAN FOR HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK MOSS/RYGGE

FIGUR 4: NYTT HOVEDNETT MOSS SENTRUM

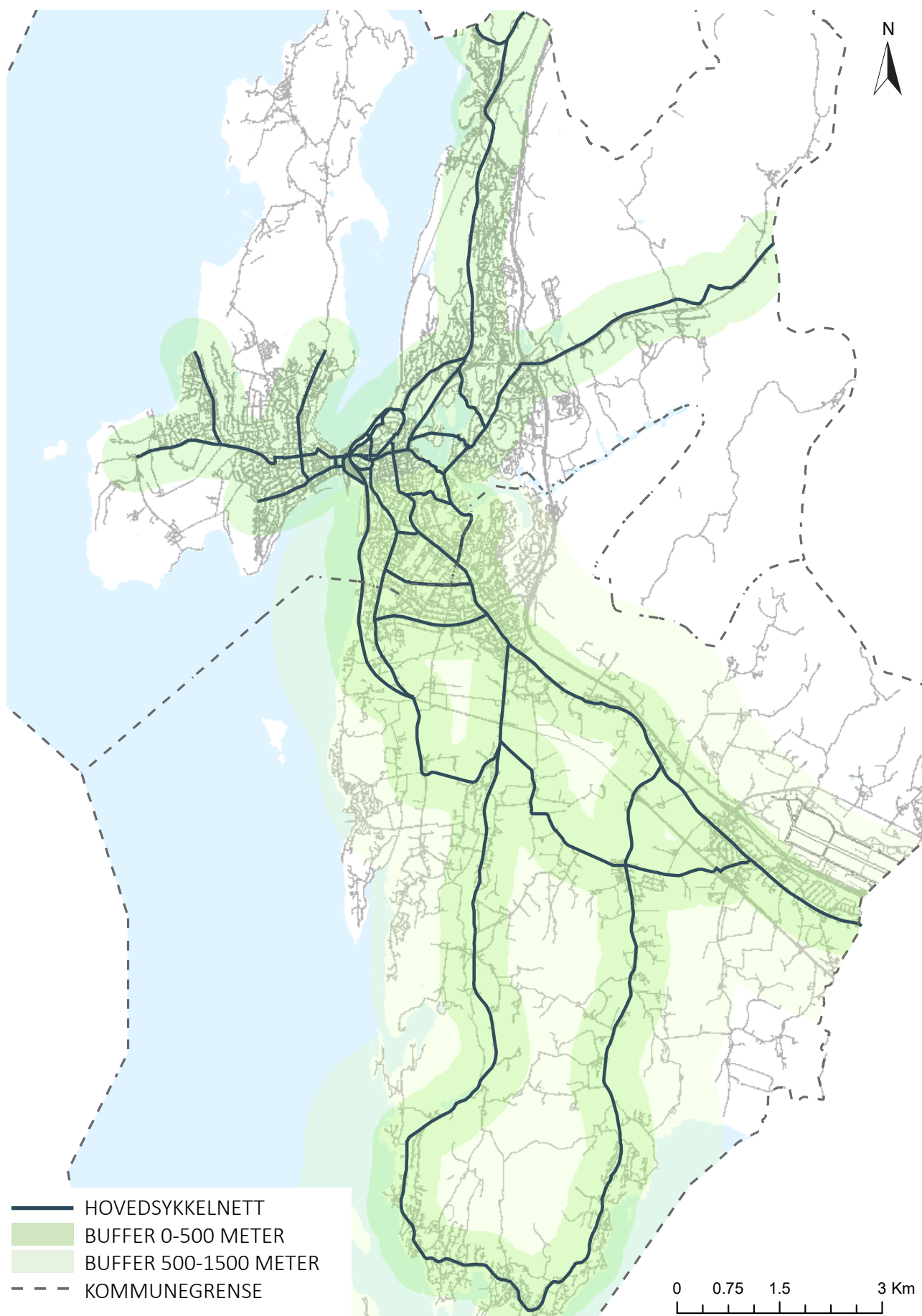


PLAN FOR HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK MOSS/RYGGE

3.2 DEKNINGSGRAD

Nytt hovednett for sykkel vil ha en svært god dekningsgrad i både Moss og Rygge kommune.

FIGUR 5: DEKNINGSGRAD AV NYTT HOVEDNETT FOR SYKKEL

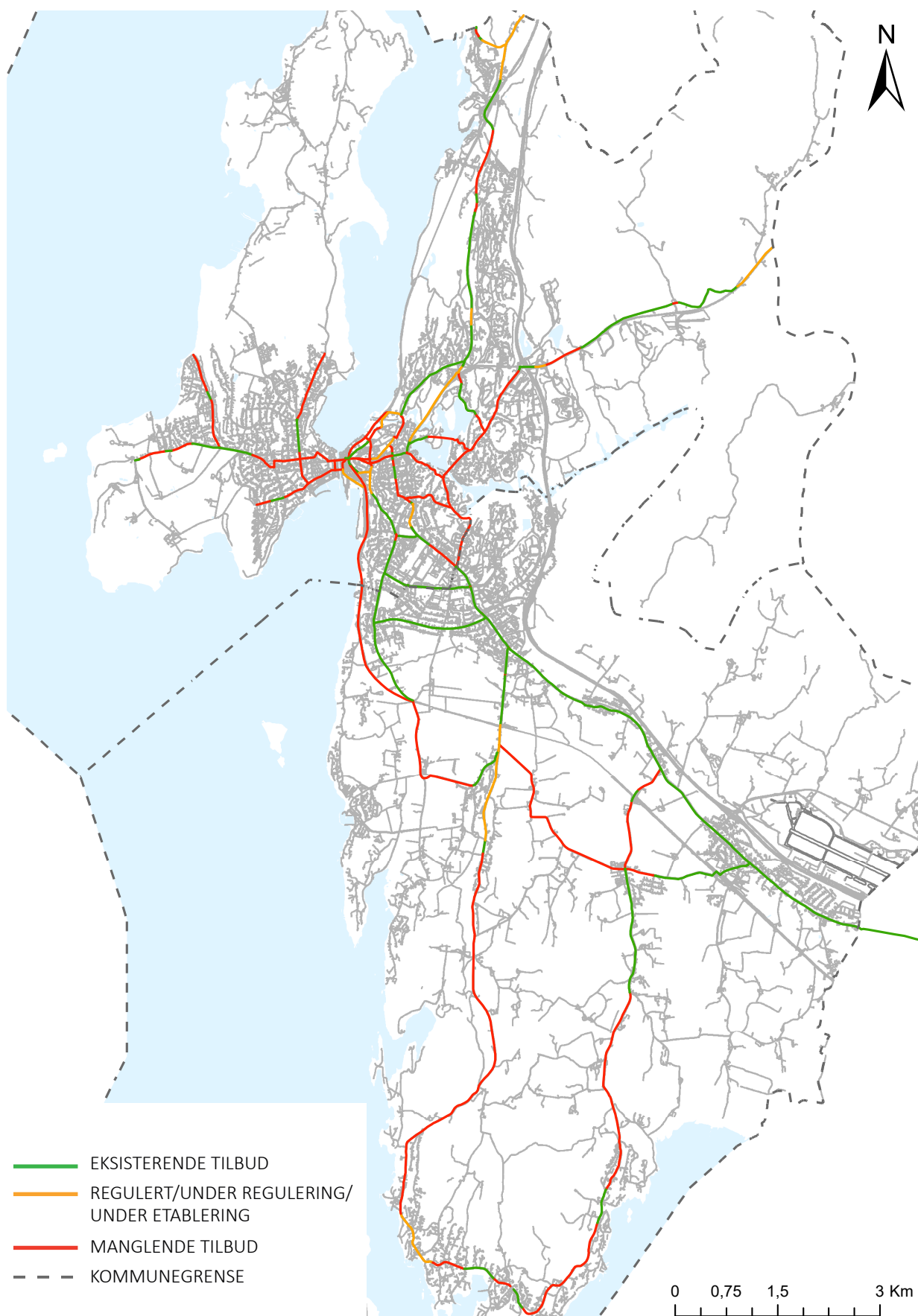


PLAN FOR HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK MOSS/RYGGE

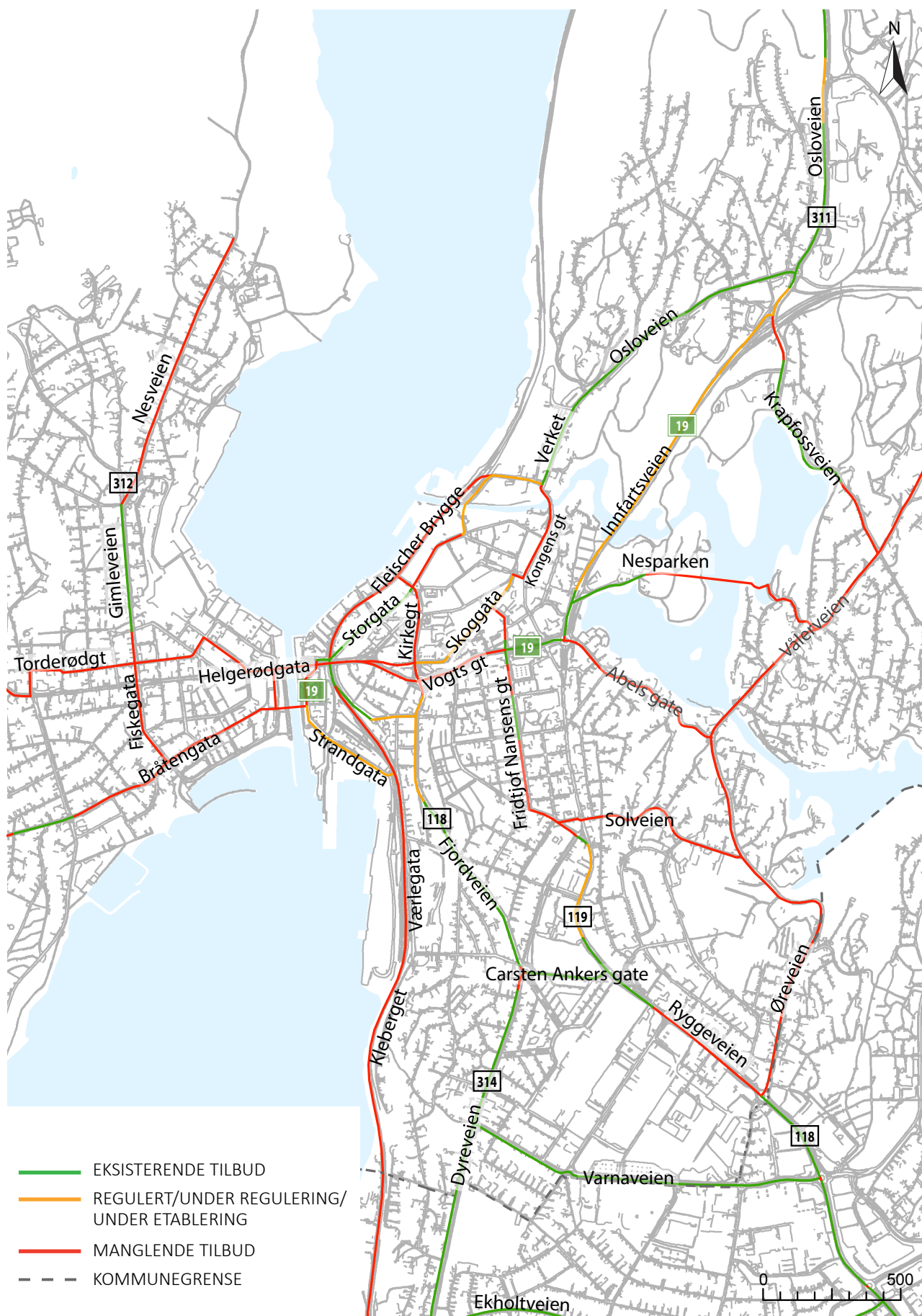
3.3 STATUSOVERSIKT

STATUS	LENGDE (KM)	ANDEL
Eksisterende tilbud	33,4	40 %
Regulert / under regulering /under etablering	8,9	10 %
Manglende tilbud	41,8	50 %
SUM	84,1	100 %

FIGUR 6: STATUS PÅ NYTT HOVEDNETT FOR SYKKEL



FIGUR 7: STATUS PÅ NYTT HOVEDNETT MOSS SENTRUM



3.4 RUTEINNDELING

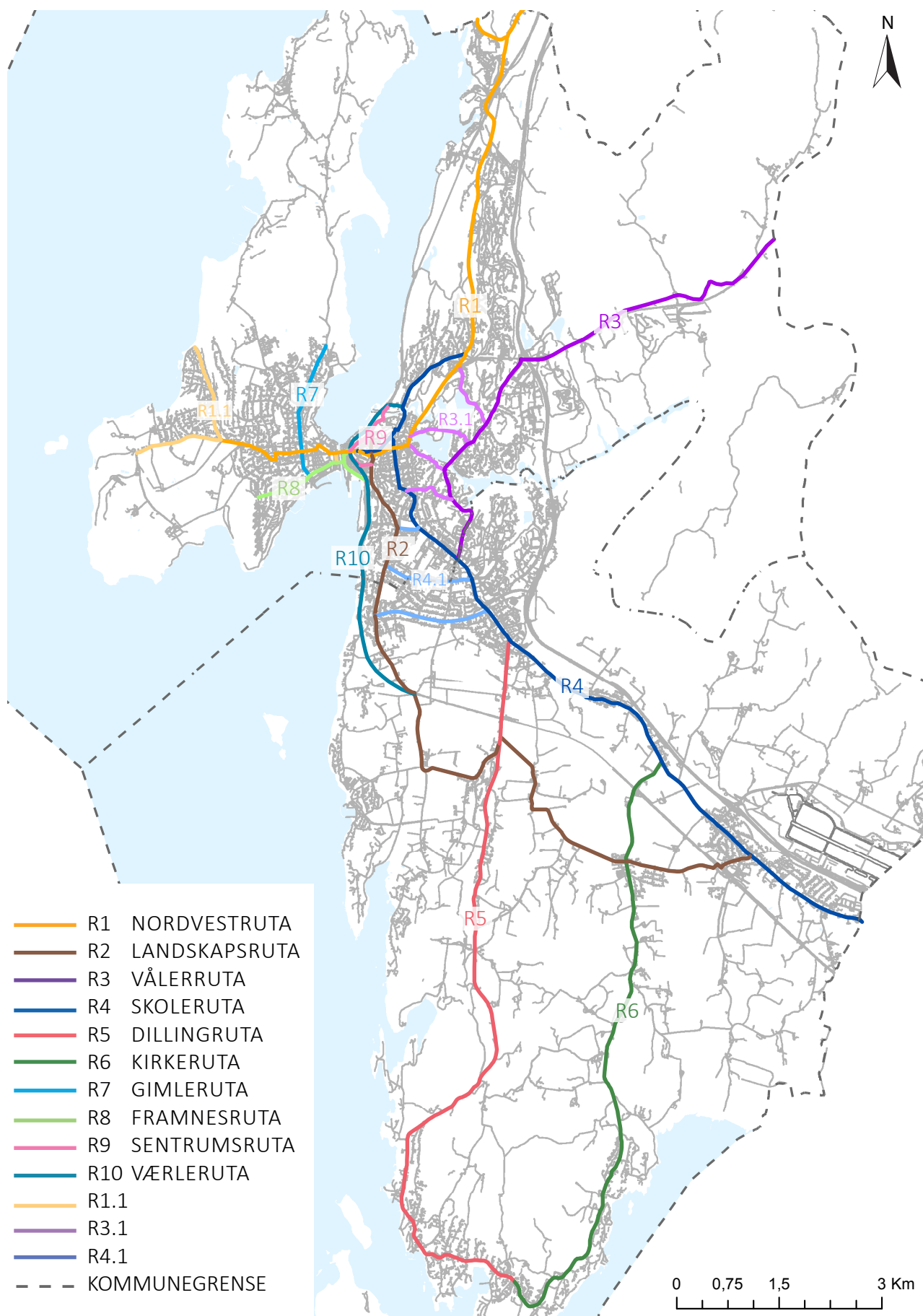
Rutene er delt inn i et system som gir mest mulig gjennomgående ruter. I hovednettet er det lagt opp til flere tverrkoblinger mellom hovedruter, samt forlengelse av noen traseer.

TABELL 1: RUTEINNDELING

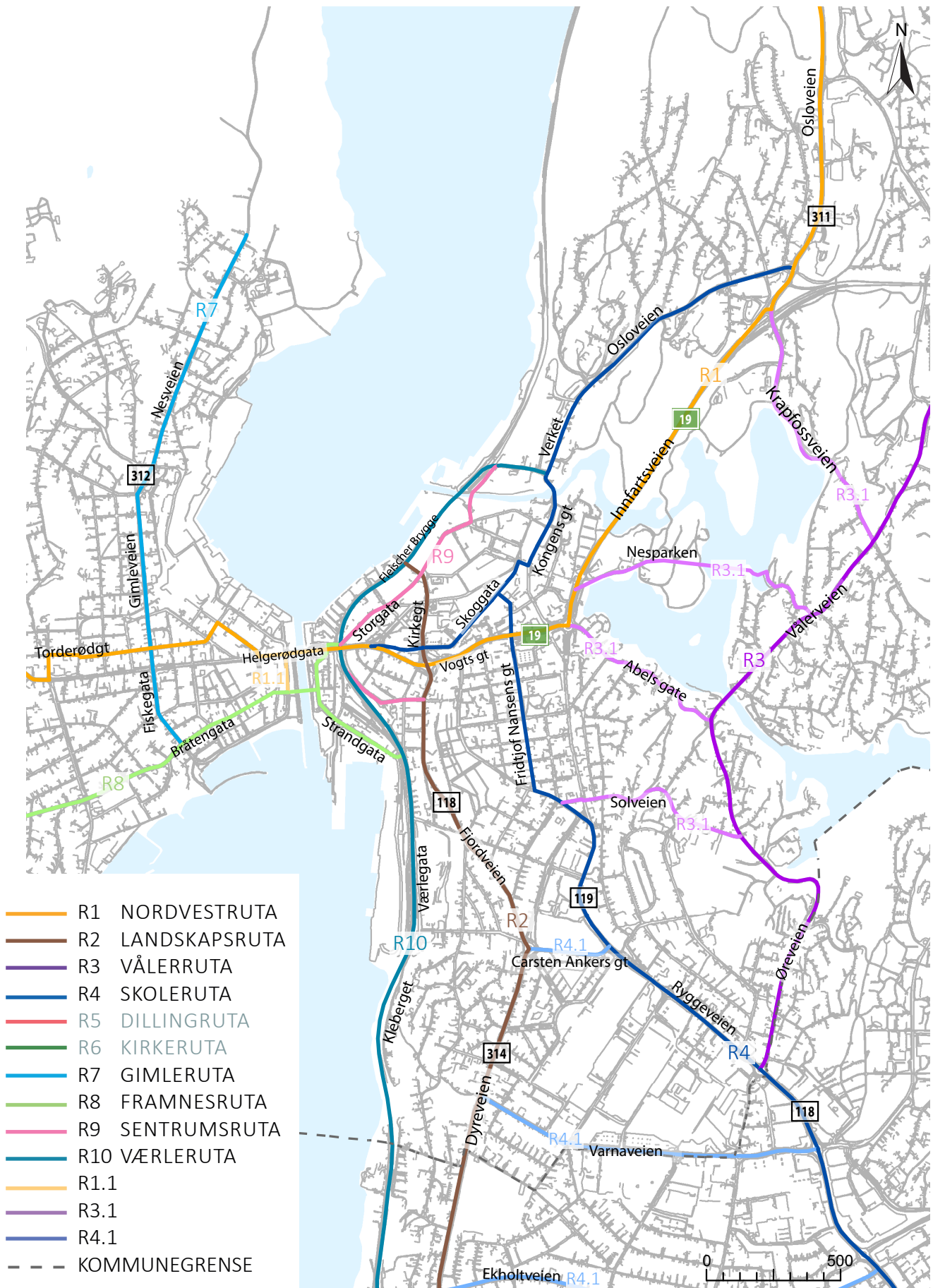
RUTE	STREKNINGSNAVN	LENGDE (km)	VEGEIER
R1	Nordvestruta (Kambo - Jeløya)	13,5	MK/SVV/ØFK
R2	Landskapsruta (Moss sentrum - Rygge jernbanestasjon)	11,7	MK/ØFK
R3	Vålerruta (Mosseporten - Krapfoss - Høyda)	11,5	MK/RK/ØFK/SVV
R4	Skoleruta (Halmstad - Skarmyra - Mosseskogen)	16,2	MK/RK/ØFK
R5	Dillingruta (Dilling – Larkollen)	11,3	ØFK
R6	Kirkeruta (Rygge kirke - Larkollen)	9,3	ØFK
R7	Gimleruta (Rosnes – Fiske)	2,0	MK/ØFK
R8	Framnesruta (Framnes – Moss jernbanestasjon)	2,1	MK/SVV
R9	Sentrumsruta (Havna – Verket)	1,3	MK
R10	Værleruta (Nedlagt jernbanetrasé, Dyhre – Verket)	5,2	MK
SUM		84,1	

MK=Moss kommune, RK=Rygge kommune, SVV=Statens vegvesen, ØFK=Østfold fylkeskommune

FIGUR 8: RUTEINNDELING



FIGUR 9: RUTEINDELING MOSS SENTRUM



PLAN FOR HOVEDNETT FOR SYKKELTRAFIKK MOSS/RYGGE

4 ØNSKET STANDARD PÅ HOVEDNETT

Med en sykkelandel på 4 % i dag og et ønske om en **sykkelandel på 20 %** innen 2028 er det viktig at fremtidens sykkelanlegg har god nok kapasitet til å kunne håndtere langt flere syklistere enn i dag. Dagens sykkelvegnett har store mangler og delvis lav standard. Kunnskapsgrunnlaget viser at trygghet er en av de viktigste faktorene for å få flere til å sykle (TØI, 2017). Visjonen til planen er:

I MOSS OG RYGGE SKAL DET VÆRE ENKELT, RASKT, TRYGT OG ATTRAKTIVT Å SYKLE FOR ALLE, MED ET SPESIELT FOKUS PÅ Å GJØRE SYKLING TIL ET TRYGT OG BEHAGELIG VALG FOR BARN, UNGE OG ELDRE.

&

SYKKEL SKAL VÆRE ET NATURLIG VALG I HVERDAGEN FOR ALLE.

4.1 PRINSIPPLØSNINGER PÅ STREKNING

Det må planlegges for et fremtidig hovednett for sykkel som har god nok kapasitet til å håndtere økte sykkelmengder. Prinsippløsningene for hovednettet bør derfor i så stor grad som mulig gi syklistene et eget tilbud, adskilt fra både gående og motoriserte kjøretøy.

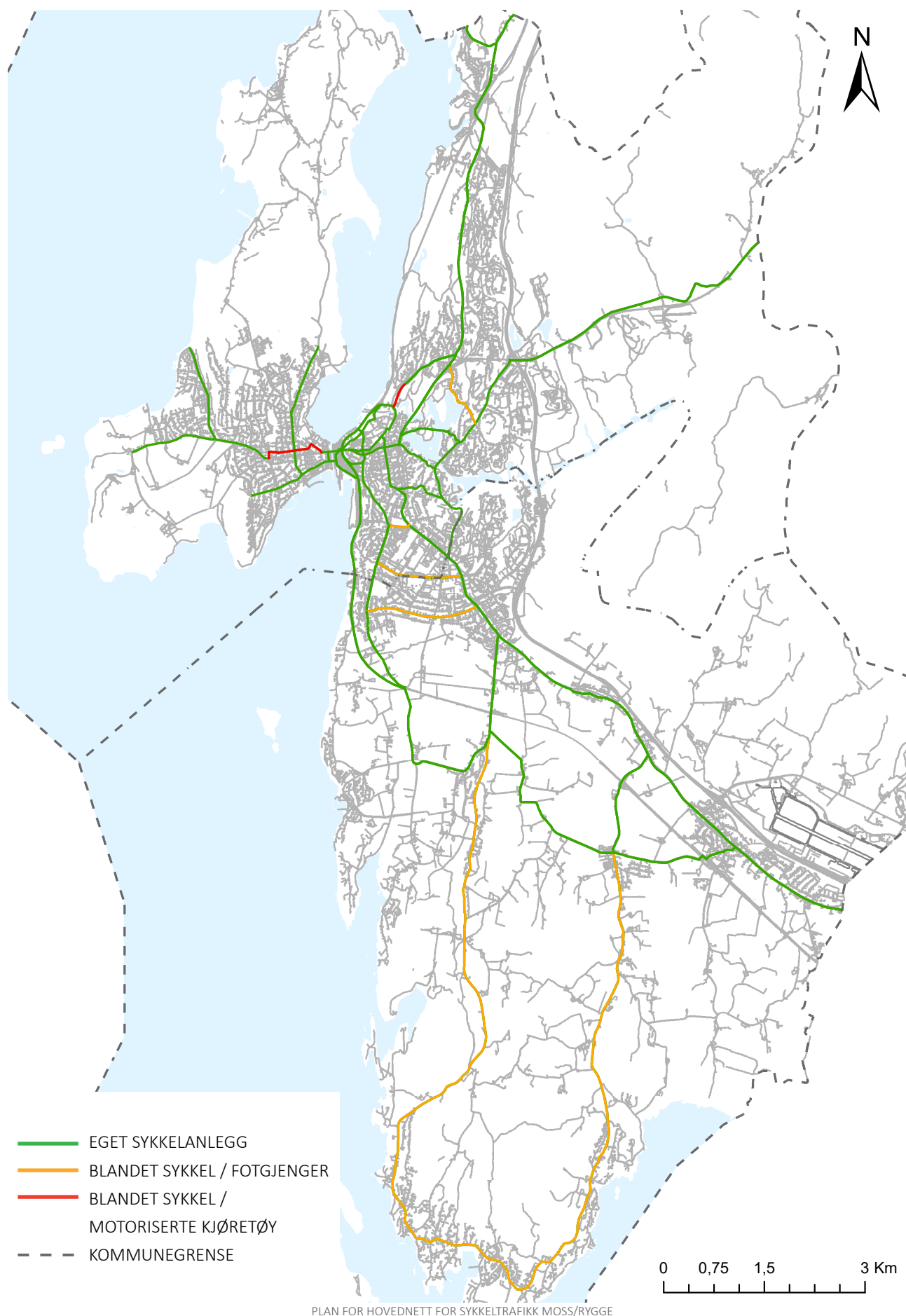
Det er ønskelig med så stor grad av separering som mulig i fremtidig hovedsykkelvegnett. Kartet på figur 10 viser ønsket standard på hovednettet i et langsiktig perspektiv. Hovednett for sykkel skal være sammenhengende og hovedsykkelrutene skal ha mest mulig enhetlig utforming med færrest mulig systemskifter.

Hovednettet for sykkel må tilrettelegges med en slik standard som øker trygghetsfølelsen blant syklistene, også blant barn, unge og eldre som gjerne er mer forsiktige. Basert på dette anbefales prinsippløsninger som er beskrevet i de videre kapitlene.

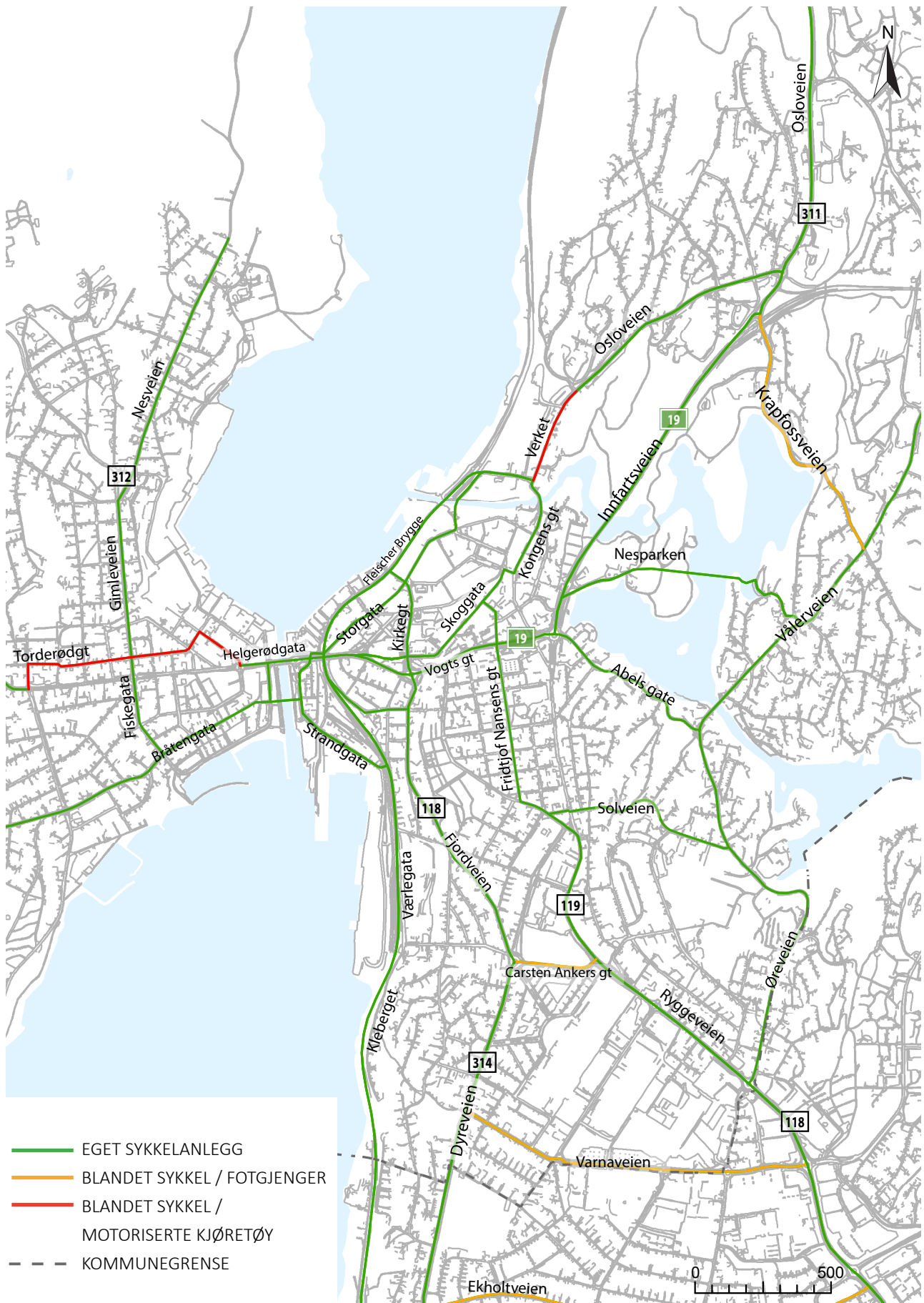
Prinsippløsningene som er foreslått er delt inn i tre kategorier, som blir nærmere beskrevet i kap. 4.1.1-4.1.3:

- Eget sykkelanlegg
- Blandet sykkel / fotgjenger
- Blandet sykkel / motoriserte kjøretøy

FIGUR 10: PRINSIPPLØSNINGER FOR HOVEDSYKKELNETTET



FIGUR 11: PRINSIPPLØSNINGER FOR HOVEDSYKKELNETTET MOSS SENTRUM



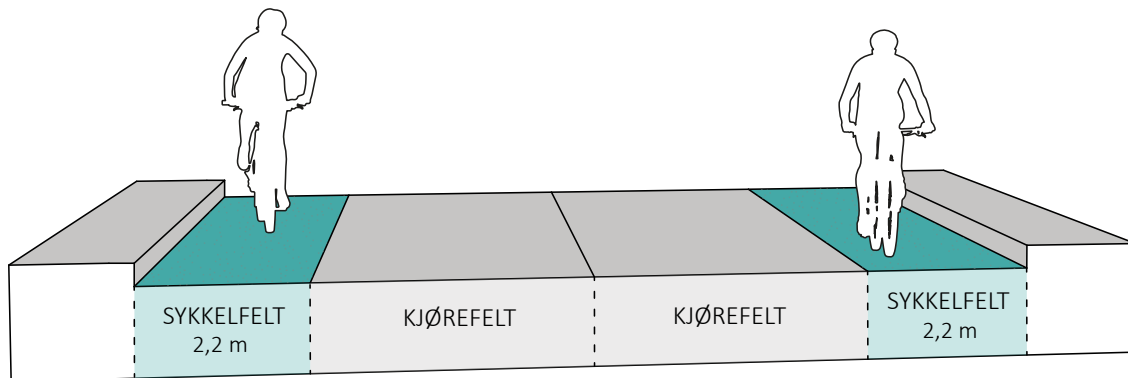
4.1.1 EGET SYKKELANLEGG

I denne kategorien inngår sykkelfelt og sykkelveg med/uten fortau. Syklistene har et eget tilbud, som er **adskilt fra både gående og motoriserte kjøretøy**.

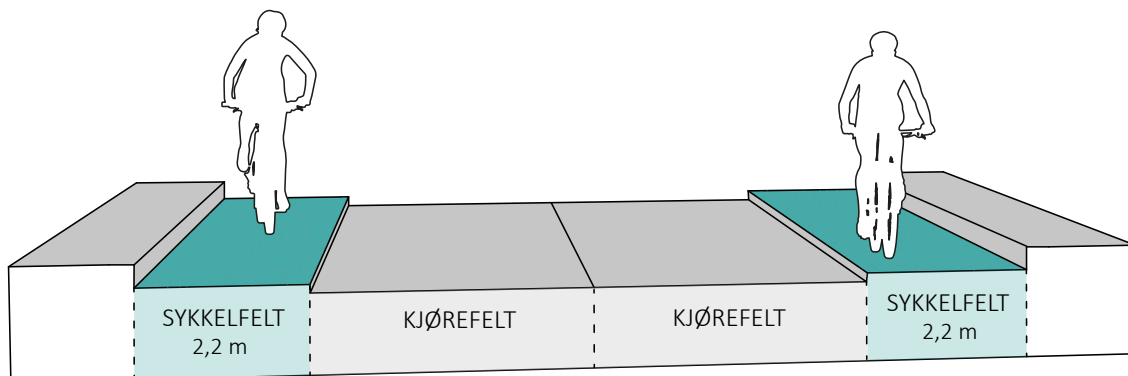
SYKKELFELT

Det anbefales sykkelfelt som løsningen i **sentrumsområder** og **langs strekninger med mange kryss**. I de gatene det anlegges sykkelfelt, bør gateparkeringen fjernes. For å øke trafikksikkerheten og trygghetsfølelsen til syklistene bør sykkelfeltene være **så brede som mulig** og minimum **2,2 meter**.

Langs gater med kollektivtrafikk og relativt store trafikkmengder med hastighet høyere enn 30 km/t skal det vurderes særskilt om sykkelfeltet bør opphøyes. **Opphøyd sykkelfelt** er et sykkelfelt i eget nivå adskilt fra øvrige kjørefelt og fra fortau med kantstein. Dette vil bidra til å **øke både sikkerheten og trygghetsfølelsen** for syklistene.



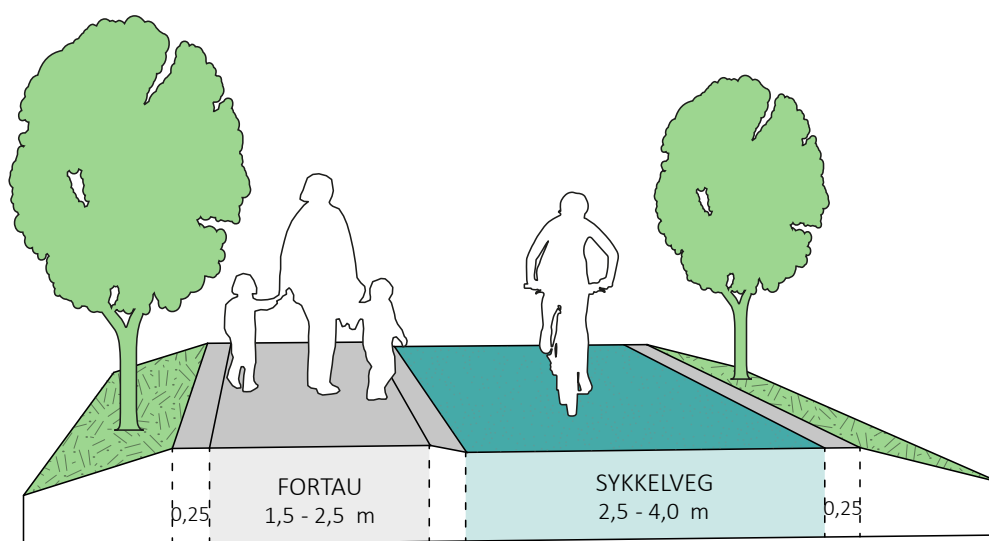
FIGUR 12: GATE MED SYKKELFELT



FIGUR 13: GATE MED HEVET SYKKELFELT

SYKKELVEG MED/UTEN FORTAU

Vi anbefaler at sykkelveg med eller uten fortau bør være standardløsningen på hovednettet som ligger **utenfor sentrumsområder** og **langs lengre strekninger med få kryss** og der hastigheten for motoriserte kjøretøy er høy.

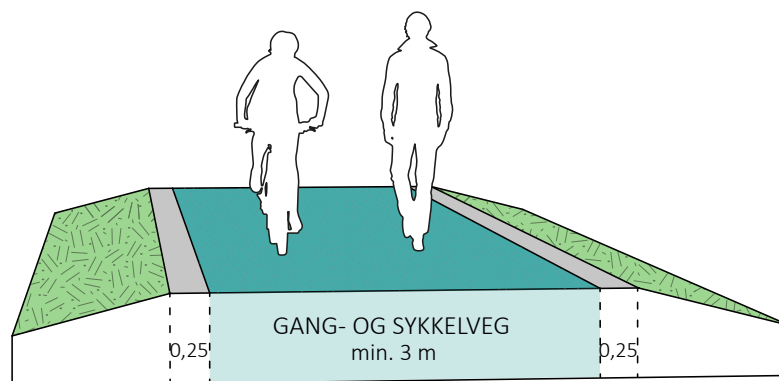


FIGUR 14: TVERRPROFIL FOR SYKKELVEG MED FORTAU

4.1.2 BLANDET FOTGJENGER / SYKKEL

GANG- OG SYKKELVEG

Denne løsningen er akseptabel der det er **få gående og syklende**. For å sikre god kapasitet blant fremtidige myke trafikanter, bør **minimumsbredden være 3,0 meter**.



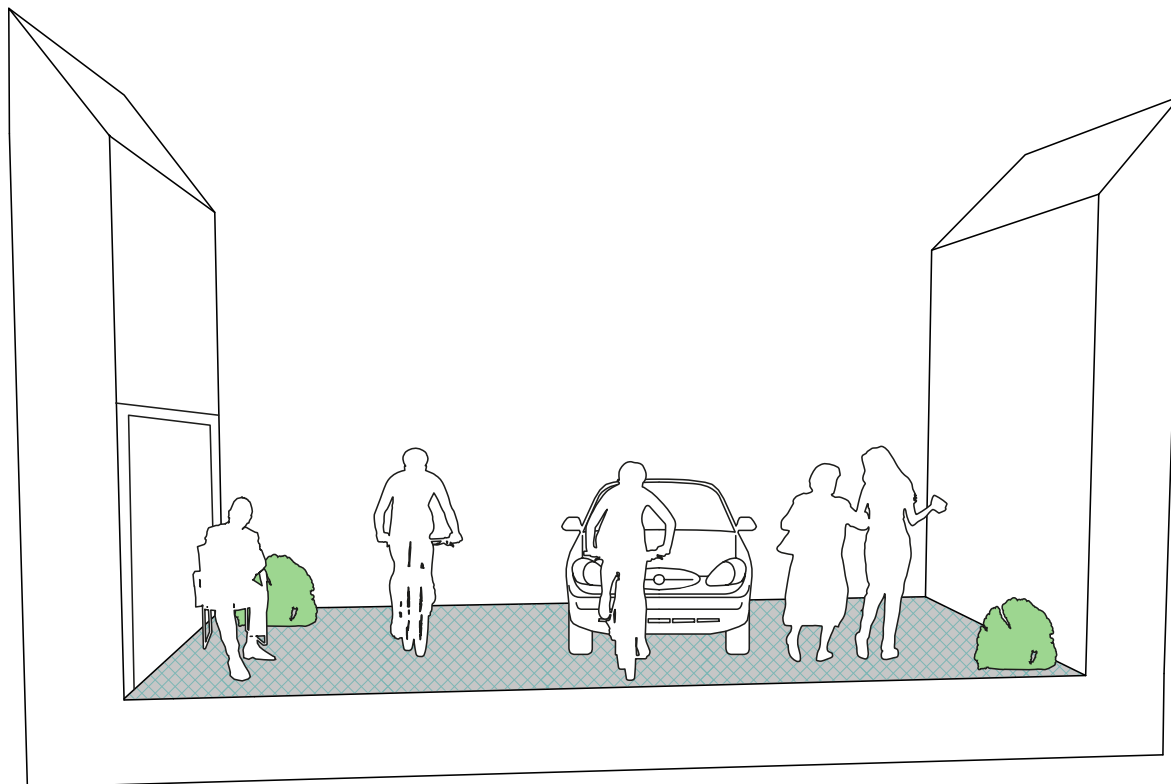
FIGUR 15: TVERRPROFIL FOR GANG- OG SYKKELVEG

4.1.3 BLANDET SYKKEL / MOTORISERT KJØRETØY

Blandet trafikk betyr at det ikke er laget spesielle anlegg for syklende. **Syklende ferdes på skulder eller sammen med annen trafikk** i samme kjørefelt (Statens vegvesen, 2014). Denne løsningen er kun aktuell på de strekningene langs hovednettet der det ikke er plass til eller behov for å tilrettelegge for eget sykkeltilbud, men samtidig er en strekning som **gir den mest direkte ruten** for syklistene.

Det er videre viktig at gateutformingen innfrir til **lav fart** og **høy oppmerksomhet** hos bilførere. Etablering av fartshumper, innsnevring før kryss og bruk av vertikale elementer er viktige virkemidler for å oppnå lav fart.

Løsningen gir god fremkommelighet for syklistene.



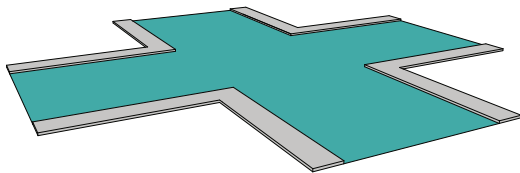
FIGUR 16: SYKLING I BLANDET TRAFIKK

4.2 PRINSIPP FOR KRYSSLØSNINGER

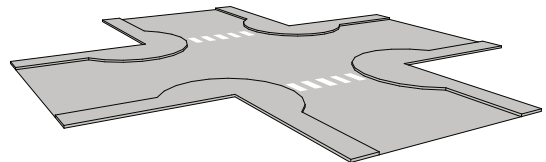
De fleste sykkelulykkeskjer i kryss. For å redusere ulykkesrisikoen og ulykkenes alvorlighetsgrad er det viktig med **lavt fartsnivå**. **Belysning, sikt** og **synlighet** er også viktig for å redusere ulykkesrisikoen i mørke ved kryssingssteder for gående og syklende.

De grunnleggende prinsippene for krysstilrettelegging fokuserer i hovedsak på å øke syklistenes fremkommelighet i kryss, samtidig som trafikksikkerhet er ivaretatt, og kollektivtrafikken ikke får redusert fremkommelighet.

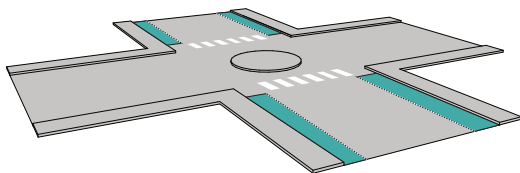
PRIORITERING AV GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIV DER KRYSSKAPASITETEN ER BEGRENSET



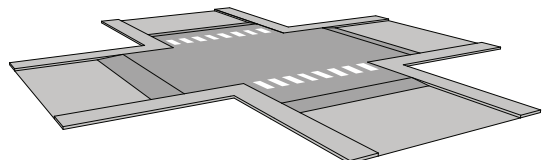
FYSISK REDUKSJON AV FART VED Å SNEVRE INN KJØREFELTENE



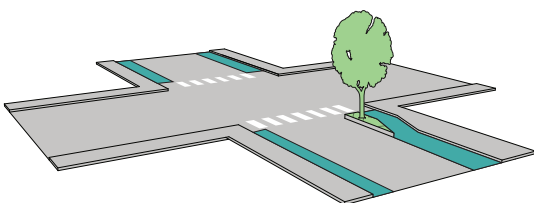
TRYGGERE X-KRYSS MED INNSNEVRING ELLER ETABLERING AV MINIRUNDKJØRING



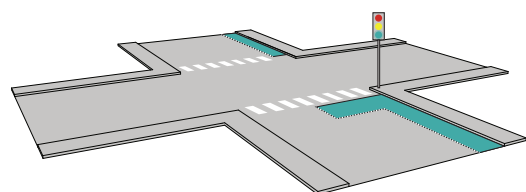
OPPHØYDE KRYSS ELLER OPPHØYDE GANGFELT



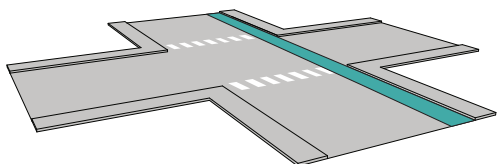
BESKYTTELSE AV SYKKELFELT INN MOT STØRRE KRYSS OG RUNDKJØRINGER



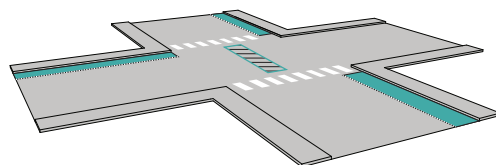
RØDE SYKKELBOKSER I SIGNALREGULERTE KRYSS



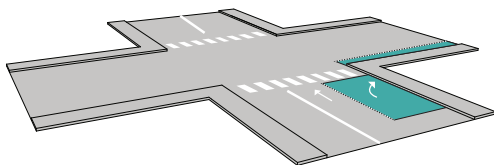
FORKJØRSREGULERING DER VIKTIGE SYKKELTRASEER KRYSSER LAVTRAFIKKERTE VEGER



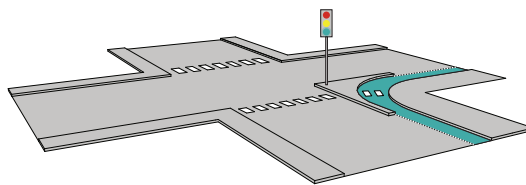
VENTEOMRÅDER I FORBINDELSE MED VENSTRESVING FOR Å SKILLE SYKLISTER FRA BILTRAFIKK



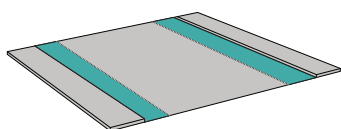
OMDISPONERING AV SVINGEFELT TIL SYKKELFELT



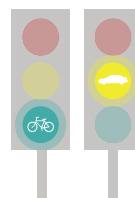
FØRING AV SYKLISTENE UTENOM SIGNALREGULERING



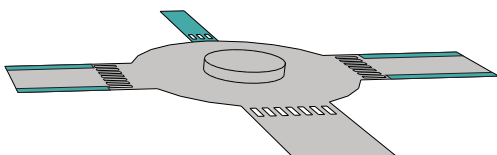
ANNEN MATERIALBRUK PÅ SYKKELAREALER I KRYSS/KRYSSARMER



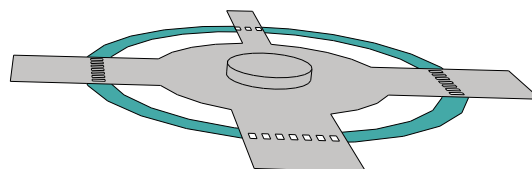
SIGNALREGULERING SOM PRIORITERER SYKLISTENE



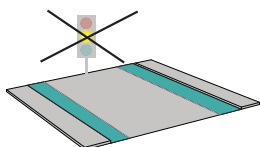
RUNDKJØRING MED SYKKELVEG SOM EGEN ARM



LEDE SYKLISTENE UTENOM RUNDKJØRING



UNNGÅ SIGNALREGULERING I KRYSS PÅ HOVEDSYKKELVEGNETTET



5 PRIORITERTE STREKNINGER OG KRYSS

5.1 PRIORITERINGSKRITERIER

Kriteriene for gode hovedsykkelruter er at de skal være **sammenhengende, direkte, attraktive og trygge**. Disse kriteriene er viktig å ha i bakhodet når man skal prioritere utbyggingsrekkefølgen.

Det er viktig å tilrettelegge på en slik måte at man får flere av de som **ikke sykler i dag, til å begynne å sykle**.

Det er viktig å fokusere på:

- **Målpunkt** – hvor er det de fleste skal til/fra
- Om **eksisterende tilbud** er tilfredsstillende for et hovednett for sykkel
- Hvor det er høye konsentrasjoner av **bosatte og arbeidsplasser**
- Hvordan **fartsnivået** og **trafikkmengdene** er på strekningen
- Vurdere **samspeilet mellom sykkel og kollektiv**
- Fokusere på å skape et mest mulig **sammenhengende nett**

5.2 PRIORITERTE LENKER

Et mål med denne sykkelplanen er at 100 % av de prioriterte strekningene skal være realisert med god standard innen 2028. Det innebærer at det må tilrettelegges i overkant av 10 km sykkeltilbud i løpet av den neste tiårsperioden.

Tabellen viser de utvalgte strekningene som har **høy prioritet**. Det er viktig å tilrettelegge på en slik måte at man får flere av de som ikke sykler i dag til **å begynne å sykle**.

For hver av lenkene er det gjort et svært grovt anslag på investeringsbehovet. Det er stor usikkerhet i disse tallene, spesielt knyttet til bruanlegg, da det kun er gjort en forenklet vurdering på overordnet nivå.

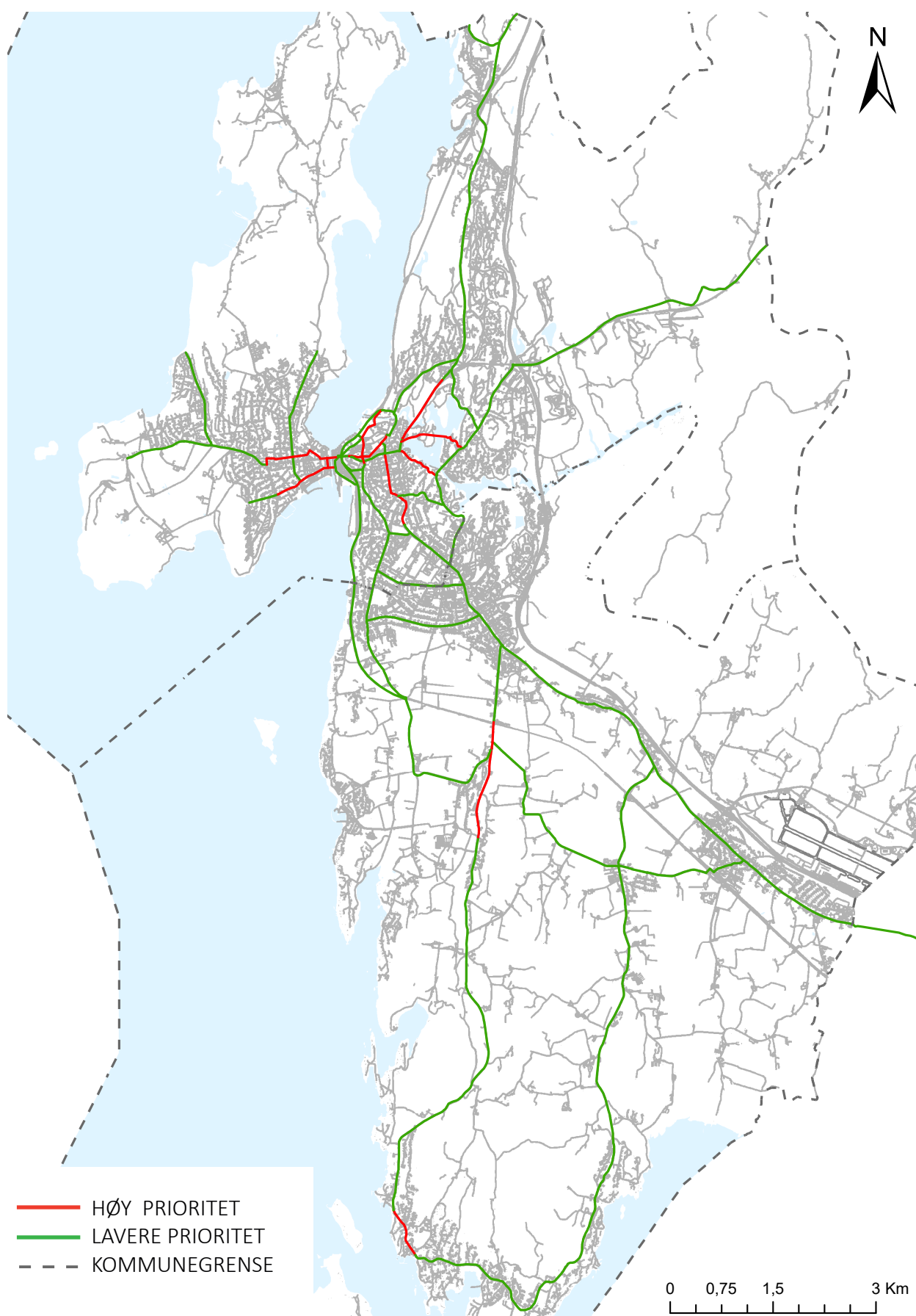
TABELL 2: HØYT PRIORITERTE STREKNINGER

RUTE	STREKNINGSNAVN	ANSVARLIG	LENGDE	KOSTNAD
R1	Helgerødgata (Glassverket – Østre Kanalgate) + Logns plass	ØFK+MK	1,4 km	21-49 mill. kr.
R1	Rv. 19 Innfartsveien (Tigerplassen – Noreløkka) (inkl. ca. 65 m bru)	SVV	1,0 km	47-110 mill. kr.*
R2	Kirkegata (Vogts gate – Storgata)	MK	0,4 km	6-14 mill. kr.
R3	Abels gate (Klostergata – Øreveien) + ny bru ved Nesparken (ca. 150 m) (Innfartsveien – Vålerveien)	MK	1,7 km	41-96 mill. kr.*
R4	Fv. 119 Ryggeveien (Dyreveien – Melløsparken)	SVV	0,4 km	8-20 mill. kr.
R4	Fridtjof Nansens gate (Vogts gate – Høienhaldgata) Høienhaldgata (Fridtjof Nansens gate – Ryggeveien) Skoggata / Rådhuset (kryss v/ Rådhusbrua – Kongens gate, via Rådhuset)	MK	1,5 km	14-32 mill. kr.
R5	Fv. 119 Larkollveien (Dilling – Vang skole) Fv. 119 Larkollveien (Billmannsbakken – Støtvig hotell)	ØFK	2,7 km	41-95 mill. kr.
R8	Bråtengata (Sølyalleen – Østre Kanalgate)	MK	0,8 km	7-17 mill. kr.
R8	Ny bru over Kanalen (ca. 60 m)	SVV+ØFK	0,1 km	11-26 mill. kr.*
R9	Storgata / Henrich Gerners gate (Sundstredet – nedlagt industriområde) + ny bru over Mosseelva	MK	0,5 km	7-17 mill. kr.*
SUM			10,5 km	204-475 mill. kr

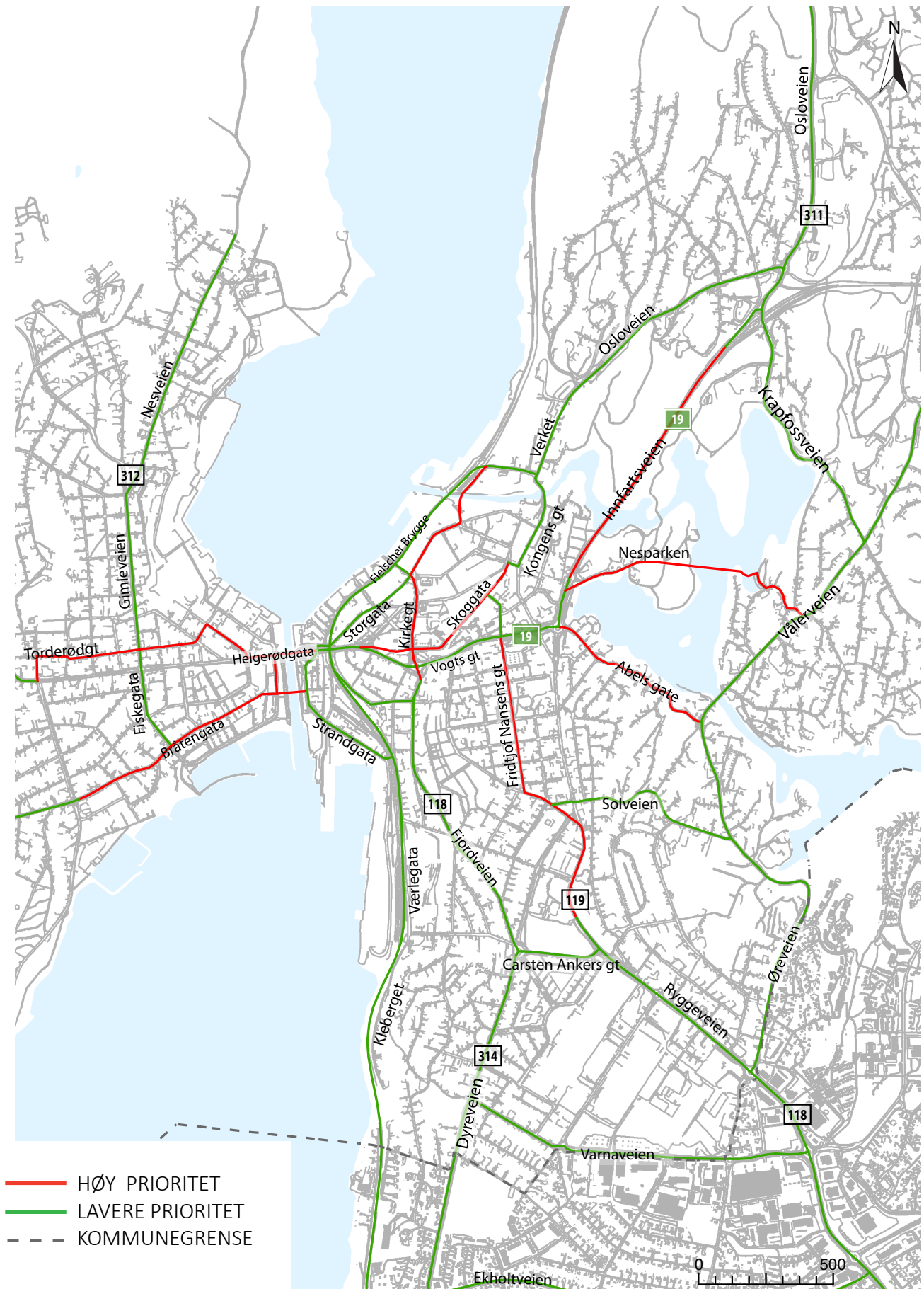
MK= Moss kommune, SVV= Statens vegvesen, ØFK = Østfold fylkeskommune

En utbygging av de høyt prioriterte lenkene vil ha et antatt investeringsbehov på 204-475 mill. kr.

FIGUR 17: PRIORITERT UTBYGGING



FIGUR 18: PRIORITERT UTBYGGING MOSS SENTRUM

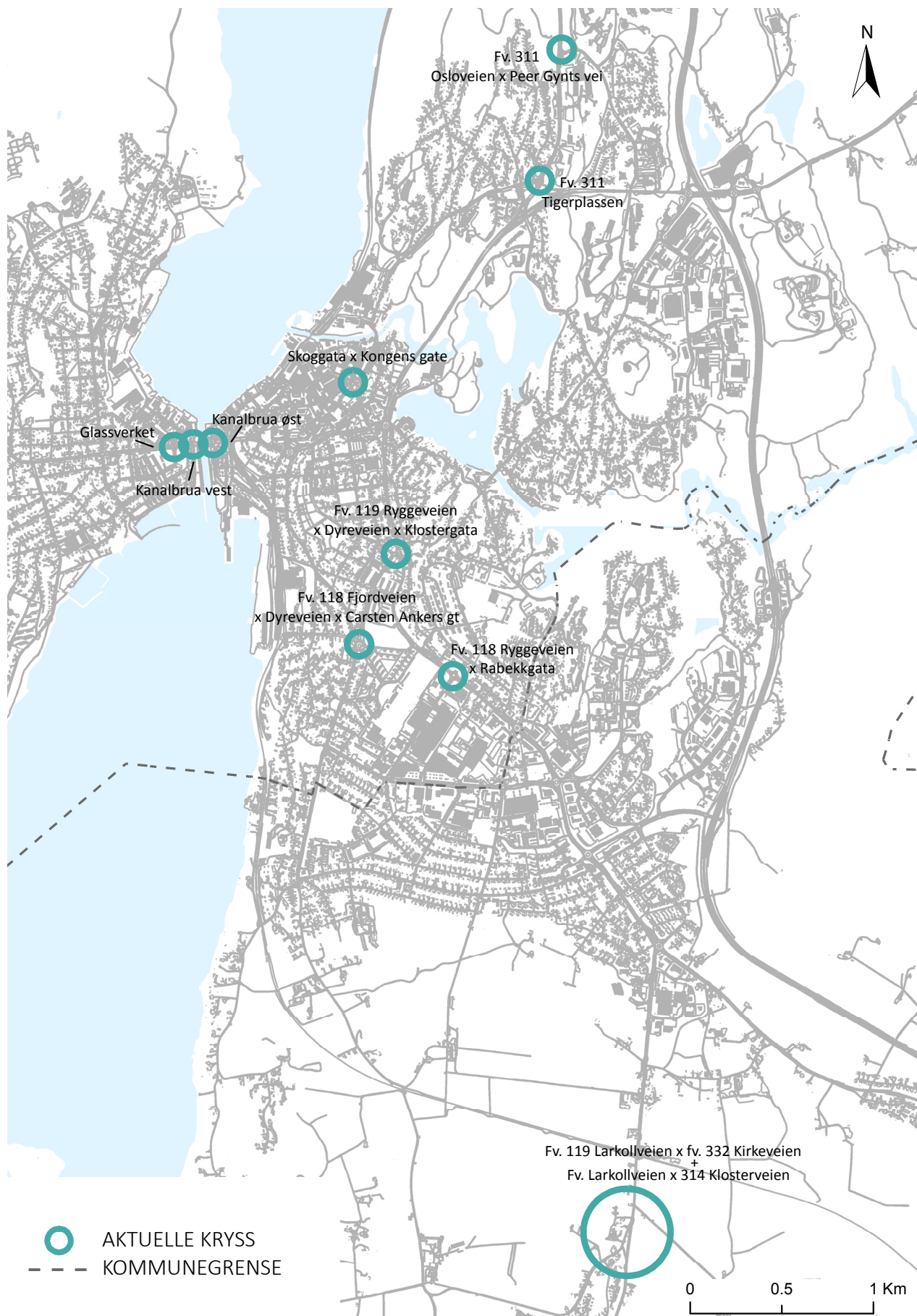


5.3 PRIORITERTE KRYSS

Det er gjort en vurdering av hvilke kryss langs hovednettet som må utbedres.

Generelt for de fleste av kryssene er at det er store trafikkmengder, og en del av dem er til dels veldig utflytende. Ved utbedring av kryssene skal det etterstrebes å følge prinsippene som ble presentert i kap. 4.2. Disse prinsippene er med på å **øke fremkommeligheten** for syklistene, samtidig som **sikkerheten blir ivaretatt**.

FIGUR 19: PRIORITERTE KRYSS



6 OPPSUMMERING

Det er ambisiøst, men realistisk å nå en sykkelandel på 20 % i Moss og Rygge innen 2028. Å realisere alle de prioriterte sykkelrutene i løpet av den neste tiårsperioden vil være et viktig bidrag for å nå ønsket sykkelandel.

Det presiseres viktigheten av å **tenke og planlegge helhetlig**. Et hovedsykkelnett vil ikke være fullverdig før det også er etablert et godt tilbud av lokale sykkelruter. Lokalrutene vil bidra til å koble sammen nabolagene og skape et mer helhetlig sykkelnett.

En viktig del av et godt hovednett for sykkel er etablering av **god sykkelparkering**. Det er viktig at sykkelparkeringen er rett plassert, er godt synlig og av god kvalitet, at stativene har god kapasitet, samt at sykkelparkeringen er sikker (lav risiko for tyveri).

Det er et felles ønske og en forventning blant vegeierne om at plan for hovednett i Moss og Rygge skal være det gjeldende grunnlaget for videre satsing på sykkel i de to kommunene. Planen må følges opp med en handlingsplan for planlegging og bygging, og logging av realiserte tiltak. I tillegg er det nødvendig å utføre regelmessige tellinger, for å kartlegge utviklingen og grad av måloppnåelse.



Statens vegvesen



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE



Moss kommune



Rygge kommune