

TILTAKSPLAN FOR Å AVBØTE TRAFIKKUTFORDRINGENE GJENNOM MOSS – I PÅVENTE AV NY RV. 19

Tiltaksplanen gjelder for 2019- 2023 med perspektiv
fram til 2030.



Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	3
1.1 Bakgrunn.....	3
1.2 Grunnlag for forslag til tiltaksplan.....	3
1.3 Mål for arbeidet.....	3
2. Geografisk avgrensning.....	4
3. Vedtatte tiltak som vil få betydning for trafikksituasjonen på rv.19.....	5
Kort beskrivelse av sykkeltiltakene.....	5
3.1 Sykkeltrasé Noreløkka–Tigerplassen.....	5
3.2 Sykkeltrasé Melløs–Malakoff.....	5
3.3 Sykkeltrasé Skoggata.....	6
3.4 Ny bussholdeplass ved rådhuset – Vestgående.....	6
3.5 Hjem-Jobb-Hjem for Moss.....	7
4. Forslag til tiltak som prioriteres gjennomført i perioden 2019-2023.....	8
4.1 Utarbeide en helhetlig parkeringspolitikk for Mossregionen.....	11
4.2 Utarbeide og gjennomføre en skiltplan for eksisterende sykkelveier.....	11
4.3 Sanntidsinformasjon på sentrale bussholdeplasser.....	12
4.4 Trafikkinformasjon og trafikkadvarsel for å unngå køer.....	12
4.5 Rv. 19 kollektivfelt/tungbilfelt - Kanalen–Rådhuskrysset.....	13
4.6 Reduksjon av gjennomgående kjørefelt mot sentrum.....	13
4.7 Bussprioritering i signalanlegget i Gimlekrysset.....	14
4.8 Kollektivfelt mellom Gimlekrysset og Østre Kanalgate i retning sentrum.....	15
4.9 Utbedring av strekningen mellom rundkjøringene ved Glassverket og Kanalen.....	17
4.12 Sykkeltrasé Malakoff–Vogts gate.....	16
4.13 Sykkeltraséer legges til bolig gatene parallelt med Helgerødgate – Nord og Sør.....	15
4.14 Kryssing av Kanalen for gående og syklende.....	18
4.15 Ny bussholdeplass ved rådhuset – Østlig retning.....	19
4.16 Enveisregulering Sykehusgata.....	19
4.17 Bedre manøvrering for tunge kjøretøy fra Østre Kanalgate.....	20
4.18 Trafikk-app. som skal varsle trafikanter om trafikksituasjonen.....	21

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

I dag opplever trafikanter daglige kødannelser gjennom Moss, på hovedveinettet og i tilstøtende gater i sentrale deler av Moss. Kapasitetsproblemer i kryssene forsterkes av fergetrafikken, spesielt i rushtiden. For å løse trafikproblemene gjennom Moss planlegges en ny riksvei (rv.) 19. Arbeidet med utredning og planlegging av rv. 19 er igangsatt. I påvente av en langsiktig løsning for rv. 19 er det behov for å se på løpende tiltak for å avbøte den vanskelige trafikksituasjonen i Moss.

I møte 3. januar 2018 vedtok styringsgruppen for samarbeidsavtalen om areal og transportutvikling i Mosseregionen å opprette en arbeidsgruppe som skal utarbeide et forslag til tiltaksplan for avbøtende tiltak på rv. 19. Tiltaksplanen skal inneholde tiltak som kan gjennomføres i tiden frem til endelig løsning for ny rv. 19. Tiltakene kan bli permanente og virke i tillegg til en langsiktig løsning for omlegging av rv. 19.

1.2 Grunnlag for forslag til tiltaksplan.

Tiltaksplanen er basert på rapporten med forslag til løpende og avbøtende tiltak på rv.19. Se link: https://www.moss.kommune.no/kunngjoringer/mens-vi-venter-pa-ny-riksvei-19_639595.aspx.

Rapporten beskriver innledningsvis dagens trafikksituasjon, samt hvor og når, utfordringene i trafikkavviklingen oppstår. I rapporten er en rekke tiltak beskrevet og vurdert. Arbeidsgruppen har i rapporten foreslått noen tiltak som bør inngå i en tiltaksplan. I rapporten beskrives også en rekke tiltak som ikke er foreslått prioritert. Rapporten er et kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for valg og prioritering av tiltak som skal inn i en tiltaksplan. Tiltakene som er beskrevet i rapporten må utredes og planlegges nærmere, dersom de blir aktuelle å gjennomføre.

I møtet i styringsgruppen 26. oktober og møte i utvidet referansegruppe 12. november der både referansegruppen og representanter for næringslivet ble invitert, ble diskusjonsgrunnlaget lagt fram for diskusjon. Innspillene er lagt til grunn for tiltaksplanen.

1.3 Mål for arbeidet

I arbeidet med tiltaksplanen er det tatt utgangspunkt i målene for samarbeidsavtalen og mål og effektmål fra konseptvalgutredningen (KVU 2015) for hovedveisystemet i Moss og Rygge.

Arbeidsgruppens mandat er som følger:

- Utarbeide en tiltaksplan med tiltak for å redusere ulempene knyttet til hovedveisystemet gjennom sentrale deler av Moss til fordel for bymiljø og trafikanter
- Bedre fremkommelighet og forutsigbarhet for næringstransporten
- Overføring av persontransport fra bil til mer miljøvennlige transportformer for å nå samarbeidsavtalens 0-vekstmål

For å nå målene er tiltak for disse trafikantgrupper prioritert:

- Næringstransport
- Kollektiv
- Sykkel
- Gange

Tiltaksplanen løper til 2030 og skal ha fireårige handlingsprogram som rulleres årlig. Tiltakene som er foreslått er presentert som skisser. Det tas forbehold om framdrift og beregnet kostnad.

2. Geografisk avgrensning

Analysestrekningen omfatter fv. 313 Helgerødgata fra krysset med Gimleveien på Jeløya, over Kanalbrua, fram til Østre Kanalgate. Strekingen følger videre rv. 19 fra krysset med Østre Kanalgate, via Rådhus plass, Kransen og Vogts gate til Innfartsveien. Utover denne strekingen sees det også på mulige tiltak på tilstøtende områder.



Figur: Kartet i viser tiltaksområdet

3. Vedtatte tiltak som vil få betydning for trafikksituasjonen på rv.19

Tabellen nedenfor viser en oversikt over tiltak som er planlagt og prioritert.

Tiltak	Ferdig	Kostnad	Ansvar
Sykeltrasé Noreløkka–Tigerplassen m/ bro over Mosseelva	2020/2021	90 mill. kr.	Svv
Sykeltrasé Melløs–Malakoff	2022	22 mill. kr.	Svv
Sykeltrasé Rådhusgata–Skoggata	2018/2019	4 mill. kr.	MK
Ny bussholdeplass Rådhuset vestgående	2019	2 mill. kr.	Svv
Hjem-jobb-hjem – for Moss.	2019	1 mill. kr.	ØFK

Kort beskrivelse av sykkeltiltakene

Sykkeltiltakene som skal gjennomføres på denne strekningen vil bedre ankomsten til og fra sentrum for både skole- og arbeidsreiser. Et godt tilbud til syklende og gående her, kan bidra til redusert trafikk på både rv. 19 og Klostergata. Disse tiltakene er prioritert og under gjennomføring.

3.1 Sykeltrasé Noreløkka–Tigerplassen

Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket omfatter ca. 1550 meter anlegg for gående og syklende på vestsiden av rv. 19. Innfartsveien fra rundkjøring på Noreløkka til rundkjøring på Tigerplassen (krysset mellom Osloveien og Krapfossveien).

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Prosjektet er kostnadsberegnet til 89,4 millioner kroner (2018-priser) og er foreslått bygget i 2020-2021 i handlingsprogrammet 2018-2023 for riksveier. Tiltaket har godkjent reguleringsplan.



3.2 Sykeltrasé Melløs–Malakoff

Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket omfatter ca. 600 m med tosidig sykkelfelt langs fv. 119 Ryggeveien på strekningen fra Carsten Ankers gate til Dyreveien. Planstrekningen inngår i rute R2 i *plan for hovednett for sykkeltrafikk Moss/Rygge 2018–2028*, som kalles Landskapsruta og går fra Moss sentrum til Rygge jernbanestasjon. I tillegg vil strekningen inngå som en del av et sammenhengende tilbud for syklistene i E6-korridoren.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av prosjektet. Prosjektet er kostnadsberegnet til 22 mill. kroner (2017-priser). I handlingsprogrammet 2018–2023 for riksveier er det foreslått bygget i 2022. Tiltaket har ikke godkjent reguleringsplan, men planen var til offentlig ettersyn / høring sommeren 2018.



3.3 Sykkeltrasé Skoggata

Beskrivelse av tiltaket: Dette tiltaket er under bygging høsten 2018 og omfatter gang- og sykkelvei gjennom rådhusparken og over parkeringsplassen syd for rådhuset. Skoggata vil i stor grad bli enveisregulert for å gi plass til sydgående sykkelfelt.



Kostnad og ansvar for gjennomføring:

Moss kommune har ansvar for gjennomføring av prosjektet. Prosjektet er kostnadsberegnet til 4 mill. kroner.

3.4 Ny bussholdeplass ved rådhuset – Vestgående.

Beskrivelse av tiltaket: Etablering av sentrale bussholdeplasser der kollektivreisende fra Jeløya raskere kan komme seg til sentrum i motsetningen til i dag da de må sitte på hele veien rundt om Moss stasjon. Fra disse bussholdeplassene er det kort vei til store deler av sentrum. En bussholdeplass vil gi en betydelig kortere reisevei for passasjerer som skal til og fra sentrum i forhold til dagens løsning.



Kostnad og ansvar for gjennomføring:

Statens vegvesen har ansvar for gjennomføring av prosjektet. Prosjektet er kostnadsberegnet til 2 mill. kroner. Bussholdsplassen vil ferdigstilles i løpet av 2019.

3.5 Hjem-Jobb-Hjem for Moss

Beskrivelse av tiltaket: Dette er en bedriftsavtale hvor de ansatte får billig buss- og togbillett, gratis bysykkel og mye motivasjon til å sette bilen hjemme. Arbeidsgiver forplikter seg til å jobbe for å redusere bruk av personbil i arbeidsreiser, samt svare på en årlig reisevaneundersøkelse. Målet er at ansatte i større grad skal velge bort privatbil til fordel for andre mer miljøvennlige transportmiddel. Se mer her: <https://www.hjemjobbhjem.no/om-hjemjobbhjem/>



Effekt av tiltaket: Dersom det oppnås en forpliktende og innholdsrik avtale mellom partene er dette et konsept som retter seg direkte mot arbeidsreisende. Dersom flere i Moss velger andre reisemidler enn privatbil kan dette bidra til en bedre trafikkavvikling for alle trafikanter. Det er viktig at fysiske tiltak for kollektiv, sykkel og gange gjennomføres slik at det blir et reelt alternativ til privat bil. Det må med andre ord lønne seg å velge sykkel, gange og kollektiv. Dette tiltaket er utprøvd med god virkning i Rogaland. Tiltaket må anses som relativt billig i forhold til effekt.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Det nedsettes en arbeidsgruppe i regi av samarbeidsavtalen som har ansvar for prosjektet. For at prosjektet skal bli vellykket krever det at det er en fast ressurs som går i dialog med arbeidstakerne. Dette er et holdningsskapende prosjekt som krever en langsiktig satsing. Det tar tid og endrer vaner. Østfold fylkeskommune vil bidra med 1 mill. til prosjektet i 2019. Dette ble vedtatt i fylkesutvalget november 2019.

4. Forslag til tiltak som prioriteres gjennomført i perioden 2019-2023

Tiltakene er nummerert etter prioritet. Noen av tiltakene må ses i sammenheng i forbindelse med planlegging og gjennomføring. De er derfor plassert under hverandre. I prioriteringen av tiltakene er det tatt utgangspunkt i tiltakets kostnad, mulighet for gjennomføring og antatt måloppnåelse.

Pri	Tiltak etter prioritet	2019	2020	2021	2022	2023	Stipulerte kostnader	Ansvar	Finansiering
1	Helhetlig parkeringspolitikk for Moss og Rygge						500 000 kr.	MK	Komm. budsjett
	Utforme parkeringspolitikk								
	Gjennomføring								
2	Skiltplan for eksisterende sykkelveier						1.5 mill kr	MK	Søke stat + spleiselag
	Utarbeid skiltplan								
	Gjennomføring								
3	Sanntidsinformasjon på sentrale bussholdeplasser						150 000 kr pr holdeplass	ØFK	RTP, HP
	Gjennomføring								
4	Trafikkinformasjon for å unngå køer						-----	Samavt	Interne ressurser
	Gjennomføring								
5	Kollektivfelt/tungbilfelt Kanalen- Rådhuskrysset						5-12 mill kr.	SVV	NTP, HP
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
6	Reduksjon av gjennomgående kjørefelt mot sentrum, rådhusbrua						-----	SVV	NTP, HP
	Gjennomføring								
7	Bussprioritering i Gimlekrysset						75 000-100 000kr	ØFK	Driftsmidl.
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
8	Sykeltrase parallelt med Helgerødgate -nord						4-5 mill kr	MK	Søke stat + egenandel
	Prosjektering								
	Gjennomføring								

Samarbeidsavtalen for areal og transportutvikling i Mosseregionen

Pri	Tiltak etter prioritet	2019	2020	2021	2022	2023	Stipulerte kostnader	Ansvar	Finansiering
9	Sykkeltrase Malakoff-Vogtsgate						4 mill.	MK	Søke stat + egenandel
	Planlegging og prosjektering								
10	Kollektivfelt Helgerødgata						50–70 mill. kr	ØFK	RTP HP
	Forprosjekt/regulering								
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
11	Utbedring av strekningen mellom rundkjøringene ved Glassverket og Kanalen						15-25 mill. kr.	ØFK	RTP, HP
	Forprosjekt/regulering								
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
12	Kryssing av Kanalen for gående og syklende							ØFK MK	RTP HP KB,
	Kort bro						30–50 mill.		
	Lang bro						40–60 mill.		
	Forprosjekt/regulering								
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
13	Sykkeltrasé parallelt med Helgerødgata - sør						4–5 mill. kr	MK	Søke stat + egenandel
	Forprosjekt/regulering								
	Gjennomføring								
14	Bussholdeplass - Rådhuset østgående						2. mill. kr	Svv	NTP, KB
	Forprosjekt/regulering								
	Prosjektering								
	Gjennomføring								
15	Enveisregulering Sykehusgata						5-7 mill. kr	SVV/ MK	NTP, KB
	Forprosjekt/regulering								
	Prosjektering								
	Gjennomføring								

Samarbeidsavtalen for areal og transportutvikling i Mosseregionen

Pri	Tiltak etter prioritet	2019	2020	2021	2022	2023	Stipulerte kostnader	Ansvar	Finansiering
16	Trafikkinformasjon-varslingsystem gjennom trafikkapp./AI dashboard							Moss havn	uavklart
	planlegging						uavklart		
	Gjennomføring								
17	Bedre manøvrering for tunge kjøretøy fra Østre Kanalgate						3 mill kr	SVV	Driftsmidl.
	Planlegging og prosjektering								
	Gjennomføring								

Forkortinger i tabellen

Ansvar:

Samavt.: Samarbeidsavtalen for areal og transportutvikling i mosseregionen

MK (Moss kommune)

SVV (statens vegvesen)

Samavt.(samarbeidsavtalen for ATP)

ØFK (Østfold fylkeskommune)

Finansiering: Det vises til rapporten under kapittelet om finansiering s 52.

RTP HP: Handlingsprogrammet for regional transportplan for Østfold

KB : Handlingsplan til budsjettet til kommuneplanen i Moss

NTP HP: Handlingsplanen til nasjonal transportplan

Tiltakene er kort beskrevet under. Det vises til rapport der beskrivelsen av tiltakene er mer utdypet.

Se link: <https://www.moss.kommune.no/kunngjoringer/mens-vi-venter-pa-ny-riksvei-19.639595.aspx>

4.1 Utarbeide en helhetlig parkeringspolitikk for Mosseregionen

Beskrivelse av tiltaket: Å utarbeide en helhetlig parkeringspolitikk har til hensikt å redusere antallet som kjører privatbil til arbeidsplassen, men samtidig fremme handlende i sentrum.

Effekten av en helhetlig parkeringspolitikk: Undersøkelser viser at dersom det settes inn parkeringstiltak på arbeidsplassen, vil dette ha svært stor betydning for valg av transportmiddel. Innenfor parkeringspolitikken finnes en rekke virkemidler som må vurderes ut fra mål og stedsegenhet. I forhold til kostnad er effekten av en helhetlig parkeringspolitikk for arbeidsreisende svært god.

Kostnad/finansiering og gjennomføring: Kommunen har et hovedansvar for utforming av parkeringspolitikken innenfor eget område. Det må settes av ressurser til å legge opp en prosess for å utarbeide selve parkeringspolitikken. For å finne gode løsninger er det viktig at parkeringspolitikken utformes i samarbeid med næringslivet. Det må vurderes nærmere om det er behov for konsulenthjelp til å utforme parkeringspolitikken. Prosjektet vil koste omlag 500 000 kroner og kan gjennomføres i løpet av ett til to år.

4.2 Utarbeide og gjennomføre en skiltplan for eksisterende sykkelveier

Beskrivelse av tiltaket: Det utarbeides en helhetlig skiltplan som skal synliggjøre hva som eksisterer av sykkel- og gangveier samt sykkeltilrettelagte gater i Mosseregionen. Veivisningskilt gir opplysninger om sykkelruter, hvor man kan sykle videre, om stedsnavn og avstander til reisemål. I tillegg foreslås det at det utarbeides kart over sykkelveier og forslag til mulige sykkelruter/snarveier til viktige målpunkt.



Effekt av tiltaket: Informasjonstiltak kan bidra til at flere av de som bor i mosseområdet og som skal til ulike målpunkt i Moss, begynner å sykle eller gå. Informasjonstiltakene bør kobles til kampanjer som blant annet lånesykelordninger og andre holdningsskapende kampanjer. Dette er et tiltak som vil ha stor effekt i forhold til kostnad.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Det foreslås at sykkelgruppen som består av fagpersoner fra både stat, fylke og kommune, får ansvar for planlegging og gjennomføring av prosjektet. Moss kommune er prosjekteier og vil søke om statlige midler til prosjektet. Tiltaket vil koste omlag 1,5 mill. kroner, og vil kunne gjennomføres i løpet av ett til to års tid dersom det blir bevilget midler. Det er satt av midler til tiltaket i Moss kommunenes budsjetter for 2019.

4.3 Sanntidsinformasjon på sentrale bussholdeplasser

Beskrivelse av tiltaket: Østfold kollektivtrafikk har nå tilrettelagt samtlige busser med nødvendige installasjoner for kontinuerlig sanntidsinformasjon i Moss. Informasjon er tilgjengelig på ØKT sine nettsider, samt i kollektivgata, Th. Petersons gate i sentrum. For å øke oppmerksomhet og vise tilgjengelighet for buss er det imidlertid også ønskelig med tavler for sanntidsinformasjon på flere sentrale holdeplasser. I tillegg anbefales det å etablere tilsvarende sanntidsinformasjon på kjøpesentre og større arbeidsplasser.

Effekten av tiltaket: Informasjon på holdeplasser trekkes frem som et viktig moment av de som allerede er bussbrukere, og vil nok bidra til at man forblir det. Tiltaket vil være viktig for å heve «statusfølelsen» som busspassasjer, og gir en symboleffekt om at det satses på kollektivt reisende. Dette er tiltak som er relativt rimelige og bør gjennomføres så raskt som mulig.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Tiltaket krever noe planlegging, samt finansiering. Innkjøp av selve skjermen er begrenset til ca. 40 000 kroner pr. stk. I tillegg kommer montering og eventuell fundamentering på 10 000–20 000 kroner. Tilkobling av strøm er den største usikkerheten i beregning av kostnad. Erfaringsmessig mellom 50 000 og 250 000 kroner, alt avhengig av tilkoblingspunkt, og behov for graving/kabling. Østfold fylkeskommune har ansvar for gjennomføring.

4.4 Trafikkinformasjon og trafikkadvarsel for å unngå køer

Beskrivelse av tiltak: Trafikkinformasjon om kjøreforholdene på rv.19 legges ut på de ulike nettsidene til blant annet Vegdirektoratet, Statens vegvesen, Bastø-Fosen og kommunene. Det kan også vurderes om det kan gjøres andre informasjonstiltak.

Effekten av tiltaket: Trafikkinformasjonen kan rettes mot både innbyggere, besøkende, næringsliv og gjennomreisende. Informasjonen kan bidra til at trafikanter kan tilpasse reisen etter trafikksituasjonen. Dette vil kunne føre til mindre kødannelse i rushen. Dette kan gjennomføres uten ekstrakostnader.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Dette er et relativt enkelt tiltak som kan gjennomføres i regi av samarbeidsavtalen. Det kreves ikke ekstra midler for å gjennomføre tiltaket.



4.5 Kollektivfelt/tungbilfelt - Kanalen–Rådhuskrysset

Beskrivelse av tiltaket: Det er i dag fire kjørefelt over Rådhusbrua der ett felt i hver retning benyttes for den gjennomgående øst-vest-trafikken, mens det andre kjørefeltet benyttes østover som eget svingefelt mot Rådhusgata og vestover som eget svingefelt for trafikk mot Østre Kanalgate. Ved å benytte et kjørefelt i hver retning til kollektivfelt eller tungbilfelt og ha vesentlig kortere svingefelt i hver retning kan man prioritere kollektivtrafikk/tungbiltrafikk slik at denne får mindre forsinkelser enn personbiltrafikken.



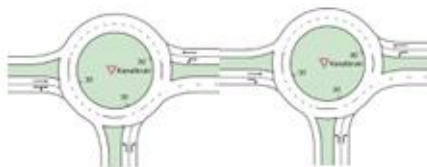
Figuren viser skisseforslag til tiltaket Kollektivfelt/tungbilfelt – Kanalen – Rådhuskrysset (heltrukne linjer)

Effekt av tiltaket: Effekten av tiltaket er at kollektivtrafikk og tungbiler kommer lenger fram i køene på bekostning av personbiler. Selve kølengdene vil i liten eller ingen grad bli endret da det er forutsatt at man opphever kollektivfelt/tungbilfelt så tidlig at det ikke innvirker negativ på kapasiteten i kryssene. En slik prioritering vil ha en dobbel virkning ved at man både prioriterer kollektivreisende men også forverrer forholdene for personbilistene. Dette vil kunne medføre en overføring av valg av transportmiddel fra bil til buss, sykkel eller gange.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Tiltaket krever noe planlegging, samt finansiering. Tiltaket forutsetter at man samtidig reduserer antallet tilgjengelige kjørefelt østover fra Kanalbrua inn i rundkjøringen ved Østre Kanalgate. Kostnadene er stipulert til 5-12 mill kr og vil være avhengig av hvor langt vi strekker kollektiv-tungbilfeltene. Staten veier er og har ansvaret for gjennomføringen. I planleggingen må det også sees på hvordan man skal få til en bussholdeplass i østgående retning ved Rådhuset.

4.6 Reduksjon av gjennomgående kjørefelt mot sentrum, rådhusbrua.

Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket går ut på å gi gjennomgående biltrafikk fra Jeløya kun et kjørefelt østover mot dagens mulighet til å benytte begge felt inn mot rundkjøringen østover. Dette tiltaket henger sammen med tiltak lenger vest på strekningen mot Glassverk rundkjøringen og mot tiltak øst for rundkjøringen med Østre Kanalgate der et kollektiv/tungbilfelt over Rådhusbrua er avhengig av at det kun tillates personbiltrafikk i venstre kjørefelt.



Figur Dagens situasjon

Figur Ny situasjon

Effekt av tiltaket: Tiltaket støtter i stor grad opp om de tilliggende tiltakene, og er også helt avgjørende i en viss grad, ved at det sikrer at bussene kommer greit forbi biltrafikken og dermed får en tidsgevinst i forhold til disse. Således er tiltaket er viktig del av kollektivprioriteringen langs Helgerødgata inn mot sentrum. Tiltaket vil også ha en selvstendig effekt ved at det begrenser maksimal trafikkbelastning fra Jeløya inn mot sentrum og dermed gir bedre trafikale forhold lenger østover langs rv. 19.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Gjennomføres i forbindelse med tiltak kollektivfelt/tungbilfelt og kostnads og ansvar vil også her ligge til staten.

4.7 Bussprioritering i signalanlegget i Gimlekrysset

Beskrivelse av tiltaket: Signalprioritering av buss i signalanlegget ved Gimlekrysset vil fungere slik at busser som ankommer krysset, vil få tidligere grønt i sin retning. Alternativt kan vi forlenge grønttiden i bussens retning slik at bussen rekker å komme igjennom krysset før det blir rødt. Så lenge bilene kjører i samme faseplan som bussene, vil også bilene i samme retning som bussene nyte godt av dette.



Figuren viser bussprioritering i Gimlekrysset.

Effekt av tiltaket: Tiltaket er en del av en mer sammenhengende prioritering av busser i Moss. Effekten av dette tiltaket alene er begrenset, men sammen med andre tiltak som for eksempel kollektivfelt videre inn mot Moss sentrum, så kan bussprioritering i Gimlekrysset gi tidsbesparelse for bussene på opp mot 30 sekunder.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Statens vegvesen er ansvarlig for gjennomføring og kostnadene kan trolig tas over driftsmidler.

4.8 Sykkeltraséer legges til bolig gatene parallelt med Helgerødgata – Nord og Sør

Beskrivelse av tiltaket: Når man velger å benytte det man har av tilgjengelig areal mellom bygningene i Helgerødgata til kollektivfelt, så er det nødvendig å gi syklister som ikke ønsker å sykle i den trafikkerte gaten, et annet tilbud. Det foreslås derfor at det tilrettelegges for sykkeltraséer parallelt med Helgerødgata, både nord og sør for denne.

Dette er i henhold til "Plan for hovednett for sykkeltrafikk - Moss og Rygge - 2018–2028", som ennå ikke er vedtatt. Skissen viser forslag til hovedtraséer for sykkeltrafikk. I tabellen over er sykkelfelt nord og sør for Helgerødgata delt fordi prioritering og status er ulike.



Figuren viser forslag til sykkeltraséer

Effekt av tiltaket: Ved å ha et tilbud både til de som vil sykle raskt i Helgerødgata og de som prioriterer trygghet høyere ved å benytte parallellgatene så øker man sannsynligheten for at flere vil velge sykkel framfor bil.

Det meste av Moss tettsted er godt innenfor grei sykkelavstand for de fleste og grunnen til at så få sykler finnes i at befolkningen ikke føler at det er godt nok tilrettelagt for syklister. Det ligger et klart potensiale for høyere sykkelandel og dermed mindre bilbruk dersom man får etablert et godt, trygt og sikkert sykkelvegnett, der koblingen mellom Jeløya og Sentrum er en av de viktigere aksene som må på plass.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: 1. oktober 2018 søkte Moss kommune midler fra Samferdselsdepartementet om støtte til «Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner». Det ble søkt om midler for tiltak nord for Helgerødgata. Øverste strekning vist på figur ovenfor. Ordningen organiseres av Statens Vegvesen. Moss Kommune får svar på sin søknad i slutten av 2018. Tiltaket planlegges gjennomført høsten 2019. Det vil bli søkt om tilsvarende midler for søndre trase i 2019 for gjennomføring i 2020. De to tiltakene har derfor ulike prioritering i tabell over.

4.9 Sykkeltrasé Malakoff–Vogts gate

Beskrivelse av tiltaket: Strekningen langs Fridtjof Nansens gate og Høienhaldgata er ca. 770 meter lang og ligger nær Moss sentrum. Denne strekningen blir en forlengelse av sykkeltrasé Melløs–Malakoff som er under regulering av Statens vegvesen. Disse kommunale bolig gatene er valgt fordi det er krevende å finne plass til tiltak for sykkel i Klostergata mot sentrum. Sykling her vil foregå sammen med øvrig trafikk i gatene.



Figuren viser sykkeltrasé i Skaggata

Effekt av tiltaket: Dette vil bli hovedsykkelrute mellom Moss sentrum og Høyda. Med plassering nær flere skoler vil den utvilsomt bli mye brukt. Noen syklister vil sikkert velge å sykle i hovedveiene hvor det er mer trafikk, men denne strekningen vil være en flott alternativ i rolige omgivelser.

Sykling i rolige omgivelser øker trivselen og reduserer belastningen. Mange foreldre vil være komfortable med å la sine barn sykle på denne strekningen. Strekningen er tett på Moss sentrum, jernbanestasjonen, barnehage og flere skoler. Det ligger et klart potensiale for høyere sykkelandel og dermed mindre bilbruk dersom man får etablert effektive og trygge strekninger for syklende.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Moss kommune søkte 1. oktober 2018

Samferdselsdepartementet om midler under ordningen «Tilskudd til tiltak for økt sykkelbruk i kommuner og fylkeskommuner». Ordningen organiseres av Statens vegvesen. Moss Kommune får svar på sin søknad i slutten av 2018. Tiltaket planlegges gjennomført høsten 2019. Siden Moss kommune eier all grunn selv og det allerede er i bruk til veiformål, trengs ingen ny reguleringsplan. Kommunen har satt av midler til tiltaket i budsjettet.

4.10 Kollektivfelt mellom Gimlekrysset og Østre Kanalgate i retning sentrum

Beskrivelse av tiltaket: Det etableres kollektivfelt fra Gimlekrysset til Østre Kanalgate i retning mot sentrum. Det er begrenset areal mellom bygningene langs Helgerødgata, og det er derfor plass til kollektivfelt bare i en retning. Det gir best effekt med kollektivfelt østover (mot sentrum).



Figur: Kollektivfelt mellom Gimlekrysset og Østre kanalgate i retning sentrum

Effekten av tiltaket: Et kollektivfelt vil kunne redusere reisetiden for buss i Helgerød gata betraktelig i rushtid. Effekten vil avhenge av hvor lang køen østover er. Med kø hele strekningen opp til Gimlekrysset vil bussene redusere reisetiden med 3–5 minutter når de kan benytte kollektivfelt hele strekningen mot Østre Kanalgate. Det er viktig at bussene får styrket konkurranseforholdet mot bil, og at man dermed kan få endret reisemiddelvalget ved at flere bruker buss istedenfor bil.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Det er viktig at man starter med planlegging/regulering så tidlig som mulig. Dette for å få best mulig kostnader på tiltaket og at man sikrer framdrift for tiltaket. Tiltaket har en stipulert kostnad på 50-70 mill. kr. SVV/ØFK har ansvar for gjennomføringen.

4.11 Utbedring av strekningen mellom rundkjøringene ved Glassverket og Kanalen

Innenfor dette området er det mulig å gjøre flere tiltak for å bedre fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel. Tiltak på denne strekningen må ses i sammenheng.



Figuren viser området for foreslåtte tiltak.

Effekt: Det er i dag et utflytende areal på strekningen uten en god prioritering. Det er nødvendig å få denne strekningen til å henge sammen med de tilstøtende strekningene og da særlig for gående, syklende og kollektiv. Effekten av et slikt tiltak vil avhenge av hva man ender opp med, men det

forutsettes at arealet benyttes slik at syklende, gående kollektivtrafikk prioriteres bedre enn i dag. Det vil gi bedring både for framkommeligheten for disse trafikantgruppene men også bedring for trafiksikkerheten i området.

Kostnad og ansvar for gjennomføring:

Dette er et område som man må samarbeide tett i planleggingsfasen da det er arealer her som både SVV og MK har ansvaret for. Kostnaden er stipulert til 15 – 25 mill kr. Mesteparten av denne kostnaden må påregnes å dekkes over ØFK sine budsjett.

4.12 Kryssing av Kanalen for gående og syklende

Beskrivelse av tiltaket: Nye gang- og sykkelbruer over Kanalen som knyttes til hovednett for sykkeltrafikk på begge sider av Kanalen.

Statens vegvesen har mottatt en bestilling fra Østfold fylkeskommune om å lage et forprosjekt for kryssing av Kanalen for gående og syklende. Prosjektet skal vurdere muligheten for å la gående og syklende benytte eksisterende bru sammenlignet med eventuell ny bru (midlertidig eller permanent). Alternativene skal kostnadsberegnes. Rapporten skal være ferdig i 2019. Når rapporten ferdigstilles er det mulig å komme med tydeligere anbefalinger.



Figuren viser eks. på sykkel og gangsbro nord og sør for Kanalen.

Effekt av tiltaket: Nye gang-/sykkelvegbruer over kanalen vil være en del av sykkelvegnettet i Moss. Effekten av tiltaket vil i første rekke være knyttet til at man får avlastet fortauene på Kanalbrua og dermed bedret forholdene for myke trafikanter der. Men denne effekten vil helt avgjøres av hvor godt man får koblet slike gang-/sykkelvegbruer mot et godt sykkelnett på hver side av Kanalen. Blir koblingene for dårlig så vil bruken av bruene bli begrenset betydelig og dermed også gi dårlig effekt på Kanalbrua. Får man gode koblinger kan man imidlertid få svært god effekt ved at potensielle syklistene som vanligvis ikke vil sykle i sterkt trafikkerte miljøer får et reelt tilbud om en sykkeltrasé som skjermer dem i stor grad fra stor biltrafikk.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: I etterkant av forprosjektet må det avgjøres hvilke brokrysningsløsninger man skal gå videre med. En del av utredningen vil også være å finne anbefalte påkoblinger til eksisterende vegnett. Da må det også avklares kostnadsfordeling. Her må man se på muligheten for et spleiselag mellom flere aktører. Kostnadene er stipulert til 30-50 for kort bru og 40-60 mill kr for lang bru. Ansvaret for selve byggeprosessen må tas av SVV.

4.13 Ny bussholdeplass ved rådhuset – Østlig retning

Beskrivelse av tiltaket: Etablering av sentrale bussholdeplasser der kollektivreisende fra Jeløya raskere kan komme seg til sentrum i motsetningen til i dag da de må sitte på hele veien rundt om Moss stasjon. Fra disse bussholdeplassene er det kort vei til store deler av sentrum. Og gir således en betydelig kortere reisevei for passasjerer som skal til og fra sentrum i forhold til dagens løsning.



Bildet viser forslag til plassering av bussholdeplass

Effekt av tiltaket: Kortere gangavstand til sentrum og rådhuskvartalet. Mindre stress fordi man slipper å sitte i kø i bussen. Mange som jobber i og rundt rådhuset vil få en attraktivt plassert bussholdeplass. Det vil kunne gi 2-5 minutters kortere reisetid for en god del reisende.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Kostnad er stipulert til 2 mill. kr. Tiltaket er på riksveg og SVV er ansvarlig for gjennomføringen. Det må vurderes om det behøves reguleringsplan eller ikke og dette bør avklares samtidig som man planlegger kollektivfelt/tungbilfelt over Rådhusbrua.

4.14 Enveisregulering Sykehusgata

Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket går ut på å etablere enveisregulering av Sykehusgata der det kun er tillatt med trafikk mot sentrum. Figuren viser dette som en innsnevring av Sykehusgata. Det må imidlertid også sees på om det er andre måter å unngå at trafikken fra sentrum benytter Sykehusgata og Østre Kanalgate når den skal til Jeløya.



Effekt av tiltaket: Det kan bli minimal trafikk fra sentrum mot Jeløya som via Sykehusgata svinger til venstre i rundkjøringen ved Østre Kanalgate. Effekten av at denne trafikken flyttes fra Østre Kanalgate til å benytte rv. 19 over Rådhusbrua er en over 10 % økningen i kapasiteten for denne trafikkstrømmen. Det igjen gir merkbart kortere kø vestover på rv. 19 på ettermiddagen. Grunnen til dette er at vestgående trafikk over Rådhusbrua da vil ha svært få biler å vike for i rundkjøringen og dermed kan få en jevnere og bedre avvikling enn i dag hvor man stadig får start og stopp avhengig av eventuell sirkulerende trafikk i rundkjøringen.

Kostnad og ansvar for gjennomføring:

Det kreves et samarbeid under planleggingsprosessen mellom SVV og MK for å finne den beste løsningen totalt sett, inkludert berørte grunneiere. Avhengig av hvilket tiltak man da ender på så vil man måtte enes om en kostnadsfordeling mellom SVV og MK. Tiltaket er stipulert til 5-7 mill. kr.

4.15 Bedre manøvrering for tunge kjøretøy fra Østre Kanalgate

Beskrivelse av tiltaket: Figuren under viser et forslag til en løsning som gir bedre manøvringsareal for tunge kjøretøy. Det må imidlertid sees nærmere på det tilgjengelige arealet her i Østre Kanalgate for å se om det finnes bedre løsninger. Bedre manøvrering for tunge kjøretøy gjør at man unngår at tunge kjøretøy bruker deler av venstre kjørefelt for å komme opp Rådhusbrua.



Bildet viser forslag til løsning

Effekt av tiltaket: Det er en fordel for alle trafikanter at de tunge kjøretøyene holder seg i sitt kjørefelt. Dette gir en noe bedre trafiksikkerhetsmessig situasjon i rundkjøringen.

Kostnad og ansvar for gjennomføring: Dette tiltaket ble opprinnelig tatt ut da det var et lite tiltak som ikke så tydelig hang sammen med de andre tiltakene knyttet til framkommelighet for sykkel, gange og kollektiv. Tiltaket ble imidlertid etterlyst i prosessen i etterkant av rapporten. Av den grunn er tiltaket tatt inn igjen i tiltaksplanen. Tiltaket er stipulert til 3 mill. kr. SVV vil ha ansvaret for gjennomføring av tiltaket.

4.16 Trafikk-app. som skal varsle trafikanter om trafikksituasjonen.

Beskrivelse av tiltak: Moss havn og Smart Innovation Norway samarbeider om programmet Smart Moss Havn. Programmet skal legge til rette for forskning, utvikling og innovasjon for en bærekraftig samfunnsutvikling. Prosjektet *Smart Moss Havn Dashboard* utpeker seg ved at det arbeider med tiltak som kan bidra til å bedre framkommeligheten på rv. 19. For å nå felles mål om bedre transportforholdene på rv. 19 kan det være naturlig å vurdere et samarbeid.



Figur : Illustrerer ideen om hvordan informasjon settes sammen og sendes via nettet

Effekten av tiltakene: Dersom vi får tilrettelagt en varslingstjeneste, både i sanntid og til planleggingsbruk (forcast) for trafikksituasjonen kan tiltaket bidra til å redusere trafikk og køer mellom Moss Havn, Moss Sentrum og Innlandshavn. Tiltaket kan redusere tiden det tar for sjåfører å kjøre mellom Moss Havn, Moss Sentrum og Innlandshavn.

I henhold til næringstransporten er det svært dyrt for næringslivet å bli stående i kø. Denne trafikkinformasjon vil kunne redusere oppbygging av kø, og vil ha verdi i reise og logistikkplanlegging. Dersom tiltaket kan bidra til å redusere noe av rushtidtrafikken vil man redusere utslipp ved start og stopp av vogntog mellom Moss Havn til innlandshavnen på Vanem. Prosjektet er knyttet til Moss Havn, men bør kunne utvides til andre aktører på sikt.

Ansvar for gjennomføring: Smart Moss Havn leder prosjektet med bidrag fra Moss kommune og andre samarbeidspartnere. Bidrag fra partene i samarbeidsavtalen kan blant annet være:

- Kompetanse, kunnskap, hjelpe til med å ta frem data når det er nødvendig/mulig.
- Bidra økonomisk til prosjektet. Avtales nærmere. Det kan også være aktuelt å søke om forskningsmidler for delfinansiering av prosjektet. Her er det bla. mulig å søke KS, DIFI, Forskningsrådet og EU Horizon2020.
- Bidra til å kommunisere og markedsføre prosjektet sammen med Moss Havn.