

Vedlegg 1:

Forslag til krav til sykkelprioritert gate i N100 Veg- og gateutforming

Sykkelprioritert gate brukes der det ikke er plass til egen infrastruktur for syklende, men man ønsker at sykkelistene prioriteres.

KRAV SKAL

Sykkelprioritert gate skal kun etableres når:

- ÅDT < 2 000
- Fartsgrense 30 km/t
- Strekningen inngår i skiltet sykkelrute
- Strekningen ikke har kollektivtransport

KRAV SKAL

Følgende krav gjelder for utforming av sykkelprioritert gate:

- Det skal være fortau. Se ellers krav til fortau i kapittel 2.3.1
- Parkering og varelevering skal kun skje på eget areal utenfor kjørebanelen. Se også krav 4.93 for envegsregulerte gater.
- Kjørebanelen skal ved
 - tovegstrafikk være 5 - 5,5 meter
 - envegstrafikk være 4 - 4,5 meter

Andre endringer i N100 Veg- og gateutforming som følge av innføring av sykkelprioritert gate

Innføring av sykkelprioritert gate vil føre til endringer for andre krav i N100 som krav 4.92.

KRAV 4.92 **SKAL**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Tosidig sykkelfelt skal etableres dersom gaten inngår i hovednett for sykkel.

Det foreslås at krav 4.92 endres som under eller at krav 4.92 utgår i sin helhet.

Krav SKAL

Tosidig sykkelfelt skal etableres dersom gaten inngår i hovednett for sykkel og har ÅDT > 2 000

Forslag til veiledning for sykkelprioritert gate

Når tiltaket er egnet

- Sykkelprioritert gate er egnet i gater med lite biltrafikk (< 2 000) og lavt fartsnivå (< 30 km/t) og der det ikke er plass til egen infrastruktur for sykkel
- Strekningen har potensial for mange syklende
- Strekninger som inngår i skiltet sykkelrute

Bredde

- Det er angitt minimums- og maksimumsbredder, avhengig om gaten er envegsregulert eller har tovegs trafikk.
- Bredden må tilpasses trafikkmengden. I gater der trafikkmengden ligger opp mot 2 000, anbefales å legge seg mot maksimumsbredden, mens der det er lite trafikk nærmere minimumskrav.

Fartsreducerende tiltak

- Det anbefales at det reelle fartsnivået ligger noe lavere enn 30 km/t
- Ved høyere fartsnivå anbefales det å bruke fysiske tiltak for å oppnå ønsket fartsnivå. Se V128 Fartsreducerende tiltak for aktuelle tiltak.

Trafikkreducerende tiltak

- Envegsregulering kan med fordel benyttes for å redusere trafikkmengden. Dette vil også gi en god og tydelig prioritering av syklister som da kan sykle gjennomgående i begge retninger.
- Antall parkeringsplasser har betydning for trafikkmengden, og sees i forhold til både behov og ønsket trafikkmønster. Det anbefales at antall parkeringsplasser begrenses.
- Tilgrensende kjøremønster vil også ha betydning for trafikkmengden. Ved å legge til rette for kjørende i tilgrensende gater og gjøre det lite attraktivt for bilister i den sykkelprioriterte gaten, styres biltrafikk til andre gater.

Annet

- Kryssingssteder for gående tilrettelegges generelt i forbindelse med kryss og ellers tilpasses til lokale forhold og behov