

# Kriterier for gang- og sykkelløsninger

Det vil være tilfeller som må vurderes spesielt som bla. Hoved sykkelruter og skoleveier. Dette kan utløse strengere krav en det som er illustrert i kriteriene for gang- og sykkelløsninger.

De kommunale veiene vi har er adkomstveier og samleveier med dimensjonerende hastighet 30 km/t for adkomstveiene (alternativt 50 km/t adkomstvei III) og 50 km/t for samleveiene (alternativt 60 km/t). Dette sammen med ÅDT ligger til grunn for kriteriene som er illustrert.

Hvilke tiltak for syklende som bør velges vil variere fra prosjekt til prosjekt og avgjøres av kommunen. I tilfeller der alternativ hastighet benyttes skal tiltak vurderes spesielt.

Generelt skal ikke adkomstveiene ha behov for eget areal for gående og syklende, dette er veier med <100 boliger og vil normalt ikke ha en ÅDT høyere enn 550-700.

Bakgrunn til de valg som er tatt er rapportene «[Sykkelhåndboka – sammenlignet med utenlandske løsninger](#)» utarbeidet for Statens vegvesen og Vegdirektoratet i 2008, «[Cycling Facility Selection Decision Support Tool & User Guide](#)» utarbeidet for The City of Ottawa i 2011 og «[Gang- og sykkelløsninger](#)» utarbeidet av TØI. Alle rapportene sammenligner utenlandske kriterier på når og hvilke tiltak for syklende som skal inntreffe.

Kriteriet for blandet trafikk 50km/t varierer fra <1200 (Ottawa) til (Tyskland < 10000), (Norge < 4000).

Kriterier for når tiltak for syklende skal inntreffe 50 km/t (sykkelfelt) varierer fra 1200 (Ottawa) til 3000 (Australia), (Norge 2000 - 16000 ).

