



#4 Bedre plass med enveisregulering

Med enveisregulering frigjør vi gatebredde som kan brukes til en rekke formål som fortjener romsligere plass. Slik prioriterer vi byliv og aktiv transport smart og rimelig.

Mange gater i norske byer mangler egen sykkeltilrettelegging, og har for smale fortau. En enkel og rimelig løsning for å lage god gå- og sykkelinfrastruktur, er å omdisponere gatearealer. Det er ikke pengene det kommer an på, men plassen.

Ved smartere bruk av gatebredden, kan vi gi folk et løft som blir lagt merke til. Når en toveiskjørt gate i 30-sone en-

veisreguleres, blir det 2–3 m bredde til overs som kan brukes til noe annet som innbyggerne ønsker seg og trenger.

Hva med bredere fortau og sitteplasser? Eller en grønnere gate med plantekasser og regnbed? Trengs det et sykkelfelt mot kjøreretningen eller sykkelstativer? Eller er det kanskje HC-parkering og plass til varelevering som mangler?

Enveisregulering gir aktiv transport et mer finmasket nett enn motorisert transport, samtidig som det fortsatt opprettholdes full tilgjengelighet for de som må bruke bil.

Enveisregulering

- frigjør plass til ulike formål
- kan kombineres med midlertidige tiltak
- vrir konkurranseforholdet slik at aktiv transport får flere fordeler enn motorisert transport
- krever ikke reguleringsendring

Vær klar over at enveisregulering

- fungerer best sammen med hastighetsreducerende tiltak som gir et fartsnivå på 30 km/t eller lavere
- kjøremønsteret i nabogatene må vurderes for å unngå uheldig flytting av trafikk
- det krever vedtak fra lokale skiltmyndigheter
- ikke opphever reguleringsbestemmelsene



SYKLISTFORENINGEN
Syklistenes Landsforening