

# Cirkulære om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej

Min. f. off. arb.  
cirk. nr. 95 af 6. juli 1984

Med et cirkulære af 1. november 1978 udsendte ministeriet foreløbige regler om etablering af dobbeltrettede cykelstier. Cirkulæret udsendtes i tilslutning til Justitsministeriets cirkulære af 25. oktober 1978 om ændring af cirkulære om afmærkning (dobbeltrettede cykelstier m.v.).

På baggrund af de erfaringer, der var indhøstet siden 1978, ændrede ministeriet reglerne ved cirkulære af 18. maj 1981. Disse regler bestemmer bl.a., at kryds med dobbeltrettede cykelstier kun må signalreguleres, når signalreguleringsprojektet er godkendt af Vejdirektoratet. Denne projektgodkendelse ophæves med dette cirkulære. I stedet fastsættes i samarbejde med Justitsministeriet særlige retningslinier for signalregulering af kryds med dobbeltrettede cykelstier. De nye regler er indarbejdet i det hidtidige cirkulære, og det nu foreliggende cirkulære afløser dermed cirkulæret af 18. maj 1981.

## 1. Generelt om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej

Dobbeltrettede cykelstier er stier, der anvendes til trafik i begge retninger. Hvor intet andet er anført, gælder reglerne tillige for dobbeltrettede fællesstier.

Cykelstier i begge vejsider må normalt betragtes som den sikreste løsning for de svage trafikanter. Stitrafikanterne undgår modkørende trafik og undgår de væsentlige ulemper, der er knyttet til krydsninger med vejtrafik i tilslutnings- og endepunkter og til krydsninger med sideveje og overkørsler.

Dobbeltrettet cykelsti kan i visse tilfælde være en færdselssikkerhedsmæssig fordel. Det gælder, når stien gør det muligt for stitrafikanterne at undgå at færdes på tværs af den tilgrænsende vej, f.eks. når stianlægget er placeret på samme side af vejen som trafikmålene, eller hvor stitrafikanterne kan ledes frem til en passage over den tilgrænsende vej, hvor der er etableret særlige foranstaltninger til at beskytte stitrafikken, specielt skæringer ude af niveau.

Dobbeltrettede cykelstier langs veje bør kun etableres efter en sikkerhedsmæssig og økonomisk afvejning af denne og alternative løsninger for de svage trafikanter, og den dobbeltrettede cykelsti bør normalt betragtes som en subsidieret løsning.

Da antallet af overkørsler og sideveje er væsentlig mindre uden for bymæssig bebyggelse, og da sidevejene m.v. ofte er mindre trafikerede end i byerne, vil grundlaget for etablering af dobbeltrettede cykelstier ofte være til stede langs færdselsårer uden for bymæssig bebyggelse. Når dobbeltrettet cykelsti etableres, skal følgende betingelser være opfyldt:

### a Dobbeltrettet cykelsti uden for bymæssig bebyggelse

- 1) Der bør ikke være stærkt trafikerede sideveje på strækningen. Stien må ikke forlægges fra den ene side til den anden, medmindre der er truffet foranstaltninger, der løser konflikterne mellem stitrafikanterne og de motorkørende.  
Hvor en dobbeltrettet sti krydser en stærkt trafikeret vej uden for vejkryds, bør krydsningen udføres ude af niveau, signalreguleres eller afbrydes med forskudte bomme.  
Det skal i denne forbindelse understreges, at en signalregulering, der sikrer stitrafikanterne effektivt, er vanskelig at etablere. Den vil ofte påvirke kapacitet og ventetider væsentligt.  
Der skal etableres en rabat mellem cykelstien og vejens kørebane. Rabatten skal have en bredde af mindst 1 m. Såfremt rabatbredden er mindre end 1,5 m, skal der etableres særlige foranstaltninger til beskyttelse af stitrafikanterne, f.eks. hegn, autoværn eller ekstra kantpæle. De nævnte dimensioner er minimumskrav, som det normalt kun vil være forsvarligt at anvende ved anlæg af stier langs mindre veje. For større veje anbefales en rabatbredde på 3 m.
- 2) Etablering af højresvingsbane før en sidevej vil være af sikkerhedsmæssig værdi for stitrafikanterne. Når der anlægges højresvingsbane, indsnævres skillerabatten mod kørebanen til 0,5 m eller erstattes af en kantstensafgrænsning.  
Skillerabatten skal indsnævres tilsvarende ved signalreguleret kryds, jf. [pkt. c 2](#)
- 3) Ved vejkryds må de i 2) nævnte rabatter højst være 6 m brede.  
Oversigten i krydset skal være tilstrækkelig til at sikre, at bilister, som krydser stien, og som har vigepligt over for cyklisterne, kan overholde denne vigepligt.  
Dobbeltrettede cykelstier skal anlægges i mindst 2,5 m bredde. Anvendes stien sammenlagt af ganske få trafikanter, kan den anlægges i 2,0 m bredde. Dobbeltrettede fællesstier skal anlægges i mindst 3 m bredde. Anvendes stien sammenlagt af ganske få trafikanter, kan den anlægges i 2,5 m bredde. Er stien afgrænset af autoværn, rækværker, træer og lignende faste genstande, skal der desuden være et breddetillæg på mindst 0,3 m.  
Ved signalregulerede kryds gælder i visse tilfælde særlige begrænsninger af stibredden, jf. [pkt. c 2](#)  
Dobbeltrettede cykelstier bør så vidt muligt afsluttes i tilknytning til vejtilslutninger, hvor trafikanterne i forvejen må være forberedt på krydsende trafikanter. Ved stiers ophør bør der etableres bomme, rækværker eller andre foranstaltninger, der kan medvirke til, at stitrafikanter, der kører i venstre side af vejen, nedsætter hastigheden. Afslutningen må ikke placeres på strækninger med utilstrækkelige oversigtsforhold.  
Bomme m.v. ved afslutning af stier skal være belyst.  
Hvor en dobbeltrettet sti langs en primærvej krydser en mindre sidevej, og stien i helt overvejende grad anvendes af cyklister, kan stier
- 7) føres på en overkørsel tværs over sidevejslilutningen. Sådanne overkørsler må ikke benyttes ved større vejtilslutninger og i signalregulerede kryds.

### b. Dobbeltrettet cykelsti i bymæssig bebyggelse

1) Se a 1)

2) Der skal etableres en rabat mellem cykelstien og vejens kørebane. Rabatten skal have en bredde af mindst 1 m, medmindre der er etableret særlige foranstaltninger til beskyttelse af stitrafikanterne, f.eks. hegn, autoværn eller heller.

3) Se a 3)

4) Se a 4)

Dobbeltrettede cykelstier skal anlægges i mindst 2,5 m bredde. Dobbeltrettede fællesstier skal anlægges i mindst 3 m bredde. Er stien 5) afgrænset af autoværn, heller eller rækværker, træer eller lignende faste genstande, skal der desuden være et breddetillæg på mindst 0,3 m.

Ved signalregulerede kryds gælder i visse tilfælde særlige begrænsninger af stibredden, jf. Pkt. c 2)

6) Se a 6)

7) Se a 7)

### **c. Dobbeltrettet cykelsti i signalreguleret kryds.**

1) Uanset trafikintensiteten skal det være klart for alle tilladte cykelstrømme, hvorledes de skal forholde sig i krydset.

Det skal således for alle svingende cykelstrømme til eller fra den dobbeltrettede cykelsti være klart og entydigt fastlagt, hvordan og med hvilke vigepligtsforhold disse sving skal foretages. Der må kun anvises køremåder, som kan forventes anvendt af cyklisterne.

Hvis en svingende cykelstrøm ikke er separat reguleret, skal rækkefølgen af faserne i et signalanlæg med mere end to faser forløbe naturligt. Forekommende rækkefølger må ikke være så uventede, at der er risiko for, at cyklisterne foretager svinget på et uhensigtsmæssigt tidspunkt i signalomløbet.

Når en dobbeltrettet cykelsti ligger til højre for en vognbane med højresvingende trafik, og de to deltilfarer har fælles periode med grønt 2) lys, må den dobbeltrettede cykelsti på en passende strækning før stoplinien højst være 3 m bred og en eventuel rabat mod vognbanen højst 0,5 m bred.

3) Den dobbeltrettede cykelstis to modkørende cykelstrømme skal have grønt lys samtidig. Cyklisterne skal endvidere have grønt lys samtidig med et fodgængerfelt ved siden af cykelstien. Små afvigelser, der følger af forskelle i rømningstid, kan dog accepteres.

4) Konflikter mellem højresvingende motorkøretøjer og modkørende cyklister og mellem venstresvingende motorkøretøjer og modkørende cyklister kan være løst ved separat regulering af de svingende motorkøretøjer eller ved separat regulering af cyklisterne. Hvis dette ikke er tilfældet, skal motorkøretøjenes sving foregå fra en vognbane, og denne må ikke benyttes af ligeudkørende motorkøretøjer. Endvidere skal konfliktsituationerne fremtræde tydeligt under alle forhold.

I alle situationer skal der være tydelig afmærkning med færdselstavler og kørebaneafmærkning, og cykelstien skal som minimum være belyst i overensstemmelse med cirkulære af 26. september 1979 om vejbelysning, pkt. 2.1.7, stk. 4, og pkt. 2.2.4.

Nærmere regler om anvendelse af farvet belægning af cykelarealer vil senere fremkomme.

Hvis cyklister fra dobbeltrettet cykelsti signalreguleres separat, skal det ske ved mindst to særlige cyklistsignaler for hver retning. Når 5) cyklister fra dobbeltrettet cykelsti kan køre frem samtidig med svingende motorkøretøjer, skal der alene anvendes almindelige køretøjssignaler, medmindre cyklisternes signaler af særlige grunde skal veksle anderledes end hovedsignalet for den pågældende retning. Der kan således anvendes forskellige lanternetyper for hver retning af cykelstien.

Efter ibrugtagning af signalregulerede kryds med dobbeltrettet cykelsti og ved senere ændringer af de trafikale forhold i sådanne kryds, 6) bør det særligt omhyggeligt kontrolleres, at trafikafviklingen foregår rimeligt sikkert. Det kan især ved større kryds vise sig nødvendigt at afmærke tydeligere end først antaget eller signalregulere eventuelle konflikter, der indebærer større risici end først antaget.

### **2 Dispensationer**

Ministeriet for offentlige arbejder kan i særlige tilfælde fravige foranstående forskrifter.

### **3. Afmærkning af dobbeltrettede cykelstier**

Med hensyn til afmærkning af cykelstier henvises der til Justitsministeriets cirkulære af 25. oktober 1978 om ændring af cirkulære om afmærkning (dobbeltrettede cykelstier m.v. ).