

3 TVÆRPROFILELEMENTER

Dette kapitel indledes med et samlet overblik over tværprofilbredder. Efterfølgende gennemgås og uddybes de enkelte elementer i emneopdelte afsnit.

Alle kapitlets anvisninger er vejledende med mindre der konkret er angivet, at der er tale om "krav". Ydermere opgives der i flere tilfælde både "normalværdier" og "vejledende minimums-værdier". Det skyldes, at anvisningerne i vidt omfang anvendes i eksisterende byområder, hvor det ofte ikke er muligt at opfylde de enkelte elementers ideelle breddekrav.

Minimumsværdierne bør kun anvendes undtagelsesvist. Valg af minimumsværdier for et eller flere af elementerne i et tværprofil kan medføre problemer i forhold til opnåelse af god trafiksikkerhed, fremkommelighed og tilgængelighed for en eller flere trafikantgrupper. Valg af minimumsværdier for flere tværprofilelementer medfører i mange tilfælde, at de enkelte trafikanter ikke har vige-muligheder.

3.1 Tværprofilbredder – overblik

I figur 3.1 er der vist en samlet oversigt over de beskrevne tværprofilelementer. Bredder markeret med stjerne er krav, jf. nedenstående cirkulære.

Uddrag fra Cirkulære om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej.

Dobbeltrettet cykelsti i bymæssig bebyggelse

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

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.

Kilde: Uddrag fra CIR, nr. 95 af 6. juli 1984

Øvrige krav til etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej i bymæssig bebyggelse er som angivet i Cirkulæret for dobbeltrettet cykelsti uden for bymæssig bebyggelse.

En rabat er et areal, der ikke er indrettet til færdsel, og som udgør adskillelse mellem – eller begrænsning af – færdselsarealer.

Der anvendes følgende typer af rabat:

- Midterrabat, som adskiller vognbaner, der ligger i fælles tracé og har modsatrettet trafik
- Skillerrabat til adskillelse mellem to færdselsarealer
- Yderrabat uden for yderste færdselsareal.

Tværprofilbredde for elementer langs vej		Normal bredde	Vejledende minimumsbredde
Vognbane	Hastighedsklasse Høj (60-70 km/h) ^{A)}	3,50 m	-
	Hastighedsklasse Middel (50 km/h)	3,25 m	3,00 m
	Hastighedsklasse Lav (30-40 km/h)	2,75 m	-
	Hastighedsklasse Meget Lav (10-20 km/h)	2,50 m	-
	Vognbaner med bustrafik uden cykel/knallertrafik	3,50 m	3,00 m ^{B)}
	Busbane uden cykel/knallertrafik	3,50 m	3,00 m ^{C)}
	Busvej	3,50 m	-
	Tillæg for cykeltrafik ^{D)}	+1,00 m	-
Vognbaner på 2 minus 1 vej, ekskl. yderarealer	3,00 m	-	
P-bane	Lastbiler og busser	3,00 m	-
	Læssezone	3,00 m	-
	Personbiler	2,00 m	-
	Tillæg i særlige tilfælde ^{E)}	+1,00 - +2,50 m	-
Cykelsti Langs vej	Ensrettet cykelsti	2,25 m ^{F)}	1,80 m ^{F)}
	Ensrettet fællessti	2,25 m ^{F)}	1,80 m ^{G)}
	Dobbeltrettet cykelsti	Min. krav: 2,50	Min. krav: 2,50 m*
	Dobbeltrettet fællessti	Min. krav: 3,00	Min. krav: 3,00 m*
	Del af delt sti	1,70 m	1,50 m
	Cykelbane (inkl. afmærkning)	1,50 m ^{I)}	-
Fortov	Normalt fortov	2,50 m	1,50 m
	Del af delt sti	1,30 m	1,00 m
Helle	Krydsningshelle	2,00 m ^{G)}	-
	Midterhelle	Se ^{H)}	
	Helle mellem vognbane og enkeltrettet cykelsti	1,00 m	0,80 m
Rabat	Midterrabat	Se ^{H)}	
	Rabat med beplantning	2,00 m	1,50 m
	Mellem vognbane og dobbeltrettet cykelsti	-	Min. krav: 1,00 m*

A) Kørespor, der alene betjener personbiler (f.eks. andet eller tredje spor på strækninger med flere spor i samme retning) kan etableres med en smallere bredde på 3,25 m.

B) Minimumsbredderne bør kun anvendes over korte afstande, hvor det til rådighed værende tværprofil ikke giver mulighed for større bredder.

C) Busbaner bør normalt være 3,5 m brede. Kun under særligt snævre forhold og kun over korte strækninger ved lave hastigheder kan bredden reduceres, ned til 3,0 m. Hvor der ofte opstår mødesituationer mellem busser bør minimumsbredder undgås. Busbaner etableres primært på veje med cykelstier.

D) Tillægsbredden bruges sjældent ved nyanlæg, idet den medfører, at vognbanebredden bliver for stor i forhold til planlægningshastigheden. Dette gælder specielt i hastighedsklasse "meget lav" og "lav". Hvor store mængder af cykel- og knallertrafik forekommer, må det anbefales at der anlægges cykelsti.

E) Tillægsbredde til parkering anvendes ved handicapparkeringspladser. Her henvises til håndbogen "Færdselsarealer for alle, Universelt design og tilgængelighed" i vejregelserien Tilgængelighed. Herudover bør tillægsbredden anvendes, hvor der i vid udstrækning sker ind- og udstigning til begge sider af køretøjet, fx ved taxiparkering eller ved langsgående parkering af turistbusser med bagagehåndtering. Behovet for tillæg kan i nogle tilfælde opfyldes på tilgrænsende arealer.

F) Ved parkering langs cykelstien øges bredden med 0,1 m.

G) Den kantstensbegrænsede del bør være mindst 2,00 m bred. Hertil bør lægges minimum 2*0,25 m kantbaner på hver side af hellen.

H) Såfremt der placeres faste genstande i midterhellen/-rabatten, skal der sikres afstand til disse fra vognbanekanten. Afstand fra vognbanekant til den del af en færdselstavle, der er nærmest vognbanen, bør normalt ikke være mindre end 0,5 m, på midterheller og midterrabat dog 0,3 m. Se endvidere håndbogen "Grundlag for udformning af trafikarealer".

I) Såfremt der er beliggende en parkeringsbane eller parkeringsbåse langs en cykelbane, bør cykelbanens bredde forøges med 0,3 m til 1,8 m, da det i dette tilfælde er lovligt at parkere et køretøj med hjulene på den brede kantlinje.

Figur 3.1 Krav, normal bredde og vejledende minimumsbredde for tværprofilelementer langs vej.