

# Bedre cykelruter

Planlægning af de nationale og regionale cykelruter er en ny spændende udfordring, som kommunerne har fået tildelt efter amternes nedlæggelse. Et nyt projekt præsenterer her værktøjer, der kan hjælpe kommunerne med at etablere bedre cykelruter. Såvel tekniske som turistmæssige parametre indgår i planlægningsmetodikken.



Af civilingeniør og direktør  
Jens Erik Larsen,  
Idéværkstedet De Frie Fugle.  
je@Friefugle.dk

Danmark var det første land i verden til at åbne et officielt nationalt cykelrutenet. Det skete i 1993 på initiativ af Vejdirektoratet, Amterne, Miljøministeriet, De Frie Fugle m.fl. De nationale cykelruter går fra nord til syd og vest til øst og omfatter i dag 11 ruter på i alt 4.233 km. Sammen med de regionale cykelruter på 5.874 km og lokale cykelruter på 2.298 km, giver det i alt 12.405 km afmærkede cykelruter.

Med vores i forvejen lange historisk tradition for cykling er her et godt grundlag for udvikling af cykelturismen og danskeres egen cykling til hverdag og fritid. Men som det vil fremgå i det følgende, er der brug for en bedre koordinering for at nå dette mål.

## De nationale cykelruter døden nær!

Hidtil har amterne været ansvarlige for planlægning og vedligeholdelse af de nationale og de regionale cykelruter. Her ved amternes ophør var det spændende, hvem som skulle træde til, og i lang tid så det ud, som om de nationale cykelruter ville dø i konfirmationsalderen! Dansk Cyklist Forbund og De Frie Fugle henvendte sig sammen til Transport- og Energiminister Flemming Hansen for at få bevaret og videreført dette nationale unikke klenodie. Ministeren svarede, at der nok skulle blive lavet en aftale mellem Kommunernes Landsforening (KL) og Vejdirektoratet herom. Denne aftale blev indgået i starten af 2007 og indebærer at:

- de nationale cykelruter bevares
- kommunerne står for vedligeholdelse og afmærkning efter gældende vejregler
- kommunerne kan selv ændre forløbet af ruterne og oprette nye ruter
- sådanne ændringer skal indberettes til Vejdirektoratet, som ajourfører kort over ruterne.

Det bliver så spændende, om 98 kommuner vil kunne løfte og koordinere opgaven.

Endvidere ligger der et historisk problem i koordinering mellem vejmyndighederne og turismens organisationer med hensyn til udvikling af cykelturismen. Ofte har turistorganisationer markedsført cykelruter uden at have viden om eller indflydelse på ruterens standard og afmærkning.

## Overhalet af udlandet

Siden det gode initiativ med nationale ruter i 1993 er vi blevet overhalet af mange andre lande med hensyn til udvikling af cykelru-

Figur 1. Foto fra demningen mellem Bogø og Møn. Her går 1 international (Berlin - København), 2 nationale cykelruter (8 og 9) og en regional (58). Der er en årsdøgntrafik på ca. 3000 biler. Ikke trafikikkert nok.





Figur 2. Foto fra national cykelrute 12 Limfjorden rundt ved Vitskøl Kloster med hurtigkørende trafik. Ikke særlig trygt for små cyklister.



Figur 3. Cykelrute i Flandern, hvor biler max må køre 20 km i timen.



Figur 4. I hollandske byområder kan man finde denne tavle, som betyder, at biler ikke på overhale cyklister!

tenettet og ikke mindst cykelturismen. Det gælder især lande som Tyskland, Østrig og Schweiz.

Schweiz er foran de fleste lande med hensyn til systematisk information og afmærkning. I 1998 indviedes 9 nationale cykelruter på i alt 3.300 km. Information, kortsalg, booking af overnatning m.v. er samlet i én organisation, *Veloland Schweiz* ([www.cycling-in-switzerland.ch](http://www.cycling-in-switzerland.ch)), hvilket gør det let at udvikle og vedligeholde cykelruter og for brugeren let at planlægge en cykelferie i landet. Organisationen omfatter alle 26 kantonen, SBB (Schweiz's DSB), turistorganisationer, cyklist- og diverse friluft- og sportsorganisationer m.v.

Allerede efter et år viste en undersøgelse, at de investerede midler var betalt tilbage i form af øgede turistindtægter. Seneste tal (2004) viste på årsbasis:

- Antal cykelrejser: 4,5 mio.
- Cykelturisternes samlede forbrug: 130 mio. SFR
- De samlede årlige udgifter til drift og markedsføring: 1 mio. SFR.

Man kan simpelthen vælge, om man bare skal købe et kort eller en guidebog eller leje cykel, og om cyklen skal hvile lidt undervejs i et tog – eller om man vil købe en total pakkeløsning med det hele med overnatning på "Velotel". En vigtig ting i samarbejdet drejer sig om banedriften, idet fine nyere cykler (efter 2 år sælges de til private og nye indkøbes) udlejes på alle stationer og kan afleveres på en anden station. Andre cykler medtages uden snævre begrænsninger, og stationernes kiosker sælger cykelkort- og guider ([www.SBB.CH](http://www.SBB.CH)).

#### På vej mod bedre cykelruter i Danmark

I projektet Bedre Cykelruter har vi undersøgt, hvilke problemer der foreligger, og søgt udarbejdet retningslinier for, hvordan

cykelruter evalueres og vedligeholdes.

Der findes tekniske vejledninger i, hvordan man eksempelvis laver afmærkning og stier langs veje (vejregler). Men der er ikke manualer til at lave cykelruter efter, herunder vurdering af, hvilke veje der er velegnede til at indgå i cykelruter m.h.t. trafikssikkerhed, komfort, oplevelsesværdi m.v.

Eksempelvis har kommuner og amter haft frit slag til at benytte veje med en hel del biltrafik, som dele af en cykelrute, uden at etablere cykelstier langs disse veje.

I manualen Bedre Cykelruter indgår et forsøg på en vurdering af de turist- og servicemæssige kriterier så som overnatning, proviantering, service, landskab og seværdigheder. Noget sådant har ikke foreligget indtil i dag. Dog er CyclingDenmark ([www.visitdenmark.com/cycling](http://www.visitdenmark.com/cycling)) begyndt at kvalitetsbedømme overnatningssteder ud fra cyklisteres forventede behov, ligesom det har været tilfældet i nogle andre lande, så som Norge, Tyskland og Østrig.

#### Planlægningsparametre

For at gøre en lang historie kort, så har vi på baggrund heraf og flere udførte ruteundersøgelser udvalgt følgende 9 parametre af betydning for en cykelrutes kvalitet:

1. Information inden turen
2. Adgangsforhold til ruten
3. Vejvisning inkl. informationstavler
4. Trafikssikkerhed
5. Komfort/teknisk udformning
6. Provisiantering
7. Overnatning
8. Anden service
9. Landskab og seværdigheder.

Alle punkter – undtagen 1 – måles på en enhed af ruten svarende til en dagsmarch (40-60 km bestemt konkret i forhold til mål så som byer/overnatningssteder), og så benyttes et gennemsnit af enhederne som samlet



Figur 6. Trækfærgerne over Skjern Å giver ekstra oplevelser undervejs.

værdi. Hver punkt kan maks. få 5 point og min. 1.

#### Test af cykelruter

Nationalrute 9 mellem København og Gedser blev testet af 5 forskellige testpilote, heraf en fra Norge, som har stor erfaring med sådanne cykelrutetest. Den udviklede metode er også inspireret af evalueringstoder fra Norge. Resultatet blev en samlet

karakter for cykelruten på 4. Der var strækninger, hvor trafikikkerheden var for lav (bl.a. dæmningen Bogø - Møn), og strækninger af særlig flot landskabsmæssig værdi f.eks. sydøstlige Møn og de østfalterstiske skove.

Endvidere blev der via testkørslerne påpeget flere mangler og forbedringsforslag, som kunne sendes til de relevante kommuner efterfølgende.

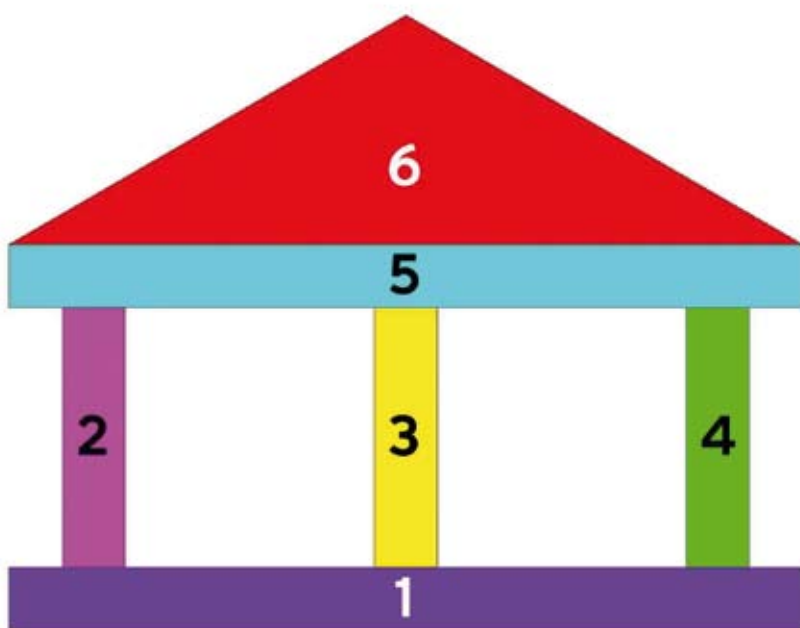
#### Planlægningsmodel

Sammen med andre turismæssige aspekter nåede projektet frem til en planlægningsmodel af form som et hus eller et tempel, om man vil, hvor de enkelte bygningselementer (parametre) alle er nødvendige for at få et godt resultat. Udvikling af cykelturismen kommer således ikke af sig selv, fordi man har nogle cykelruter, der kræves flere servicemæssige elementer m.v. samt markedsføring. Omvendt, hvis fundamentet og infrastrukturen ikke er i orden, falder det hele også til jorden.

Forhåbentlig kan dette give et lille overblik til kommunerne om, hvad det er for en opgave med videreudvikling af cykelruterne – og turismen – der ligger og venter. I selve projektrapporten og dens bilag kan man så finde mere detaljerede værktøjer til dette arbejde. Her findes også tjeklister til den detaljerede planlægning og inspiration til at gøre cykelruterne ekstra interessante.

Rapporten kan findes på [www.vejsektoren.dk](http://www.vejsektoren.dk) <http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=170966>

PS. I denne artikel er ikke nævnt noget om afmærkning af cykelruter, selvom netop dette er cykelruterens fundamentale omdrejningspunkt. Men herom følger en anden artikel, og vejregelforslaget "Vejregler for vejvisning på cykel-, ride- og vandreruter" er pt. til høring – se nærmere på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk). Endvidere afholdes kursus i VEJ-EU om vejreglen 22.-24. okt. 2007 i middelfart – se nærmere [www.vej-eu.dk](http://www.vej-eu.dk)



Figur 5. Samlet planlægningsmodel for cykelruter og cykelturisme. 1. Basis dvs. landets/områdets egnethed (eks. højdeforhold og klima). 2. Infrastruktur for cyklister inkl. adgang og information. 3. Overnatning, proviantering og anden service. 4. Landskab og attraktioner. 5. Cykelturistproduktet (eks. temarute med tilhørende service). 6. Markedsføring.