

Bedre Cykelruter

Af civilingeniør Jens Erik Larsen, De Frie Fugle. JE@Friefugle.dk

Planlægning af de nationale og regionale cykelruter er en spændende udfordring, som kommunerne har fået tildelt efter amternes nedlæggelse. Projektet Bedre Cykelruter præsenterer værktøjer, der kan hjælpe kommunerne hermed. Såvel tekniske som turistmæssige parametre indgår i planlægningsmetodikken.

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 (5.874 km) og lokale cykelruter (2.298 km), giver det 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 daværende 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 ruterne 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 cykelrutenettet 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 3300 km. Information, kortsalg, booking af overnatning m.v. er samlet i én organisation, *Veloland Schweiz* (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).

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. trafikikkerhed, 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.



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



Fig. 2: Cykelrute N 12 Limfjorden rundt ved Vitskøl Kloster - ikke særlig trygt for små cyklister.

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) begyndt at kvalitetsbedømme overnatningssteder ud fra cyklisteres forventede behov, ligesom det har været tilfældet i nogle andre lande, så som Norge, Tyskland og Østrig.



Fig. 3: Cykelrute i Flandern, hvor biler max må køre 20 km i timen samt "Fahrradstrasse", Tyskland. I Danmark savnes afprøvning af værktøjer til ændring af veje til cykelruter. Men vejlukninger kunne koordineres med planlægning af sammenhængende cykelmuligheder.



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

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 incl. informationstavler
4. Trafiksikkerhed
5. Komfort/teknisk udformning
6. Proviantering
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 værdi. Hver punkt kan max. få 5 point og min. 1.

Test af cykelruter

Nationalrute 9 mellem København og Gedser blev testet af 5 forskellige testpiloter, heraf en fra Norge, som har stor erfaring med sådanne cykelrutetest. Den udviklede metode er også inspireret af evalueringsmetoder fra Norge. Resultatet blev en samlet karakter for cykelruten på 4. Der var strækninger, hvor trafiksikkerheden var for lav (bl.a. dæmningen Bogø - Møn), og strækninger af særlig flot landskabsmæssig værdi, f.eks. sydøstlige Møn og de østfalsterske skove.

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

Planlægningsmodel

Sammen med andre turistmæssige 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.

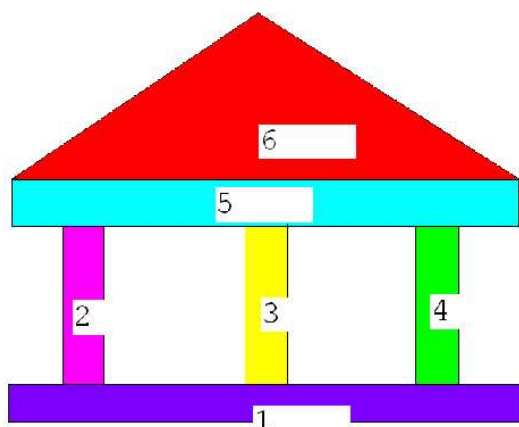


Fig. 5: Samlet planlægningsmodel for cykelruter og cykelturisme:

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

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.



Fig. 6 :Trækfærgerne over Skjern Å giver ekstra oplevelser undervej.

Rapporten "Bedre Cykelruter" kan findes på www.vejsektoren.dk
<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=170966>

Ny vejvisning for cyklister

Af civilingeniør Jens Erik Larsen, De Frie Fugle. JE@Friefugle.dk

Vejvisningen er det kit, som binder stier i eget tracé, stier langs veje, skovveje og kommuneveje sammen til ruter for cyklister, ridende og vandrere. Derfor er vejreglerne for afmærkning heraf, noget af det vigtigste værktøj for vejmyndighederne i bestræbelserne på at skabe gode adgangsforhold for disse lette trafikanter. En nyrevideret vejregel er godkendt i Vejreglerådet den 19. juni 2008.

Kommunerne har nu fået fornøjelsen af at overtage amternes arbejde med afmærkning af nationale og regionale cykelruter. Alene dette arbejde vil sikkert give nogle vanskeligheder i starten, og er da også en af grundene til, at den reviderede vejregel om vejvisning kommer nu.

Samtidig giver det kommunerne mulighed for at starte på en frisk og rette op på mange af de problemer med sjuksket vejvisning på cykelruterne, som man har set tidligere. Det gælder f.eks. opsætning af vejvisningstavler på andet udstyr. Det vil man gerne til livs nu.

Tekniske finesser og fiduser

For at undgå at symboler peger én vej og pil en anden vej og undgå at hovedtavle og undertavle drejes i forhold til hinanden, foreslås det at trykke hovedtavle og undertavle på samme metalplade, men visuelt adskilt med hvid ramme omkring begge. Endvidere er det blevet tilføjet i vejreglen at rutenummerkasser på rutetavler altid skal have samme højde, og at man derfor må forlænge tavlen, hvis der også skal være plads til et navn eller flere rutenumre.

Endvidere er der indført en "stinavnetavle", som kommunerne har savnet. Den benyttes, hvis en cykelrute gennemgående er skiltet med ét rutenummer, men på en delstrækning har et lokalt stinavn, som man gerne vil vise.

Basis principper i vejvisningen

Grundprincipperne i vejvisningen, misforstås ofte. Man ser f.eks. af og til "en usynlige parallel skiltning" og pile pegende opad. Derfor bliver det slået fast i den nye udgave af vejreglen, at :

"Vejvisningssystemet for cyklister, ridende og vandrere består af en langsgående afmærkning, hvorved menes, at vejvisningen kun ses, når man er på den pågældende rute".

Er der ingen vejvisning skal man fortsætte ligeud. Rutetavler med venstrevendt symbol benyttes til bekræftelse af, at man er på ruten. Der anvendes ikke pile ved "ligeudvejvisning". Ved retningsændring af ruten anvendes pil på undertavle under rutetavle, pilvejviser, tabelvejviser eller diagramtavle.

En fremtid for de nationale cykelruter

Da kommunerne formentlig har svært ved at koordinere nationale cykelruter fra Skagen til Gedser, tager vejreglen hånd om fremtidig styring heraf:

Nationale cykelruter kan omlægges og nye indføres såfremt:

- Ruten er af national betydning, dvs. den går gennem flere landsdele og er mindst 200 km.
- Der foreligger en indstilling fra Samarbejdsudvalget vedrørende Turistvejvisning herom.
- Ruten skal være entydig uden blindtarme, sløjfer og forgreninger.
- Ruten skal være tydeligt afmærket - også i byer og ved færgehavne.
- Omlægning af ruter skal koordineres med udgivelser af kort og guider.
- Ruten bør ikke have dobbeltnummerering, dvs. overlap mellem flere ruter, bortset fra korte strækninger. Ligeledes bør overlap med Marguerite ruten undgås.
- Endvidere bør der laves midlertidig afmærkning ved ruteændringer, f.eks. grundet færgeudlæggelser og lignende.

Endvidere er det nu bestemt, hvordan kommunerne skal tackle de regionale ruter, der defineres som: "cykelruter, der forløber gennem flere kommuner, som typisk er lidt længere end beregnet til en dagstur, og som har tilhørende overnatningsfaciliteter, men som ikke er en national cykelrute".

Europæiske cykelruter

Som omtalt andetsteds er man nogen steder i Europa begyndt at afmærke EuroVelo ruterne med et særligt logo. Hidtil har det ikke været muligt at benytte logoer på nationale cykelruter i Danmark, men den reviderede vejregel åbner mulighed for at man kan sætte logo i farver på undertavle i forbindelse med at europæiske cykelruter forløber på nationale ruter. Logoer skal dog for hver enkel rute godkendes i Vejdirektoratet.

Flere muligheder for servicevejvisning

Endelig er der muligheder for at vejlede til turistattraktioner og service - noget der hidtil stort set ikke er sket på cykelruterne. Dels kan man bruge de eksisterende sort-hvide M-tavler med blå kant til seværdigheder, stationer, campingpladser, teltpladser, rasteplasser m.v., dels kan man bruge den "særlige servicevejvisning" i sort-hvid f.eks. til indkøbsmuligheder og B&B, som ligger lidt væk fra ruten. De sidstnævnte skal dog i princippet betales af ejerne, men kommunen kan godt vælge at betale.

Signaturer på rutekort

Vejreglen indeholder også et kapitel om rutekort og - brochurer, hvoraf fremgår forslag til brug af signaturer på kortene. Det ville være en stor fordel for cyklisterne om disse forslag blev brugt, så man altid kan genkende kortenes signaturer. Signaturfarverne er valgt, så de matcher med skiltene ude i virkeligheden, og det er som noget nyt slået fast i terminologien, at en rute er noget, som er afmærket, men en grøn streg på kortet, som viser noget, der ikke er afmærket, kaldes et turforslag!

Vejregelforslaget "Vejregler for vejvisning på cykel-, ride- og vandreruter" kan ses på www.vejregler.dk

NB. Der afholdes kursus i VEJ-EU om vejreglen 21.-22. april 2009 i Vejle – sæt kryds i kalenderen og nærmere www.vej-eu.dk