

FAQ: Fremtidens rekreative netværk

Hvad handler det egentligt om?

- ➔ Det handler om at skabe et synligt, tilgængeligt og fremtidssikret netværk af cykelmuligheder. Et netværk, der primært retter sig mod den rekreative cyklist, der ønsker at cykle en dagstur – ud og hjem samme dag.

Hvorfor er det interessant?

- ➔ Flere end 8 ud af 10 af de cyklegæster, der holder ferie i Danmark (1,7 mio. turister i følge VisitDenmarks analyse), cykler dagsture. For lokale borgere er rekreative ture næsten altid dagsture, der går ud og hjem til bopælen. Et netværk, der inviterer til dagsture, eksisterer ikke i dag. Vores nuværende cykelruter går primært fra a til b.

Hvordan skaber man sådan et netværk?

- ➔ Med knudepunkter. Knudepunkter til afmærkning af cykelvenlige strækninger blev indført i Limburg i Belgien i 1995. Siden har det bredt sig til hele Belgien. Systemet forbindes i dag primært med Holland, som har det mest udbredte og gennemførte system. I Holland aktiverer ca. 9.000 knudepunkter over 34.000 km cykelvenlige strækninger.

Knudepunkter har i de senere år også bredt sig til enkelte tyske delstater (Brandenburg, Rhinlandet m.fl.) og områder i Frankrig.

Hvad er det?

- ➔ Knudepunkter kan bedst beskrives som et navigationssystem. Det ligner et stort spindelvæv, der er lagt ned over et område. Alle knuderne, altså der hvor trådene mødes, har et nummer. Navigationen gennem spindelvævet eller netværket foregår således fra knudepunkt til knudepunkt. Man behøver blot en talrækkefølge. Se eksemplerne fra Bornholm bagerst.

Hvilke fordele er der ved det?

- ➔ Der er flere.

Den primære fordel er, at enhver kan planlægge lige netop sin ønskede tur – og blive navigeret via knudepunkterne. Turen kan være 10 km eller 100 km. Den kan gå via forskellige interessepunkter, fx et frokoststed eller en attraktion. Mulighederne er i princippet uendelige, men man har altid sikkerheden og trygheden ved at cykle inden for et netværk af cykelvenlige veje.

I forlængelse af det kan man nemt ændre sin tur undervejs. Hvis det begynder at regne, kan man afkorte. Skinner solen, og er benene gode, kan man forlænge.

Da netværket er langt tættere end det nuværende rutenet, kommer det også tættere på servicepunkter som fx virksomheder. Virksomheder har desuden let ved at formidle cykelmuligheder til deres gæster. En tur er som nævnt bare en talrækkefølge.

Et tættere netværk betyder flere skilte. Til gengæld vil skiltene være anderledes fordelt end i dag, hvor der ofte ved overlappende ruter er enten meget høje skilte, eller flere skilte ved siden af hinanden, jf. eksemplerne bagerst. I et knudepunktsbaseret netværk er der intet behov for overlappende ruter.

Desuden kan skiltningen indpasses bedre til omgivelserne ved at definere nogle klarere nationale standarder end dem, der findes i dag. Har man en klar og tydelig standard, kan skiltestørrelsen fx reduceres, fordi cyklisterne ved, hvad de skal kigge efter. Størrelse, udformning, farve og placering bør eksempelvis være klart defineret.

Er det overhovedet nødvendigt med skilte i dag?

- ➔ Ja. Både danske, tyske og hollandske analyser bekræfter, at analog vejvisning stadig er det klart mest benyttede navigationsværktøj blandt cykelturister. I den tyske analyse, der gennemføres årligt, kan man se, at brugen af vejvisning har været konstant over de sidste 10 år. Til gengæld har de digitale værktøjer overhalet det trykte kort. God, analog vejvisning kan noget, som hverken apps eller kort kan: det kan skabe flow på cykelturen. Cyklisten kan koncentrere sig om at cykle og opleve frem for at navigere. Og lade telefonen blive i tasken og nyde at være offline.

Analog vejvisning er desuden betryggende. Det signaliserer, at en myndighed har vurderet en strækning til at være god nok til cyklister. Ved netop at være synlig ude i landskabet har analog vejvisning desuden en inviterende funktion: Nye brugere bliver opmærksomme på, at der findes cykelmuligheder.

Hvad skal der så ske med de eksisterende ruter?

- ➔ Mange ruter har stadig deres berettigelse. Selv om der klart er flest dagsturscyklister, er cykelferien fra sted til sted fortsat populær. Ruter, der er interessante i sig selv, som fortæller en historie om en egn eller et område, som går mellem to interessante metropoler eller hvad det nu måtte være, der gør dem attraktive, og hvor der er vilje og ressourcer til at udvikle, vedligeholde og formidle, vil blive bibeholdt. Det gælder fx flere af vores nationale ruter, men der findes også både regionale og lokale ruter, som er interessante i sig selv. I Holland har man i dag godt og vel 20 længere ruter, der retter sig mod flerdages cykelferier. I en aktuel indsats vil man reducere det til 10 ikoniske ruter efter mottoet: Less is more.



Hvilke effekter vil der være ved et nyt netværk?

- ➔ Grundlæggende mere cykling. Et langt tættere og mere relevant netværk ift. den måde, vi cykler på, vil invitere flere ud på cykeltur. Hollænderne cykler i gennemsnit 67 pct. mere end danskerne (888 vs. 530 km), og det er især, fordi hollænderne cykler langt flere rekreative kilometer (275 vs. 86 km). De danske tal er endda fra 2015, og siden da er udviklingen kun gået tilbage.

Mere cykling har store samfundsøkonomiske sundhedsgevinster. Hvis 1 mio. danskere cyklede de samme rekreative kilometer som hollænderne, ville den årlige sundhedsgevinst være over 0,5 mia. kroner.

Mere cykling betyder også mere aktivitet ude i destinationerne. Det gavner de lokale virksomheder, også dem, der ikke lige ligger i hovedbyerne.

Et nyt netværk vil genpositionere Danmark som et cykelland i verdensklasse. En rang, som i hvert fald på det rekreative område, for længst er gået os af hånden.

Et nyt netværk, selv om det primært har et rekreativt sigte, vil også kunne aktivere hverdagscykling uden for de større byer. Dvs. alle de steder, hvor cykelandelen stor set over en kam går tilbage.

Hvordan kommer I frem til 100 mio. kr.?

- ➔ Det er et foreløbigt, men realistisk skøn. Indeholdt i de 100 mio. kr. er hele forberedelsesarbejdet før selve etableringen af det nye netværk samt opbygning af en digital knudepunktsplatform. Indeholdt er også 20 mio. kr. til oprydning i eksisterende ruter. Selve den fysiske etablering af det nye netværk forventes at koste i omegnen af 60 mio. kr.

Hvorfor ikke bare fortsætte med det nuværende system?

- ➔ Det nuværende system med nationale, regionale og lokale ruter har nået sin begrænsning og afspejler ikke det individuelle behov for selv at kunne planlægge sin tur. Derfor går flere og flere af de fremmeste cykeldestinationer også over til knudepunktssystemer.

En central udfordring ved det nuværende system er sammenfald af ruter. Det giver nogle åbenlyse skilteudfordringer, da alle ruter skal skiltes i disse sammenfaldne knudepunkter. Omvendt ønsker man sammenfald eller sammenkoblede ruter for at skabe et netværk.

En anden ulempe ved ruter er, at de ikke åbner op for de muligheder, der ligger i moderne, digital formidling. Selvfølgelig kan man fremvise ruter digitalt, stille ruter til rådighed for download m.m. Men ruter er i sigens natur statiske, og det begrænser de digitale muligheder til blot at fremvise det, der findes. Ved et knudepunktsnetværk vil man i langt højere grad kunne udnytte de digitale muligheder.

Hvordan det?

- ➔ Knudepunkter kan som nævnt bedst beskrives som et navigationssystem. Via en talrækkefølge navigerer man fra punkt til punkt, indtil man når frem til ens destination. Man har altså brug for en talrækkefølge. Den kan man få på forskellig vis: Man kan studere et kort og skrive de knudepunkter ned, man vil besøge; en destination eller en aktør har måske lavet nogle turforslag, som man kan bruge; og endeligt kan man anvende et digitalt værktøj.

Et digitalt værktøj vil – baseret på forskellige data – kunne give skræddersyede turforslag. Det kan fx være turforslag, der udelukkende følger bilfrie veje og dermed er børnevenlige. Det kan være turforslag, der udelukkende går på asfalt og dermed er racercykelvenlige. Omvendt kan det være turforslag, der kun eller primært går grus, for den voksende gruppe af grusentusiaster. Det kan også være den fladest mulige tur, eller omvendt: den mest kuperede. Mulighederne er legio og begrænses kun af den data, der fødes ind i systemet.

Hvordan skal det organiseres?

- ➔ Erfaringen bekræfter, at intet netværk er bedre end dets organisering. De lande med de bedst udviklede og vedligeholdte netværk, hvad enten de består af knudepunkter eller klassiske ruter, er også de bedst organiserede cykelferielande. Holland og Schweiz bliver generelt betragtet som best practice både hvad angår organisering og det man kunne kalde cykelferieproduktet.

I begge lande varetager ikke-statslige/-kommunale organisationer opgaver, der relaterer sig til rutenetværkene. Det er opgaver som koordinering, monitorering, formidling.

Eksempler

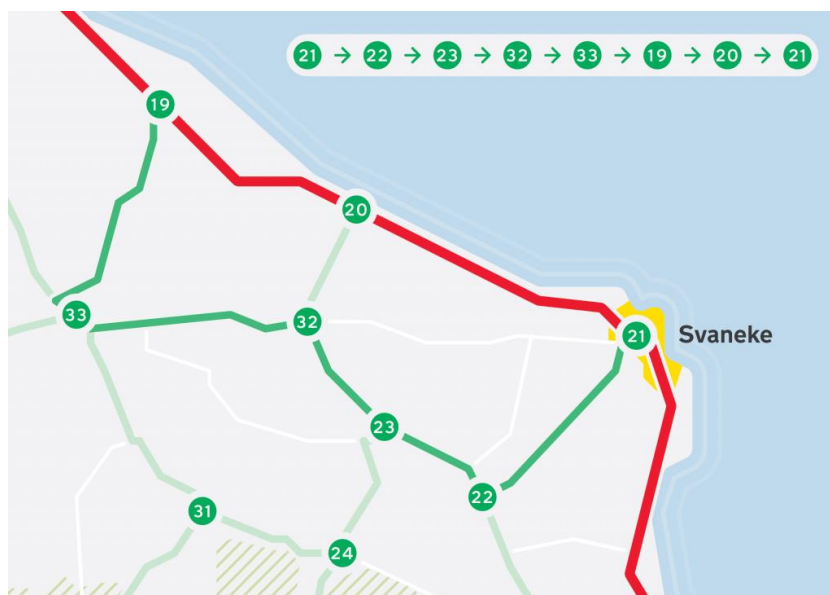
Bornholms nuværende netværk:



Et fremtidigt knudepunktsnetværk på Bornholm:



Zoomet ind på Svaneke:



Eksempler på nuværende ruteskiltning:





