

# Nationale cykelruter – ændringsforslag til ruteforløb. Bilag 1

## Ideer til generelle infrastrukturforbedringer

### Benyttelse af veje til cykelruter.

Langt de fleste km af vore cykelruter følger kommuneveje med delt trafik, men der er ikke opfundet et værktøj, som kan trafiksikre disse for feriecyklisterne. Her er et par forslag:

### Adskillelse af biler og cykler.

Hvis årsdøgntrafikken er over 1000 biler med hastighedsgrænse 80 km/t eller mere, bør der altid laves cykelstier langs vejen. Der kan være tale om forskellige typer, hvor de førstnævnte er sikrest:

- separat dobbeltrettet sti parallelt med vej, men uafhængig heraf
- enkeltrettede stier på hver vejside med skillerabat
- enkeltrettede stier på hver vejside med kantsten
- cykelbane (ubruds kantlinie og cykelsymbol)
- cykelstrimmel eller kantbane (blot en kantlinie eller asfalt i anden farve f.eks. rød)

Sidstnævnte er ikke juridisk set en cykelsti (f.eks. kan biler evt. parkere her) og må anses for en nødløsning. I landområder har man på visse adgangsveje ændret 2 kørebaner til én og lavet kantbaner i begge sider til cyklister, som bilerne så må overskride, når 2 biler skal passere hinanden.

Læs mere om dimensioner af cykelstier i vejreglerne vedr. *Geometrisk udformning af veje og stier i åbent land* ([www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk)) og i Vejdirektoratets *Idékatalog for cykeltrafik* (ny udgave under udarbejdelse), hvor mange forskellige tekniske løsninger er illustreret i fotos.

### Veje med blandet trafik

Da cykelruterne blev introduceret på Bornholm satte man faktisk advarselstavler (A 99) op til bilisterne på strækninger, hvor cykelruterne forløb på kommuneveje (Cykelveje blev de kaldt). I Spanien har jeg ligeledes set sådanne skilte med undertavle med oplysning om at der er cykelturister på vejen. Men der skal nok mere til, så som nedsat hastighed eller omprofilering af vejene. I landsbyer og byområder har man visse steder 40 km og 30 km zoner - dette kunne måske udbredes til udvalgte dele af bivejsnettet, hvor cykelruter forløber. Der skal nok kombineres med fysiske foranstaltninger, måske også tydelig markering overfor bilisterne om, at dette er en cykelrute. Det kunne være grøn asfalt, eller bare en grøn stribe i midten. Sådanne foranstaltninger vil være mest oplagte, hvor der er mange feriecyklister, således at det virker velbegrunderet. Andre steder kan man måske på korte strækninger, hvor der kan være problemer med oversigtsforhold opsætte advarselsskilt til bilisterne om, at de kan risikere at møde en børnefamilie på cykelferie lige efter bakketoppen etc.

Da Margueritruuten (turistvej for bilister) skulle etableres opstod der problem med overlap med cykelruterne. I Roskilde Amt blev der lavet en meget fin analyse af problemet (*Margueritevejen en turistvej 1990*) - man kunne bare ikke stave til navnet - og ruteforløbet blev ændret, så der var så lidt overlap som muligt. Der er ikke nogen, som ved, hvor mange biler, der følger Margueritruuten, men under alle omstændigheder er det u hensigtsmæssig at slå en bilrute og cykelruter sammen.

Den mest effektive metode til at reducere biltrafik på er at lukke vejene for gennemkørende biltrafik. Det kan gøres på mange måder. I mange tilfælde gælder det bare om at finde det rigtige sted at sætte betongrise, bomme eller lignende op. Det kan hjælpe, at der bare i nogle tilfælde i den samlede cykelrutes dagsmarch er sådanne veje, der delvist er lukkede for biler. Når kommunen lukker veje, er det vigtigt både at informere lokale beboere grundigt og give besked til de kortproducenter, som leverer kort til bilernes navigationssystemer. Endvidere skal lukninger afvejes med vejenes forskellige benyttelser og de foretagne lukninger skal udføres, så det ser pænt ud.

I Storbritannien foreslås også anvendt bomme, som evt. kan åbnes af lokale beboere (kan være via en chip i bilen) og alternativt restriktioner på bilkørsel i form af køretøjstyper, tidspunkter m.v. (*The National Cycle Network. Guidelines and Practical Details*).

I Tyskland har man indført et begreb "Fahrradstrasse", som betyder at vejen primært er cykelrute, men kan benyttes af lokal trafik, landbrugsmaskiner eller andet. Dette angives på undertavle. I DK kunne man benytte tavlen "Motortrafik forbudt med undertavle med undtagelser" (C 22,1).



Cykelrute på smal asfaltvej i Flandern. Fahrradstrasse i Tyskland på ruten Berlin - København.  
Lukning af veje - eksempler fra Gribskov Kommune - permanent og midlertidig lukning.

### Byområder

I byområder kan benyttes andre tiltag for at fremme fremkommeligheden på cykelruter. I København har man efter mange års diskussion nu ændret adgangsforholdene på Nørrebrogade, så de mange cyklister får bedre plads. Ved kryds kan cykler prioriteres ved tilbagetrukket stopstreg for biler og tidligere grønt lys for cyklister. Endvidere kan man lave grønne bølger for cyklister, som det er forsøgt i Odense og København.



Luksus cykelrute i Tilburg, Holland samt tilbagetrukket stopstreg for biler ved kryds samt såkaldt cykelboks. Hollandsk tavle, som betyder, at biler på den angivne strækning ikke må overhale cyklister.

### Info- og service centre

Når man rejser på motorveje - i bil forstås - holder man pauser på rastepladser med information og service. Tilsvarende benyttes stationerne, når man rejser med tog og rutebil.

På cykelruter kunne det være spændende at have sådanne stoppunkter, hvor man måske oven i købet kunne møde andre cyklister og udveksle erfaringer om ruterne og rejsetips m.v.

I så fald skulle disse stoppunkter være, hvor cykelruter krydser hinanden og gerne kombineret med anden service, således at der rent faktisk kommer cyklister dertil - ellers bliver det en fiasko. På Hærvejen findes et par eksempler, der nærmest er vokset op af sig selv, mens der på Grænserruten er etableret nogle overdækkede spisepladser med informationstavler:



Foto Vrads Købmandshandel, Hærvejscenter Kollemorten og rasteplads på Grænseruten ved storkene i Rudbøl.

### Vejregler for Vejvisning på cykel-, ride- og vandreruter

Vejvisningen er det kit, som binder stier i eget trace, stier langs veje, skovveje og kommuneveje sammen til cykelruter og derfor er reglerne for afmærkning heraf, noget af det vigtigste værktøj for kommunerne i bestræbelserne på at lave gode cykelruter. Se på [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk)

I forhold til vejregeludgaven fra 2000 er følgende bl.a. ændret:

- I lyset af strukturreformen med amternes nedlæggelse er der opstået behov for, at kommunerne i langt højere grad end tidligere skal varetage afmærkning af cykel-, ride- og vandreruter, hvorfor vejreglen er tilpasset dette.
- Bl.a. derfor er grundprincipperne i rutevejvisningen belyst
- Der er beskrevet krav til nationale og regionale cykelruter, herunder fremtidige ændringer heraf.
- Ny terminologi omkring ruter, turforslag samt navngivning af tavler er indført.
- Emnet rideruter er kommet med i vejreglen.
- Vejvisning på vandreruter er uddybet og eksemplificeret.
- Tavle design er forbedret, f.eks. ved indførelse af samme højde på rutenummerkasser ved forskellige udgaver af rutetavler.
- Anvendelsen af servicetavler er vist med eksempler.
- Rutesignaturer på kort og informationstavler suppleret.
- Eksempel på fjern- og nærmålskatalog vist i bilag.

Grundprincipperne i vejvisningen, misforstås ofte - det så vi bl.a. med ”den usynlige parallel skiltning” på N9 jf. testrapporterne. Derfor bliver det slået fast, 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 "ligeud vejvisning".

Ved retningsændring af ruten anvendes pil på undertavle under rutetavle, pilvejviser, tabelvejviser eller diagramtavle”.

Nationale cykelruter kan omlægges og nye indføres såfremt:

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

De første 5 punkter er normer (skal følges), mens de sidste 2 er retningslinier (bør følges).

## **Tekniske og turistmæssige krav til cykelruter**

Her er nogle pragmatiske forslag til minimumskrav til cykelruter samt tjeklister til yderligere forbedringer af kvaliteten af cykelruterne:

### **Tekniske krav:**

- Årsdøgntrafik, hvor cyklister og biler deler vejen, max 1000 biler
- Årsdøgntrafik, hvis ruten følger sti langs vej max. 10.000 biler og max 80 km/t.
- Hastighedsdæmpning til 30 eller 40 km/t på visse delte veje
- Minimum bredde 1,5 m
- 2 cyklister skal kunne cykle ved siden af hinanden på 95 % af ruten, dvs. stien/vejen skal have en min. bredde på 2,25 m
- Undgå overlap med Marguerite ruten (og evt. andre bilruter)
- Ingen generende bomme og andre forhindringer
- Belægning vedligeholdes, så det er komfortabelt at cykle på alm. cykler hele året
- Belægningen må ikke være ringere end på en evt. parallel vej.
- Gode læforhold
- Max stigningsprocent 6 undtagen på kortere strækninger med god fast belægning.
- Vejvisning ifølge vejreglerne incl. informationstavler og afstandsangivelser
- Cykelkort min. målestok 1:100.000 (se andre krav hertil i afsnit 7.6).

### **Yderligere anbefales:**

Komfortmåling af belægningen.

### **Turistmæssige krav:**

- Rasteplads med borde, bænke (gerne overdækket) og affaldsspand, gerne hver 20 km
- Toilet og vand hver 15 km (kan være ved kirker, stationer osv.)
- Overnatningstilbud hver 30 km indenfor hver kategori ”med telt” og ”uden telt”
- På overnatningsstedet skal der være gode cykelparkeringsforhold
- På indendørsovernatningssteder endvidere mulighed for tørring af tøj og cykelreparation
- Provianteringsmulighed hver 20. km
- Afvekslende landskaber
- Seværdigheder af betydning undervejs på en dagsmarch

### **Tjekliste for yderligere forbedringer:**

Der kunne være forskellig service på cyklist rastepladser, så som:

- Vejrudsigt
- Cyklistvimpel til kendelse og visning af vindretning
- Fontæne med vand
- Infotavle om overnatning (evt. direkte booking), seværdigheder, service og cykelruter
- Evt. bagage opbevaringsmulighed.
- Evt. lappegrej og lign.
- Vejvisning til seværdigheder.