

## Forslag til sagsfremstilling i forbindelse med udarbejdelse og skiltning af rekreativt cykelnet. (Version 1.3)

### Resume

### Baggrund

*For kommuner, der allerede har udarbejdet et digitalt cykelnet:*

Forvaltningen har udpeget den første udgave af et digitalt rekreativt cykelnet på [xxx Kommunes] eksisterende infrastruktur. [Arbejdet er igangsat på baggrund af en x bevilling på XXX.XXX kr. fra X] Det digitale cykelnet er første fase i at realisere et rekreativt cykelnet for hele [xxx Kommune]. Næste fase vil bestå i at planlægge for og påbegynde den fysiske skiltning af cykelnettet.

*For kommuner, der vil i gang med at arbejde med cykelnetværk:*

I Danmark arbejdes der på at skabe en bedre og mere sammenhængende rekreativ infrastruktur, som vil være med til at fremme mulighederne for cykel- og naturoplevelser i hele landet. Som en del af dette arbejde, er der udarbejdet et første udkast til et rekreativt cykelnet på eksisterende infrastruktur for hele Danmark - et såkaldt cykelknodepunktnetværk. Alle kommuner har adgang til dette planlægningsnetværk, men før det kan implementeres, skal det valideres lokalt, for at sikre, at det er de rette strækninger, der er udpeget. Arbejdet med cykelnettet kan deles op i to faser, hvor man i første fase tager udgangspunkt i det allerede udarbejdede planlægningsnetværk og validerer strækningerne, og i anden fase arbejder med at implementere cykelnettet med fysisk skiltning.

### Om cykelknodepunktsnetværk

Det rekreative cykelnet er udviklet ud fra systematikken i et cykelknodepunktsnetværk. Det forbinder cykelvenlige strækninger på eksisterende infrastruktur med fokus på at skabe gode cykeloplevelser med adgang til attraktioner, kulturelle oplevelser og natur, men også til den eksisterende cykelinfrastruktur i kommunen og til øvrige kollektive transportmuligheder.

### Fordele ved cykelknodepunktsnetværk

En videreførelse af et kommunalt cykelknodepunktsnetværk – *et rekreativt cykelnet* - vil gøre det mere attraktivt for kommunens borgere at cykle i fritiden, men også gøre hverdagscyklismen nemmere og mere sikker – ikke mindst for kommunens børn, børnefamilier og ældre. Udbredelsen af en rekreativ cykelinfrastruktur vil samtidig styrke og fremme en bæredygtig mobilitet i kommunen og sikre øget sammenhæng mellem miljøvenlige transportformer. Ud over de kommunale borgerrettede effekter, vil udbredelsen af en rekreativ cykelinfrastruktur gennem et rekreativt cykelnet i høj grad medvirke til at styrke og tiltrække en bæredygtig turisme og dermed også styrke det lokale erhvervsliv og turismeerhvervet, hvor cykelnetværket er med til at forbinde vejene forbi kommunens hoteller, attraktioner, restauranter mv.

Dette understøttes af, at flere borgere og turister efterspørger cykeloplevelser, og cykelturismen har de seneste år været i vækst. Den seneste opgørelse fra VisitDenmark viser fx, at antallet af udenlandske cykelturister er steget med 33 pct. i perioden 2017-2022, hvor den danske cykelturisme er steget med 38

pct. i samme periode. Samlet set betyder det, at antallet af cykelturister i Danmark er steget fra 1,7 mio. i 2017 til i alt 2,6 mio. cykelturister i 2022.

Med en investering i et rekreativt cykelnet kan [xxx Kommune] altså både være med til at øge andelen af cyklister generelt, men også øge væksten af turisme i kommunen. Erfaringer fra udlandet viser bl.a., at investeringer i sammenhængende rekreativ cykelinfrastruktur, som det rekreative cykelnet er, kan styrke erhvervsudvikling og vækst i områder uden for storbyerne. I regionen Limburg i Belgien har den øgede cykelturisme resulteret i et gennemsnitligt forbrug pr. dag på over 30 EUR og resulteret i mere end 4,4 mio. overnatninger, som giver indtægter for over 430 mio. EUR. Samtidig er der sket en markant forøgelse af jobskabelsen i turismeerhvervet, hvor 1 ud af 10 i Limburg nu arbejder i turismeerhvervet. Cykelknudepunktsnetværket i Limburg har ligeledes været med til at øge antallet af cyklister og cykelturister fra 2 mio. i 2003 til 3,7 mio. i 2022.

I Holland, som også har satset massivt på udbygningen af et rekreativt cykelnetværk, foretog hollændere selv 1,8 mio. rekreative cykelture i 2021. Dertil kommer et stort antal udenlandske gæster, der benytter cykelnetværket. En cyklist på dagstur ud i naturen på det hollandske cykelnet bruger ca. 51 EUR pr. dag.

Samme udvikling i dansk kontekst bekræftes af, at hovedparten af cykelturisterne i Danmark vælger områderne uden for storbyerne og har et gennemsnitligt dagsforbrug på ca. 1.000 kr.

Investeringer i et rekreativt cykelnet vil ligeledes give mulighed for at aktivere [xxx Kommunes] natur og attraktioner på nye måder. Det kan gøre [xxx Kommune] mere attraktiv både i forhold til tiltrækning af nye borgere og fastholdelse af eksisterende, ligesom det vil skabe bedre vilkår for et levende lokalt erhvervsliv i kommunen.

### Gennemførelse

Der er udarbejdet en Metodehåndbog ([bilag XX](#)) til, hvordan kommunen kan gribe opgaven an, på baggrund af det allerede udarbejdede planlægningsnetværk for Danmark. Vejledningen bygger på 20 kommuners arbejde med at validere sine egne cykelnetværk. Kort fortalt, kan arbejdet med cykelnettet deles op i to faser, hvor man i første fase tager udgangspunkt i det allerede udarbejdede planlægningsnetværk og validerer strækningerne, og i anden fase arbejder med at implementere cykelnettet med fysisk skiltning:

**Fase 1: Revision af planlægningsnetværket - Digitalt netværk:** Revisionsproces af planlægningsnetværket, hvor hver strækning i netværket evalueres, og der tages stilling til, om den er relevant at have med i netværket – både oplevelsesmæssigt og i forhold til trafiksikkerhed. Revisionen af planlægningsnetværket tager udgangspunkt i en tværfaglig gruppe af medarbejdere, herunder bl.a. planlægger, trafikplanlægger, GIS-medarbejder og en intern turismekonsulent. Inden endelig godkendelse kan kommuner vælge at inddrage eksterne eksperter, der kan bidrage med yderligere kvalitetssikring af hele eller udvalgte dele af netværket. Det kan være med til at sikre en høj kvalitet, ensartethed og dermed en samlet god oplevelse for brugerne.

**Fase 2: Etablering - Skiltet rekreativt cykelnet:** Fysisk etablering og skiltning af cykelnettet. I denne fase vil der være behov for medarbejdere med faglighed inden for skiltning og skilteplaner, anlæg, trafik, stier og veje.

[I vedhæftede notat er de enkelte faser uddybet]

## Sammenhæng med kommunens politikker/strategier

Etablering af et rekreativt cykelnet hænger sammen med kommunens øvrige strategiske fokusområder:

- **Infrastruktur og grøn mobilitet:** Kommunen arbejder for at fremme en bæredygtig mobilitet i kommunen, hvor det bl.a. gøres nemmere at træffe et nemt og miljøvenligt transportvalg i hverdagen såvel som i ferierne. Det rekreative cykelnet medvirker til, at flere borgere kan vælge cyklen fremfor bil, fordi de kan komme rundt via sammenhængende cykelinfrastruktur og nemt kan navigere i skiltning og ruter.
- **Klimaplan:** Kommunen har et mål om at reducere kommunens samlede CO<sub>2</sub>-aftryk. Et bedre forgrenet cykelnet vil indgå som led i at indfri kommunens klimamål.
- **Turismestrategi:** Kommunen ønsker at øge og fremme en bæredygtig turisme og herigennem styrke turismeerhvervet.
- **Landdistriktspolitik:**
  - Fokus på at skilte cykelvenlige strækninger, der kan fungere som alternativ til nye cykelstier og agere bindeled mellem byer, landsbyer, skoler og turismeattraktioner
  - Fokus på, at nye cykelstier etableres væk fra massiv trafik, så de fremstår attraktive og kan indgå i cykelnettet.
  - Fokus på at sikre borgeres nærhed til kulturelle tilbud og tilgængelighed af natur og landskab samt formidling af muligheden for oplevelser i naturen.
  - Fokus på udvikling af bæredygtige, aktive landsbyer og landdistrikter og fokus på at understøtte de landsbyer, som er aktive med mange frivillige og fællesskaber.

## Økonomi

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med udviklings- og etableringsfasen. På baggrund af udenlandske erfaringer og økonomiske konsekvensvurderinger fra demonstrationsprojekter, vil udgifterne kunne estimeres til følgende (afhængig af størrelsen af arealet, kommunen vælger):

- **Fase 1:** Medarbejdertimer på ca. 50.000-100.000 kr.
- **Fase 2:** Etableringsomkostninger i forbindelse med udarbejdelse af skilteplan, etablering af ny skiltning mv. Ifølge planlægningsnetværket for XXX Kommune, vil kommunen ca. have XXX antal knudepunkter og XXX km strækninger.
- **Omkostninger for kommuner vil variere alt efter vejnettets omfang.** Prisen vil spænde fra ca. 0,2-1 mio. kr. i de mindre kommuner til ca. 1-3 mio. kr. i mellemstore og ca. 2-6 mio. kr. i de største kommuner, svarende til ca. 5-6.000 kr. per km stinet
- **Det foreslås, at etableringsomkostningerne opdeles over en årrække, så man gradvist udbygger cykelnetværket med ca. 20 knudepunkter med tilhørende strækninger om året.**
- **Driftsfase:** Der forventes løbende driftsudgifter til vedligeholdelse af cykelnettet herunder skiltning på ca. 15% årligt af investeringen baseret på internationale erfaringer.

## **Indstilling**

*For kommuner, der allerede har udarbejdet et digitalt rekreativt cykelnet:*

Det indstilles, at Teknik- og Miljøudvalget [eller andet ressortansvarligt udvalg] godkender påbegyndelsen af skiltningen af det rekreative cykelnet.

*For kommuner, der vil i gang med at arbejde med et rekreativt cykelnet.*

Det indstilles, at Teknik- og Miljøudvalget [eller andet ressortansvarligt udvalg] godkender, at forvaltningen påbegynder arbejdet med fase 1, med henblik på at udarbejde et digitalt rekreativt cykelnet for XXX Kommune.

## **Beslutning**

### **Beslutningskompetence**

Eks. Teknik- og Miljøudvalget og Trafikudvalget.

## **Bilag**

Projektbeskrivelse: Bedre vilkår for cykelturismen i Danmark. Dansk kyst- og Naturturisme, 2020.  
(kan rekvireres)

Overslag over omkostninger til etablering af et rekreativt cykelknudepunktsnetværk. NIRAS A/S, 2023.

Dataudtræk fra digitale cykelknudepunktsnetværk - kommuneopdelt. Folkersma Route et Sign, 2024.

Metodehåndbog – fra planlægningsnetværk til digital visning. Dansk Kyst- og Naturturisme, 2024.

Teknisk beskrivelse af cykelknudepunktsvejvisning, januar 2024. Bilag til ansøgning til Vejdirektoratet.