

# Redegørelse fra Dansk Kyst- og Naturturisme om indhold i cykelknudepunktsystem.

Dato: 16.12.2020

Dansk Kyst- og Naturturisme (DKNT) er som opfølgning på samråd den 26. november 2020 om sommerpakken blevet bedt om at redegøre for de foreløbige tanker om indhold i det cykelknudepunktprojekt, som er blevet bevilget via sommerpakken.

DKNT redegør hermed for de konkrete indsatser, der er planlagt i knudepunktsystemet, samt, hvordan knudepunktsystemet kan bidrage til en styrket rekreativ infrastruktur i Danmark.

## **BEDRE VILKÅR FOR CYKELTURISMEN I DANMARK**

Der blev som en del af sommerpakken afsat 20 mio. kr. til, at Dansk Kyst- og Naturturisme kan udvikle, pilotteste og udbrede et nationalt knudepunktsystem. Med en ambition om at skabe fremtidens rekreative infrastruktur, er der iværksat en ny indsats omkring udvikling af et nyt, sammenhængende cykelknudepunktssystem, der skal skabe en bedre afmærkning af cykelvenlige strækninger og cykeloplevelser med bedre adgang til naturen.

## Projektets hovedindhold

### **BAGGRUND**

Der er stort potentiale i at forstærke cykelturismen i Danmark og ikke mindst i at understøtte, at Danmark kommer styrket ud af coronakrisen til en "ny normal", der efter alt at dømmes vil betyde øget international konkurrence, ændrede forbrugsvaner og nye præferencer. Faldet i internationale rejsende har store negative konsekvenser for turismeerhvervet, men udgør samtidig en gylden mulighed for kyst- og naturturismen, idet langt flere turister under corona har søgt oplevelser i naturen. Det gælder også turister, der ikke tidligere har benyttet sig af naturen. Vi kan derfor forvente, at flere danskere og turister fra de primære nærmarkeder i langt højere grad fremover vil have aktiviteter i naturen som et centralt omdrejningspunkt for deres ferie og vil prioritere en høj grad af renlighed, tryghed og bæredygtighed. Det kræver langsigtede løsninger at udnytte dette potentiale. Det er derfor helt afgørende, at vi sikrer et turismeprodukt og en infrastruktur, der er klar til at tage imod disse nye kundegrupper.

I de senere år er der blevet investeret i den basale cykelinfrastruktur i form af cykelruter og skilte – men Danmark taber position i forhold til andre cykellande. Langt størstedelen af Danmarks officielle cykelrutenet er skabt med det formål at kunne komme fra a til b. Mange af ruterne er derfor ikke relevante for cykelgæsten, der har de gode oplevelser og fleksibilitet for øje. Der er derfor en grundlæggende, national udfordring med at udvikle sammenhængende, rutebaserede cykeloplevelser, som i servicekvalitet kan måle sig med de bedste cykellande.

Et knudepunktsystem giver cykelgæster mulighed for at planlægge lige netop den cykeltur, de ønsker, og destinationer og turismeaktører kan lave skræddersyede



ruteforslag tilpasset bestemte sæsoner eller målgrupper. Det nye system skal kunne træde i stedet for de lokale og evt. de regionale cykelruter, og skal integreres med de nationale cykelruter og supercykelstierne.

## MÅL

Projektet, der løber fra ultimo 2020 til ultimo 2023 har en overordnet målsætning om at skabe en infrastruktur for cykelturisme, der bidrager til at skabe en ny international konkurrencekraft for kyst- og naturturismen i Danmark.

Infrastrukturen opbygges så den er med til at skabe bedre muligheder for omsætning i turismeerhvervet baseret på cykelgæster.

Dette forventes udmøntet gennem følgende KPI'er:

- Et samlet nationalt knudepunktssystem for rekreativ cykling i Danmark, der er tilgængelig via digital formidlingsplatform målrettet turister.
- Etablering af en styrket national driftsorganisering for rekreativ infrastruktur i Danmark.
- En sammenhængende forankring af offentlige lokationsbaserede og infrastrukturelle data relateret til cykelknudepunktssystemet.
- Hel eller delvis etablering af fysisk skiltekoncept for knudepunktssystem er igangsat i 8-10 kommuner inden udgangen af 2023.

## HOVEDINDSATSER

Projektet opbygges omkring 6 hovedindsatser:

- 1) Kortlægning af infrastruktur:** Der udvikles en metode med afsæt i udenlandske erfaringer og best practice og gennemføres en landsdækkende kortlægning af infrastrukturen for et knudenetværk. Der forventes en kortlægning af ca. 5.000 knudepunkter med aktivering af 20.000 km cykelvenlige strækninger. Kortlægningsmetoden vil bygge på et bruger-/gæsteorienteret perspektiv og netværket opbygges med tæt kobling til turismeerhverv/-infrastruktur (overnatning, bespisning og indkøb) samt andre rekreative og trafikale infrastrukturer.
- 2) Formidling og synlighed:** Der udvikles et "skiltekoncept" og digital forankring/formidling. Skiltekonceptet udvikles i en form, hvor det kan godkendes af Vejdirektoratet. Der udvikles en model for håndtering af data (database) samt en digital formidlingsplatform, der forventes i drift inden for projektperioden.
- 3) Demonstration/test:** Der gennemføres 2-3 større demonstrationsprojekter i konkrete kommuner, hvor skilte opsættes og systemet testes i brug. Demonstrationsprojekterne udpeges gennem et åbent call på baggrund af en række konkrete kriterier, fx krav om kommunal medfinansiering. Demonstrationsprojekterne forudsætter dispensation fra "Bekendtgørelse om vejafmærkning" og evt. Færdselsloven (§95). I forlængelse af testforløb gennemføres en evaluering og evt. justering af konceptet.



- 4) Udrulning i andre kommuner:** Der igangsættes en proces for udrulning i øvrige kommuner, der måtte ønske dette. Det må forventes, at den fysiske udrulning sker over en årrække i takt med, at der skaffes lokal finansiering og opbakning i kommunerne men projektet ønsker at tage et første skridt mod denne udrulning gennem en pulje, der kan søges af kommunerne som medfinansiering til etablering af knudepunktsskiltning.
- 5) National driftsmodel:** Med afsæt i den "schweiziske model" etableres en strategisk dialoggruppe med repræsentanter fra bl.a. styrelser/direktorater, erhverv og/eller brancheforeninger, interesseorganisationer, offentlige transportører, turismefremmeorganisationer, fonde m.fl. Den strategiske dialoggruppe sikrer en forankring i forhold hos erhvervet. Derudover har indsatsen til hensigt at fastlægge rammerne for den fremtidige driftsmodel med henblik på koordinering, formidling og digital forankring af rutenetværket og rekreativ infrastruktur generelt. Drift af fysiske installationer forventes bibeholdt hos eksisterende vejmyndigheder og lodsejere (stat/kommuner).
- 6) Vision og skalering:** Projektet formulerer en vision for en sammenhængende rekreativ infrastruktur på tværs af brugergrupper. Der påbegyndes en proces med fokus på løsninger der kan koble cykelknudepunktssystemet med et nationalt rutesystem for vandring.

Indsatserne (særligt pkt. 1-3) eksekveres i tæt samspil og koordinering med projekt "Fremtidens rekreative netværk", der har modtaget en bevilling fra Friluftsrådet på kr. 5 mio. fra "Udlofningsmidler til Friluftsliv", med fokus på formidling samt skalering til andre friluftsbbrugere. De to projekter kører parallelt men midlerne fra de to projekter holdes adskilt og kører efter separate budgetter, efter aftale med de respektive bevillingsgivere.

Derudover indgås dialog med relevante fonde vedrørende midler til realisering af fysisk afmærkningskoncept.

## Langsigtede perspektiver i relation til projektet

Der knytter sig nogle perspektiver til realiseringen af projektets langsigtede potentiale, som det kan være relevant at forholde sig til, idet en kommende rekreativ infrastruktur, der kan konkurrere internationalt, kræver understøttelse i form af:

- De rette rammebetingelser
- En langsigtet driftsmodel
- Finansiering af national udrulning og drift

### *De rette rammebetingelser:*

Udvikling af rekreativ infrastruktur rammer et behov hos borgere og gæster, mens det samtidig kan være med til at understøtte en bæredygtig udvikling, idet rekreativ infrastruktur kan være med til at friholde andre mere skrøbelige naturarealer fra færdsel. Det kan samtidig bidrage til at modvirke den trængsel, som nogle områder har oplevet i 2020 som følge af den øgede efterspørgsel efter naturoplevelser. Der kan derfor med fordel ske en afdækning af hvordan lovgivning og gældende praksis kan



understøtte, at det samlede potentiale for et nationalt cykelknudepunktsystem forløses.

#### *En langsigtet driftsmodel:*

En stærk og solid rekreativ infrastruktur vil med fordel kunne kobles på tværs af brugergrupper og knyttes tæt sammen med offentlige/kollektive transportformer, det private erhverv og foreningslivet. Udvikling af rekreativ infrastruktur kan på den måde løftes på tværs af myndigheder, forvaltninger og sektorer.

I forlængelse af et udviklingsprojekt som dette, er det derfor vigtigt, at en kontinuerlig udvikling, prioritering og drift af den rekreative infrastruktur understøttes. På den måde er det muligt at sikre en gradvis udrulning og forankring af koncepterne gennem etablering af analog afmærkning i kommunerne, forankring af digital infrastruktur samt etablering af en varig national driftsorganisering.

For at sikre en bred og stærk forankring kan der på længere sigt oprettes et nationalt partnerskab for rekreativ infrastruktur til borgere og turister i Danmark med repræsentanter fra bl.a. ministerier, styrelser og direktorater, Danske Regioner, KL/kommunerne, interesse-, branche- og turismeorganisationer, herunder destinationer, kollektiv trafik m.fl. Partnerskabet skal sikre en bæredygtig organiseringsmodel, der skal understøtte en kontinuerlig udvikling, prioritering og drift af en stærk rekreativ infrastruktur. Et sådant partnerskab bør betjenes af et fælles sekretariat, hvor den daglige drift varetages af centrale nationale operatører.

#### *Finansiering af national udrulning og drift*

Med projektet *Bedre vilkår for cykelturismen i Danmark* er det muligt at skræddersy det bedst mulige grundlag for et nationalt cykelknudepunktsystem samt at rulle det ud i en række kommuner i forbindelse med demonstration, test og tilpasning. En national udrulning til hele Danmark skønnes at beløbe sig til 80-100 mio. kr. Udrulning og skalering til andre brugergrupper vil som følge heraf også kunne realiseres hurtigere, om end det kræver yderligere finansiering.

En finansiering af ovenfor beskrevne driftsmodel kan være med til at sikre en effektiv fremadrettet drift af rekreativ infrastruktur. Det kan sikre Danmark international konkurrencekraft i forhold til den voksende målgruppe af gæster, der søger oplevelser i naturen. Samtidig kan det bidrage til social bæredygtighed, at der skabes faciliteter, der kan understøtte lokale borgeres mulighed for at besøge de lokale oplevelser på cykel.

