Manual for planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd samarbejdet



Billund kommune · Esbjerg Kommune · Fanø Kommune · Fredericia Kommune · Haderslev Kommune · Kolding Kommune · Region Syddanmark
Sønderborg · Tønder Kommune · Varde Kommune · Vejen Kommune · Vejle Kommune · Aabenraa Kommune

Om samarbejdet

Cykelalliance Syd er et tværkommunalt samarbejde mellem Region Syddanmark og de 12 sydjyske kommuner med det fælles formål at styrke cykeltrafikken på tværs af kommunegrænser.

Samarbejdet bygger på en fælles politisk vedtaget partnerskabserklæring og et tilhørende kommissorium

Cykelalliance Syd arbejder for at gøre det lettere, tryggere og mere attraktivt at vælge cyklen til både hverdagens transport og rekreative ture. Samtidig skal samarbejdet understøtte koblingen mellem cykeltrafik og kollektiv trafik samt bidrage til grøn mobilitet, sundhed og regional sammenhængskraft.

De deltagende kommuner repræsenterer meget forskellige geografiske og trafikmæssige forhold – fra større byområder til mindre bysamfund og landdistrikter. Det stiller krav om fleksible løsninger, som tager afsæt i lokale behov, men samtidig bidrager til et samlet regionalt netværk.

Visionskort for tværkommunale cykelforbindelser

Som en del af samarbejdet er der udarbejdet et fælles visionskort for tværkommunale cykelforbindelser.

Visionskortet udpeger de overordnede cykelkorridorer, hvor der vurderes at være størst potentiale for at styrke cykeltrafikken på tværs af kommunegrænser. Kortet fungerer som den strategiske ramme for det videre arbejde med prioritering, screening og udvikling af konkrete projekter.

Denne manual udgør sammen med de tilhørende bilag den operationelle værktøjskasse, som skal understøtte kommunernes arbejde med at omsætte visionskortet til konkrete og finansieringsklare projekter.

Kolofon

Cykelalliance Syd
Cykelalliance Syd: Region Syddanmark, Billund Kommune, Esbjerg Kommune, Fanø Kommune, Fredericia Kommune, Haderslev Kommune, Kolding Kommune, Sønderborg Kommune, Tønder Kommune, Varde Kommune, Vejen Kommune, Vejle Kommune og Aabenraa Kommune

Dokument:
Manual for planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd samarbejdet

Version:
Juni 2026

Udarbejdet for:
Cykelalliance Syd og Region Syddanmark

Udarbejdet i samarbejde med:
Celis Consult ApS

VÆRKTØJSPAKKE FOR TVÆRKOMMUNALE CYKELFORBINDELSER

Denne publikation indgår som en del af Cykelalliance Syds samlede værktøjspakke til planlægning, prioritering og realisering af tværkommunale cykelforbindelser. Værktøjspakken understøtter hele processen fra visionskort og prioritering af korridorer til screening, projektering, realisering, drift og evaluering.

Værktøjspakkens dokumenter:

Dokument	*Titel*	*Formål*
Hovedmanual	Manual for planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd samarbejdet	Beskriver den samlede proces fra visionskort til realiserede projekter, herunder prioritering, screening, løsningsvalg, wayfinding, drift og evaluering.
Bilag 1	Visionskort for tværkommunale cykelforbindelser	Viser de strategisk prioriterede cykelforbindelser og de hoveddestinationer der forbindes - kortet danner den strategiske ramme for samarbejdet.
Bilag 2	Potentialekort for tværkommunale cykelforbindelser	Prioriteringsværktøj der synliggør, hvor investeringer forventes at skabe størst effekt i forhold til mobilitet, sammenhæng og realiserbarhed.
Bilag 3	Principper for udpegning af tværkommunale cykelforbindelser	Beskriver metoder og kriterier for udpegning af korridorer, destinationer og konkrete linjeføringer.
Bilag 4	Tjekliste for rutescreening	Praktisk værktøj til skrivebordsscreening, besigtigelse og registrering af udfordringer, potentialer og løsningsmuligheder langs ruten.
Bilag 5	Valg af løsninger	Opslagsværk med designprincipper, løsningskatalog og eksempler på relevante cykelløsninger i byområder, landzone og kryds.
Bilag 6	Enhedspriser	Oversigt over vejledende anlægspriser og budgetforudsætninger til brug ved screening, prioritering og projektudvikling.
Bilag 7	Skiltning og wayfinding	Principper for navngivning, rutenummerering, skiltning, infotavler og identitet på tværs af kommunegrænser.
Bilag 8	*Kommunikation, branding og aktivering*	*Inspiration til synliggørelse, markedsføring og aktivering af cykelforbindelser før, under og efter realisering.*
Bilag 9	*Eksempel på screening af Varde–Vejen-ruten*	*Demonstrerer hvordan værktøjspakken anvendes i praksis gennem screening og analyse af en konkret tværkommunal cykelforbindelse.*
Bilag 10	*Eksempel på cykelpuljeansøgning for Varde–Vejen-ruten*	*Eksempel på hvordan resultater fra værktøjspakken kan omsættes til projektbeskrivelse og finansieringsansøgning.*

***Dette dokumen**t: Manual for planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd samarbejdet*

Manualen beskriver den samlede arbejdsproces fra visionskort til færdig cykelforbindelse. Dokumentet fungerer som det overordnede styrings- og arbejdsredskab for kommunerne og viser, hvordan de enkelte bilag anvendes i praksis gennem projektforløbet.

INDHOLD

1. Sådan bruger du manualen 5
Overblik først – detaljer bagefter 5
Arbejdsproces i praksis 5
Brug af bilag 6
2. Formål med manualen 7
3. Hvad er en tværkommunal cykelforbindelse? 8
4. Kvalitetsmål for tværkommunale cykelforbindelser 9
5. Overordnet tilgang 11
6. Principper og praktisk anvendelse 11
7. Fra visionskort til konkret linjeføring 12
8. Den samlede proces 14
9. Procestrin 15
9.1 Dialog på tværs af kommunegrænser om fælles prioritering af den tværkommunale cykelforbindelse 15
9.2 Tværkommunal koordinering 17
9.3 Udpegning af linjeføring 20
9.4 Screening – fra linjeføring til konkrete projekter 23
9.5 Valg af løsninger 25
9.6 Prioritering og etaper 27
9.7 Wayfinding og identitet 30
9.8 Drift og vedligehold 33
9.9 Markedsføring og aktivering af korridorer 35
9.10 Evaluering og effektmåling 36
10. Mere viden og nyttige værktøjer 39

1. SÅDAN BRUGER DU MANUALEN

Denne manual er udviklet som et praktisk arbejdsredskab til kommunerne i Cykelalliance Syd, i forbindelse med arbejdet med planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser. Den kan anvendes både som introduktion til arbejdet og som konkret vejledning i de enkelte faser af processen.

Manualen er bygget op, så den kan bruges fleksibelt afhængigt af, hvor i processen man befinder sig.

OVERBLIK FØRST – DETALJER BAGEFTER

Hvis du er ny i arbejdet med tværkommunale cykelforbindelser, anbefales det at starte med:

- Kapitel 2–5, som giver en introduktion til formål, begreber, kvalitetsmål og overordnet tilgang
- Kapitel 6-7, som viser, hvordan visionskort og potentialekort omsættes til konkrete linjeføringer

Disse kapitler giver et fælles fagligt grundlag og forståelse for tilgangen.

ARBEJDSPROCES I PRAKSIS

Når der arbejdes konkret med en korridor, kan manualen anvendes trin-for-trin gennem:

- Kapitel 8–9, som beskriver arbejdet fra konkret linjeføring til proces og gennemførelse i praksis

Hvert procestrin kan anvendes selvstændigt og indeholder:

- forklaring af formål og tilgang
- konkrete anbefalinger
- "hvem gør hvad"-oversigter, som tydeliggør roller og ansvar

BRUG AF BILAG

Til manualen er der knyttet en række bilag, som fungerer som praktiske værktøjer i arbejdet.

Værktøjspakken består af følgende dokumenter:

Dokument	Titel/Formål
Hovedmanual	Manual for planlægning og realisering af tværkommunale cykelforbindelser i Cykelalliance Syd samarbejdet
Bilag 1	Visionskort
Bilag 2	Potentialekort
Bilag 3	Principper for udpegning af tværkommunale cykelforbindelser
Bilag 4	Tjekliste for rutescreening
Bilag 5	Valg af løsninger
Bilag 6	Enhedspriser
Bilag 7	Skiltning og wayfinding
Bilag 8	Kommunikation, branding og aktivering
Bilag 9	Eksempel på screening af Varde - Vejenruten
Bilag 10	Eksempel på cykelpuljeansøgning for Varde - Vejenruten

Bilagene er tænkt som arbejdsredskaber og bør inddrages direkte i planlægning, analyse og som grundlag for beslutninger.

2. FORMÅL MED MANUALEN

Denne manual er udviklet som et fælles arbejdsredskab for kommunerne i Cykelalliance Syd til at understøtte omsætningen af visionskortet til konkrete tværkommunale cykelforbindelser.

Formålet er at skabe en direkte kobling mellem det strategiske visionskort og den konkrete projektudvikling i kommunerne. Manualen er et praktisk arbejdsredskab, der kan anvendes i hele processen fra de indledende analyser til gennemførelse af konkrete anlægsprojekter.

Manualen skal sikre, at der arbejdes ud fra et fælles fagligt grundlag på tværs af kommuner og aktører, og at udviklingen af tværkommunale cykelforbindelser sker på en ensartet og gennemsigtig måde.

Samtidig skal den understøtte udviklingen af finansieringsklare projekter og bidrage til, at de ofte begrænsede anlægsmidler anvendes der, hvor effekten er størst eller hvor det vurderes strategisk vigtigt.

Endelig skal manualen understøtte samspillet mellem cykeltrafik og øvrige transportformer, herunder kollektiv transport, så tværkommunale cykelforbindelser udvikles som en integreret del af det samlede mobilitetssystem

Manualen bygger direkte videre på:

- Visionskortet (BILAG 1)
- Potentialekortet (BILAG 2)
- Principper for udpegning af tværkommunale cykelforbindelser (BILAG 3)

Formålet er at skabe en klar kobling mellem:

- strategisk udpegning (Visionskort)
- prioritering (Potentialekort)
- konkret projektudvikling (Screening og implementering)

3. HVAD ER EN TVÆRKOMMUNAL CYKELFORBINDELSE?

En tværkommunal cykelforbindelse er en sammenhængende forbindelse, der gør det nemt, trygt og attraktivt at bevæge sig mellem vigtige destinationer.

Korridoren kan bestå af en kombination af forskellige elementer, der tilsammen skaber en velfungerende rute:

- eksisterende infrastruktur (som cykelstier, cykelbaner, stier i eget tracé mm.) – hvor eksisterende løsninger opgraderes eller kobles bedre sammen
- nye cykelstier – både enkelt- og dobbeltrettede, langs veje eller i eget tracé
- lokale veje – fx trafikdæmpede gader eller veje med lav trafikbelastning
- rekreative forbindelser – stier gennem grønne områder, parker eller langs vand

Sammensætningen afhænger af de lokale forhold og kan variere langs ruten. Det afgørende er ikke den enkelte strækning isoleret, men at de forskellige elementer tilsammen skaber en sammenhængende, tryg og attraktiv helhed med god fremkommelighed.

Tværkommunale cykelforbindelser vil ofte strække sig over relativt lange afstande og forbinde flere byer, knudepunkter og destinationer undervejs. Derfor er det vigtigt at betragte korridoren både som en samlet forbindelse mellem større mål og som en række delstrækninger, der hver især bidrager til at styrke den lokale cykeltrafik og tilgængeligheden til arbejdspladser, uddannelsessteder, handelsområder og rekreative mål.

Tværkommunale cykelforbindelser binder byer, arbejdspladser, uddannelsessteder, knudepunkter og særlige rekreative mål sammen og understøtter samtidig kombinationsrejser, hvor cyklen indgår sammen med andre transportformer – fx kollektiv trafik, gang eller delebiler.

De udgør dermed en central del af et sammenhængende og fleksibelt mobilitetssystem.

Tværkommunale cykelforbindelser som supplement til den lokale cykelplanlægning

Tværkommunale cykelforbindelser erstatter ikke den kommunale cykelplanlægning – de supplerer den.

Cykelalliance Syd arbejder med et særligt lag af cykelinfrastruktur, der har fokus på de længere forbindelser mellem byer, arbejdspladser, uddannelsessteder, trafikale knudepunkter og rekreative destinationer på tværs af kommunegrænser.

Hvor kommunernes cykelplanlægning typisk fokuserer på lokale skoleveje, og lokale stinet, har Cykelalliance Syd fokus på de strategiske forbindelser, der binder kommunerne sammen og understøtter regional mobilitet.

De tværkommunale forbindelser skal derfor ses som et supplement til – og ikke en konkurrent til – de eksisterende kommunale cykelnet. Målet er, at de forskellige niveauer tilsammen skaber et sammenhængende cykelnet, hvor lokale ruter kobles til tværkommunale korridorer og videre til nationale og statslige forbindelser.

På samme måde som vejnettet består af lokale veje, kommuneveje og statsveje, kan cykelinfrastrukturen betragtes som et samlet netværk med forskellige funktioner og ansvarsniveauer.

4. KVALITETSMÅL FOR TVÆRKOMMUNALE CYKELFORBINDELSER

Udviklingen af tværkommunale cykelforbindelser tager udgangspunkt i et fælles sæt kvalitetsmål, som tilsammen definerer, hvad der kendetegner en velfungerende korridor. Kvalitetsmålene sætter fokus på brugeroplevelsen og sikrer, at løsningerne understøtter både funktion, sikkerhed og attraktivitet.

Der arbejdes med **seks overordnede kvalitetsmål**. For det første skal der være **sammenhæng**, så ruten opleves som ét samlet og logisk forløb uden "huller" i infrastrukturen – også på tværs af kommunegrænser. Det betyder, at brugeren ikke møder pludselige ophør, uklare overgange eller skift i kvalitet, der gør det svært at følge ruten. En høj grad af fysisk sammenhæng i infrastrukturen er afgørende for, at korridoren fremstår som en reel og brugbar forbindelse i hverdagen.

Derudover er **god fremkommelighed** centralt. Det skal være muligt at bevæge sig i et jævnt flow med så få stop og unødige forsinkelser som muligt. Det indebærer blandt andet gode krydsløsninger, prioritering i signalanlæg, overskuelige forløb og en generel reduktion af barrierer undervejs. En høj grad af fremkommelighed gør ruten konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer og øger sandsynligheden for, at den bliver anvendt til daglige rejser.

Samtidig skal korridoren understøtte **tryghed og sikkerhed**, så den opleves sikker at benytte – også for mindre erfarne brugere. **Komfort og drift** er ligeledes vigtig og handler blandt andet om god belægning og overskuelighed. Endelig skal ruten være **attraktiv**, så den fremstår behagelig, intuitiv og motiverende at anvende i hverdagen.

Som et sjette kvalitetsmål indgår **kobling til kollektiv trafik**. Tværkommunale cykelforbindelser skal understøtte nem og intuitiv adgang til stationer, stoppesteder, samkørselspladser og øvrige trafikale knudepunkter, så det bliver enkelt at kombinere transportformer. Gode skift mellem cykel og kollektiv trafik bidrager til at udvide oplandet til stationer og styrker den samlede mobilitet.

Som et syvende kvalitetsmål indgår **kobling til lokale ruter og funktioner**. Tværkommunale cykelforbindelser skal ikke alene skabe sammenhæng mellem større byer og destinationer, men også understøtte adgangen til de mange lokale mål langs ruten. Det gælder blandt andet boligområder, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, handelsområder, fritidsfaciliteter, kulturtilbud og rekreative destinationer.

En god kobling til det lokale cykelnet gør det lettere for flere borgere at få glæde af korridoren, også selvom de kun benytter en mindre del af den samlede forbindelse. Samtidig styrkes samspillet mellem de tværkommunale forbindelser og de eksisterende kommunale cykelnet, så de tilsammen udgør et sammenhængende og attraktivt netværk for både lokale og længere rejser.

Erfaringer fra både Danmark og udlandet viser, at rejsetid og oplevet direktehed er blandt de vigtigste faktorer for valg af cyklen som transportmiddel. Selv mindre omveje eller unødige stop kan derfor have stor betydning for rutens anvendelse

Koblingen til lokale ruter og funktioner handler derfor ikke kun om fysisk sammenhæng, men også om at sikre, at korridoren bliver en integreret del af hverdagsmobiliteten og bidrager til at binde det samlede cykelnet sammen på tværs af geografiske niveauer.

Det centrale skifte i tilgangen er, at det ikke er den konkrete anlægstype, der er afgørende, men den samlede brugeroplevelse. Kvalitetsmålene fungerer dermed som en fælles ramme for at vurdere og udvikle løsninger, der reelt fungerer i praksis.

Faktaboks – Kvalitetsmål for tværkommunale cykelforbindelser

En velfungerende tværkommunal cykelforbindelse kendetegnes ved:

- Sammenhæng – et ubrudt og sammenhængende forløb
- Fremkommelighed – jævnt flow med få stop
- Tryghed og sikkerhed – sikker for alle brugere
- Drift og komfort – god standard og overskuelighed
- Attraktivitet – behagelig og intuitiv at anvende
- Kobling til kollektiv trafik – nem adgang til stationer og gode skift mellem transportformer
- Kobling til lokale ruter og funktioner

Centralt princip:
Det er den samlede brugeroplevelse – ikke nødvendigvis anlægstypen – der er afgørende.

5. OVERORDNET TILGANG

Udbygningen af tværkommunale cykelforbindelser tager udgangspunkt i en pragmatisk og effektorienteret tilgang. Dette betyder, at der ikke alle steder stræbes efter den teoretisk "perfekte" løsning, men derimod den løsning, som skaber størst mulig værdi for de til rådighed værende midler og samtidig kan realiseres inden for de givne fysiske rammer (hensyn til øvrig trafikafvikling mm.).

Denne tilgang er særligt relevant i en syddansk kontekst, hvor afstandene ofte er lange, og hvor cykeltrafikken mange steder er relativt begrænset. Det betyder, at investeringer skal målrettes nøje, og at løsninger skal vælges med fokus på, hvor de reelt kan gøre en forskel – både i forhold til eksisterende brugere og potentialet for at tiltrække nye.

Fokus er således på at opnå størst mulig effekt – eksempelvis i form af flere brugere, bedre sammenhæng og øget sikkerhed – inden for de tilgængelige ressourcer og under hensyntagen til økonomi, pladsforhold og eksisterende strukturer. Det indebærer blandt andet, at der arbejdes strategisk med at styrke forbindelser mellem byer, uddannelsessteder, arbejdspladser, rekreative områder og kollektive knudepunkter, hvor efterspørgslen er størst.

I områder med lavere trafikgrundlag kan det være nødvendigt at arbejde med mere enkle og omkostningseffektive løsninger, som stadig forbedrer tryghed og fremkommelighed. Her kan opgradering af eksisterende vejnet med 2 minus 1 veje, trafikdæmpning eller bedre skiltning ofte give stor effekt i forhold til investeringen.

Samtidig er det vigtigt at tænke i sammenhængende strækninger frem for enkeltstående projekter. Selv mindre forbedringer kan have stor betydning, hvis de bidrager til at gøre en hel rute anvendelig. En målrettet indsats på de rigtige steder kan dermed være afgørende for at skabe reelle ændringer i transportvaner – også i områder med færre cyklister.

Samlet set handler tilgangen om at prioritere klogt, tænke i helheder og vælge løsninger, der fungerer i praksis – også under de særlige geografiske og trafikmæssige vilkår, der kendetegner forholdene for kommunerne i Cykelalliance Syd.

Ambitionsniveau og forventet effekt
Valg af løsninger handler ikke kun om, hvad der kan realiseres, men også om hvilken effekt der ønskes opnået. Der er stor forskel på, hvor meget forskellige typer cykelinfrastruktur bidrager til øget cykeltrafik.

Mindre forbedringer kan ofte gennemføres hurtigt og til en lav omkostning, men vil typisk have begrænset effekt på borgernes transportvalg. Omvendt kan mere ambitiøse løsninger kræve større investeringer og længere tidshorisont, men samtidig skabe markant større værdi for både eksisterende og nye cyklister.

Der bør derfor løbende foretages en bevidst afvejning mellem pragmatiske løsninger og langsigtede kvalitetsløft. I nogle tilfælde er lidt bedre end ingenting den rigtige beslutning. I andre tilfælde kan det være mere hensigtsmæssigt at vente eller arbejde etapevis frem mod en løsning, der i højere grad understøtter målet om at få flere til at cykle.

6. PRINCIPPER OG PRAKTISK ANVENDELSE

Udpegningen af tværkommunale cykelforbindelser tager udgangspunkt i **tre centrale principper**, som samtidig danner grundlag for den konkrete planlægning og prioritering.

For det første prioriteres **funktion før linjeføring**. Det betyder, at rutens kvalitet og anvendelighed vægtes højere end dens direkte forløb. En rute skal være attraktiv, tryg og funktionel i brug, og det kan derfor nogle steder være

hensigtsmæssigt at vælge en lidt længere strækning, hvis den til gengæld tilbyder bedre komfort, fremkommelighed og sikkerhed. Rutevalg bør derfor altid baseres på en helhedsvurdering, hvor alternative tracéer, parallelle vejforløb og eksisterende stier inddrages for at finde den bedst mulige løsning.

For det andet tages der udgangspunkt i **eksisterende strukturer**. Det indebærer, at eksisterende veje, cykelstier og skiltede ruter så vidt muligt udnyttes og opgraderes frem for at etablere helt nye anlæg. I praksis betyder det, at der arbejdes med omkostningseffektive løsninger, som kan realiseres hurtigt og samtidig bygger videre på det, der allerede fungerer. Løsningerne tilpasses de lokale forhold, da der sjældent findes én standard, der passer alle steder.

For det tredje lægges der vægt på **sammenhæng på tværs af kommunegrænser**. Tværkommunale cykelforbindelser skal opleves som sammenhængende forløb uden brud, hvilket forudsætter koordinering mellem kommuner både i planlægning, prioritering og gennemførelse.

På tværs af disse principper kan der arbejdes med en **trinvis udvikling af korridorer**. Kommunerne kan realisere dele af en korridor uafhængigt af hinanden. Udbygningen behøver ikke ske samtidigt på tværs af kommunegrænser, og der kan opnås væsentlige forbedringer lokalt, selv om hele korridoren endnu ikke er fuldt udbygget. Når nabokommuner efterfølgende gennemfører deres delstrækninger, bør der dog følges op med en fælles og sammenhængende skiltning og identitet, så korridoren fremstår som én samlet rute for brugeren.

Samlet set betyder det, at planlægningen skal balancere hensynet til både korridoren som helhed og de enkelte delstrækninger. Målet er at skabe en sammenhængende og attraktiv forbindelse, hvor de lokale løsninger understøtter den samlede rutes funktion og kvalitet. Løsninger bør derfor vælges ud fra, hvad der fungerer bedst i praksis – ikke nødvendigvis hvad der er mest direkte på kortet.

7. FRA VISIONSKORT TIL KONKRET LINJEFØRING

De overordnede principper og tilgange danner rammen for arbejdet med tværkommunale cykelforbindelser. Næste skridt er at omsætte denne ramme til konkrete linjeføringer og projekter. Det sker med afsæt i det politisk vedtagne visionskort og det interne og dynamiske potentialekort, som tilsammen udgør det strategiske grundlag for prioritering og linjeføring.

Visionskortet danner grundlaget for arbejdet og viser de overordnede forbindelser mellem centrale destinationer og via-punkter. Det giver et strategisk overblik over, hvordan byer og vigtige mål kan bindes sammen i et samlet netværk.

På visionskortet fremgår de overordnede korridorer mellem byer samt placeringen af hoveddestinationer og kortet fungerer dermed som en retningsgivende ramme for, hvor der bør arbejdes med at etablere eller styrke forbindelser.

Samtidig giver potentialekortet et supplerende beslutningsgrundlag ved at vise, hvor potentialet for brug er størst. Her illustreres det med farver (grøn, gul og rød), hvor indsatsen forventes at give størst effekt, og hvor det derfor kan være mest relevant at prioritere. Se vurderingskriterierne i bilag 3 og det interne potentialekort i bilag 2.

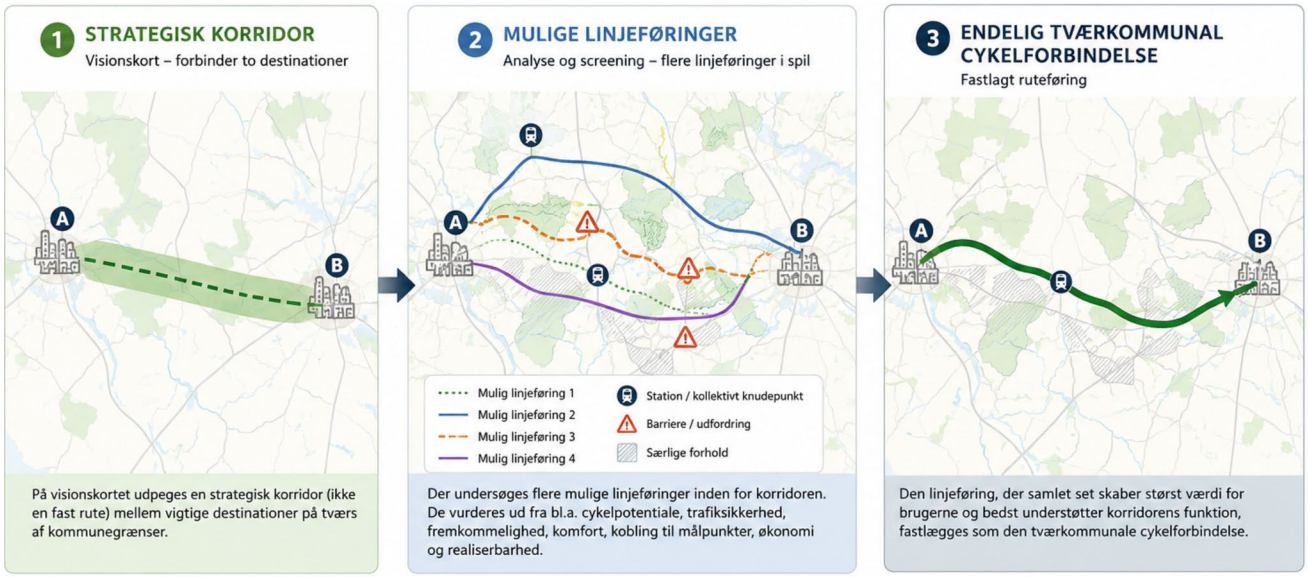
Arbejdet med at omsætte visionskortet til konkrete projekter følger en enkel og systematisk arbejdsgang. Først tages der udgangspunkt i de overordnede korridorer fra visionskortet. Dernæst anvendes potentialekortet til at prioritere, hvilke korridorer og delstrækninger der vurderes mest relevante at arbejde videre med. På den baggrund fastlægges den konkrete linjeføring.

Potentialekortet skal betragtes som et dynamisk arbejdsredskab og ikke som et statisk produkt. Efterhånden som der etableres nye forbindelser, gennemføres forbedringer på eksisterende ruter, eller de politiske prioriteringer ændrer

sig, vil potentialet langs de enkelte korridorer også udvikle sig. Kortet bør derfor løbende opdateres og anvendes som grundlag for at identificere nye indsatsområder og prioritere fremtidige investeringer.

På samme måde vil realiseringen af én delstrækning ofte øge værdien af de omkringliggende strækninger. Potentialekortet skal derfor ikke alene anvendes til at identificere de bedste projekter her og nu, men også til at understøtte en langsigtet og etapevis udvikling af det samlede netværk af tværkommunale cykelforbindelser.

Den endelige linje fastlægges ikke alene ud fra en geografisk direkte forbindelse, men på baggrund af en samlet vurdering. Her indgår mobilitetspotentiale, sammenhæng i netværket samt realiserbarhed i forhold til økonomi og fysiske forhold.



Figur 1: Visionskortet udpeger de overordnede korridorer mellem centrale destinationer, men fastlægger ikke den konkrete ruteføring. Gennem screening og analyse af alternative linjeføringer identificeres den løsning, der bedst balancerer mobilitetspotentiale, trafiksikkerhed, fremkommelighed, komfort og realiserbarhed. Resultatet er en sammenhængende tværkommunal cykelforbindelse, som kan danne grundlag for prioritering, projektering og realisering.

RELEVANTE BILAG

- BILAG 1 – Visionskort
- BILAG 2 – Potentialekort
- BILAG 3 – Principper for udpegning af regionale cykelforbindelser

8. DEN SAMLEDE PROCES

Når en korridor er udpeget og prioriteret, kan realiseringen igangsættes. Nedenstående proces beskriver, hvordan arbejdet kan struktureres fra overordnet planlægning til gennemførelse og efterfølgende opfølgning.

Arbejdet med realisering af tværkommunale cykelforbindelser bør organiseres som en klar og gentagelig proces, der understøtter prioritering, gennemførelse og løbende forbedring. En struktureret tilgang gør det muligt at målrette indsatsen der, hvor effekten er størst, og samtidig tilpasse løsningerne i takt med ny viden og erfaring.

Processen kan beskrives som en 10-trins model, der tilsammen udgør en praktisk ramme for arbejdet – fra de første overvejelser til gennemførelse, anvendelse og opfølgning.

1. **Dialog på tværs af kommunegrænser om fælles prioritering af den tværkommunale cykelforbindelse**
2. **Tværkommunal koordinering – etablering af arbejdsgruppe**
   Arbejdet forankres i et samarbejde mellem relevante kommuner og aktører. Her fastlægges fælles mål, principper og rammer for indsatsen, så der sikres sammenhæng på tværs af administrative grænser.
3. **Udpegning af linjeføring**
   Overordnede linjeføringer identificeres på skrivebordsniveau med udgangspunkt i potentiale, efterspørgsel og strategisk betydning. Fokus er på at skabe et sammenhængende netværk, der forbinder vigtige destinationer og sammenkobler med kollektive mobilitetsknudepunkter.
4. **Screening – fra linjeføring til konkrete projekter**
   De udpegede linjeføringer analyseres i felten for at identificere konkrete strækninger, alternative linjeføringer og indsatsområder. Her vurderes blandt andet eksisterende forhold, barrierer og muligheder. Med indsatsen fastlægges endelig linjeføring for ruten.
5. **Prioritering og etaper**
   Foreløbige valg til Indsatser prioriteres ud fra effekt, realiserbarhed og økonomi. linjeføringen opdeles i etaper, så de mest effektfulde tiltag kan gennemføres først og skabe tidlige resultater.
6. **Valg af løsninger**
   Der vælges konkrete løsninger med afsæt i kvalitetsmålene og den foregående prioritering af overordnede indsatser. Løsningerne tilpasses lokale forhold og kan variere i udformning afhængigt af kontekst og behov.
7. **Wayfinding og identitet**
   Der arbejdes med tydelig skiltning, genkendelighed og visuel identitet, En klar identitet styrker både brugervenlighed og oplevet sammenhæng.
8. **Drift og vedligehold**
   Aftaler om løbende drift og vedligehold er afgørende for at sikre kvalitet over tid. Det omfatter blandt andet belægning, skiltning, renhold og vintervedligehold.
9. **Markedsføring og aktivering**
   Den tværkommunale cykelforbindelse synliggøres og tages aktivt i brug gennem målrettet kommunikation og samarbejde med relevante aktører. Formålet er at sikre, at investeringerne omsættes til øget brug og ændrede transportvaner, herunder ved at understøtte kombinationsrejser og koblingen til kollektiv trafik.
10. **Evaluering og effektmåling**
    Indsatserne følges op gennem evaluering og måling af effekter, fx i forhold til brug, sikkerhed og tilfredshed. Erfaringerne bruges til at justere og forbedre fremtidige tiltag og deles på tværs af parterne i Cykelalliance Syd

Processen er ikke lineær. Der vil ofte være behov for at bevæge sig frem og tilbage mellem trinene – særligt når lokal viden, nye data eller ændrede forudsætninger bringes i spil. Fleksibilitet er derfor en central del af arbejdet.

I det følgende gennemgås de 10 trin i processen med henvisning til relevante bilag med uddybende information og inspiration.

9. PROCESTRIN

I det følgende gennemgås de centrale trin i arbejdet med at omsætte tværkommunale cykelforbindelser fra plan til praksis. Trinene bygger på den overordnede procesmodel og fungerer som en konkret arbejdsramme, der kan anvendes direkte i kommunernes planlægning og projektudvikling.

Hvert trin bidrager til at kvalificere beslutningerne og sikre, at korridorerne udvikles sammenhængende, effektivt og med fokus på brugerens behov.

Til hvert procestrin er der knyttet relevante bilag, som fungerer som praktiske værktøjer i arbejdet. Bilagene skal anvendes aktivt som støtte i planlægning, analyse og beslutningstagning.

9.1 DIALOG PÅ TVÆRS AF KOMMUNEGRÆNSER OM FÆLLES PRIORITERING AF DEN TVÆRKOMMUNALE CYKELFORBINDELSE

Før arbejdet med konkrete projekter igangsættes, er det vigtigt at skabe en fælles forståelse af, hvilke tværkommunale cykelforbindelser der skal prioriteres, og hvorfor. Da de tværkommunale forbindelser ofte strækker sig gennem flere kommuner og understøtter både lokale og regionale mobilitetsbehov, bør prioriteringen ske i dialog mellem de involverede parter.

Dialogen tager udgangspunkt i det politisk vedtagne visionskort, som udpeger de overordnede korridorer, samt det dynamiske potentialekort, der synliggør, hvor der vurderes at være størst potentiale for at styrke cykeltrafikken. Potentialekortet fungerer som et internt arbejdsredskab og bør løbende opdateres i takt med ny viden, gennemførte projekter og ændrede politiske prioriteringer.

Formålet med dialogen er ikke nødvendigvis at skabe fuld enighed om rækkefølgen af alle projekter, men at identificere de korridorer, hvor der er et fælles ønske om at arbejde videre med planlægning og projektudvikling.

I prioriteringen bør der blandt andet lægges vægt på:

- mobilitetspotentiale og forventet brug
- sammenhæng i det regionale og kommunale cykelnet
- kobling til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kollektiv trafik
- trafiksikkerhed og fremkommelighed
- realiserbarhed og muligheder for ekstern finansiering

Selvom de tværkommunale forbindelser betragtes som samlede korridorer, er det samtidig vigtigt at anerkende betydningen af de enkelte delstrækninger. Mange brugere vil benytte korridoren lokalt, og forbedringer på delstrækninger kan derfor skabe væsentlig værdi, også før hele korridoren er fuldt udbygget.

DIALOG PÅ TVÆRS AF KOMMUNEGRÆNSER OM FÆLLES PRIORITERING AF DEN TVÆRKOMMUNALE CYKELFORBINDELSE (HVEM GØR HVAD?)

Fælles (kommuner)

- **Gennemgå visionskort og potentialekort**
- **Drøfte korridorernes strategiske betydning**
- **Identificere fælles mobilitetsudfordringer og muligheder**
- **Afstemme forventninger og ambitionsniveau**
- **Drøfte sammenhæng mellem tværkommunale og lokale cykelnet**
- **Vurdere muligheder for fælles projektudvikling**

Kommuner (lokalt ansvar)

- **Bidrage med lokal viden om trafik, planlægning og udviklingsprojekter**
- **Identificere lokale behov, destinationer og knudepunkter**
- **Bidrage med eksisterende data og analyser**
- **Vurdere lokale muligheder og barrierer**
- **Identificere relevante delstrækninger og lokale projekter**

Fælles analyse

- **Sammenholde potentialekort med lokale forhold**
- **Vurdere korridorernes mobilitetspotentiale, sammenhæng og realiserbarhed**
- **Identificere kritiske missing links**
- **Vurdere betydningen af både korridorer og delstrækninger**
- **Afklare behov for yderligere analyser eller datagrundlag**

Fælles beslutning

- **Prioritere hvilke korridorer der arbejdes videre med**
- **Fastlægge fælles mål og ambitionsniveau**
- **Identificere potentielle pilotprojekter og testkorridorer**
- **Beslutte hvilke forbindelser der går videre til næste procestrin**

Output

- **Fælles prioritering af korridorer**
- **Fælles forståelse af mål og succeskriterier**
- **Beslutning om videre projektudvikling**

Næste skridt er at etablere den organisatoriske ramme for samarbejdet og aftale roller, ansvar og arbejdsform. Dette beskrives i procestrin 9.2 Tværkommunal koordinering.

9.2 TVÆRKOMMUNAL KOORDINERING

Når der er opnået enighed om, hvilke tværkommunale cykelforbindelser der skal arbejdes videre med, er næste skridt at etablere en fælles organisering af samarbejdet.

Tværkommunale cykelforbindelser krydser ofte administrative grænser, men for brugeren skal forbindelsen opleves som ét samlet forløb. Det stiller krav om løbende koordinering mellem de involverede kommuner gennem hele processen – fra de første analyser til projektering, realisering, drift og evaluering.

Formålet med koordineringen er at sikre, at beslutninger træffes på et fælles grundlag, og at løsninger udvikles med fokus på den samlede brugeroplevelse. Samtidig skal koordineringen bidrage til, at kommunerne udnytter ressourcer og viden bedst muligt og står stærkere i forbindelse med ansøgninger om ekstern finansiering.

Der bør tidligt etableres en tværkommunal arbejdsgruppe med relevante fagpersoner fra de involverede kommuner. Afhængigt af projektets karakter kan Region Syddanmark, trafikselskaber, Vejdirektoratet eller andre aktører ligeledes inddrages.

Faktaboks – Kritisk succesfaktor

Brugeren oplever én sammenhængende rute – ikke administrative grænser.

Særligt ved kommunegrænser bør der være fokus på:

- sammenhængende linjeføringer
- ensartede designprincipper
- koordineret skiltning og wayfinding
- fælles prioritering af kritiske delstrækninger
- koordinering af finansiering og tidsplaner

Det er ofte ved kommunegrænserne, at brugeren oplever skift i standard, drift eller skiltning. Derfor bør disse områder behandles som fælles projektområder og ikke som afslutningen på to separate kommunale projekter.

Datagrundlag og 0-punktsmåling

Som led i prioriteringen af de tværkommunale cykelforbindelser bør der tidligt tages stilling til, hvordan effekterne af de kommende indsatser skal dokumenteres. Hvis det er muligt, anbefales det at etablere en 0-punktsmåling inden større projekter igangsættes.

Formålet er at skabe et sammenligningsgrundlag, som senere kan anvendes til at vurdere effekten af de gennemførte investeringer. Afhængigt af projektets karakter kan 0-punktsmålingen omfatte både kvantitative og kvalitative data.

Kvantitative data kan eksempelvis omfatte:

- cykeltrafiktællinger
- hastighedsmålinger
- registrering af konflikter eller uheld
- anvendelse af kollektiv trafik ved relevante knudepunkter

Kvalitative data kan eksempelvis omfatte:

- brugerundersøgelser
- oplevet tryghed
- oplevet fremkommelighed
- tilfredshed med rutens kvalitet
- oplevet sammenhæng i ruten

Hvor der allerede findes relevante data fra kommunale tællinger, nationale databaser eller andre kilder, bør disse så vidt muligt anvendes som grundlag. På strækninger hvor datagrundlaget er begrænset, kan det være relevant at gennemføre supplerende registreringer som en del af screeningen.

Ved at tænke datagrundlag og effektmåling ind tidligt i processen sikres et bedre grundlag for både prioritering af indsatser og senere evaluering af den samlede korridor.

En vellykket tværkommunal koordinering forudsætter klare aftaler om roller og ansvar, fælles principper for design og kvalitet samt en løbende dialog om planlægning, gennemførelse og drift. På den måde kan tværkommunale cykelforbindelser udvikles som sammenhængende forløb, der opleves ensartede og velfungerende i praksis.

TVÆRKOMMUNAL KOORDINERING (HVEM GØR HVAD?)

Fælles (kommuner)

- Etablere fælles organisering af samarbejdet
- Udpege kontaktpersoner og projektansvarlige
- Fastlægge mødestruktur og beslutningsprocesser
- Afstemme forventninger til samarbejdet
- Koordinere kommunikation mellem parterne
- Sikre fælles fokus på brugeroplevelsen på tværs af kommunegrænser

Kommuner (lokalt ansvar)

- Bidrage med relevante fagpersoner og ressourcer
- Forankre projektet internt i egen organisation
- Sikre koordinering med øvrige kommunale planer og projekter
- Identificere relevante politiske og administrative beslutningsprocesser
- Bidrage med lokale data, planer og projektforudsætninger

Fælles koordinering

- Afklare roller og ansvarsfordeling
- Koordinere arbejde ved kommunegrænser
- Fastlægge fælles principper for 0-punktsmåling, data, dokumentation og kvalitet
- Koordinere finansieringsmuligheder og puljeansøgninger
- Fastlægge fælles principper for wayfinding, identitet og kommunikation
- Sikre sammenhæng i standarder og designprincipper

Fælles beslutning

- Godkende organisering og arbejdsform
- Fastlægge fælles proces- og tidsplan
- Beslutte arbejdsgrupper og ansvarlige aktører
- Aftale rammer for det videre planlægningsarbejde
- Godkende grundlaget for arbejdet med linjeføring og screening

Output

- Etableret samarbejdsorganisation
- Aftalte roller og ansvar
- Fælles proces- og tidsplan
- Fælles beslutnings- og kommunikationsstruktur
- Grundlag for udpegning af konkrete linjeføringer

9.3 UDPEGNING AF LINJEFØRING

Udpegningen af linjeføring er det trin, hvor de overordnede tværkommunale cykelforbindelser omsættes til konkrete ruter. Med afsæt i visionskortet og potentialekortet fastlægges den mest hensigtsmæssige linje gennem korridoren med fokus på at opnå størst mulig effekt.

Det handler ikke blot om at forbinde to punkter på et kort, men om at identificere den rute, der bedst understøtter de faktiske transportbehov. Derfor bør der arbejdes systematisk med en række centrale parametre, herunder pendlingsrelationer, bystørrelser og funktioner samt afstande. Samtidig er det vigtigt at sikre god kobling til kollektive trafikknudepunkter, så korridoren understøtter kombinationsrejser.

Faktaboks – Tommelfingerregel
Den bedste rute er ikke altid den korteste – men den, der faktisk bliver brugt

Allerede i denne fase er det afgørende at arbejde aktivt med rutevalg. Den mest direkte forbindelse er ikke nødvendigvis den bedste i praksis. Hvis en direkte linje eksempelvis følger en trafikeret vej med lav komfort eller høj trafikbelastning, bør der undersøges alternative løsninger. Dette kan indebære at identificere alternative tracéer med højere tryghed, parallelle vejforløb med lavere trafikbelastning eller eksisterende stier og rekreative forbindelser – herunder skiltede cykelruter – som kan indgå i en samlet løsning. Målet er at fastlægge en linjeføring, der skaber den bedste balance mellem fremkommelighed, sikkerhed og brugeroplevelse.

I praksis vil dette arbejde ofte tage udgangspunkt i en indledende skrivebordsscreening, hvor mulige linjeføringer vurderes, inden der gennemføres fysisk besigtigelse. Her kan almindelige kortværktøjer som Google Maps være nyttige til at få overblik over vejnet, afstande og eksisterende forbindelser. Derudover kan værktøjer som *Strækningslinealen* på Godecykeldata.dk anvendes til at analysere konkrete ruter og sammenligne forskellige linjeføringer på baggrund af blandt andet længde, vejtyper og eksisterende infrastruktur.

Skrivebordsscreeningen fungerer dermed som et effektivt første greb til at identificere de mest relevante linjeføringer, som efterfølgende kan kvalificeres gennem lokal viden og fysisk besigtigelse.

Der bør samtidig være særlig opmærksomhed på de steder, hvor linjeføringen krydser kommunegrænser. Her er det vigtigt at sikre sammenhæng i både rutevalg, standard og wayfinding, så brugeren oplever et naturligt og sammenhængende forløb på tværs af administrative grænser. Potentielle udfordringer ved kommunegrænserne bør derfor identificeres allerede i skrivebordsscreeningen og indgå som et særskilt fokuspunkt i den efterfølgende besigtigelse.

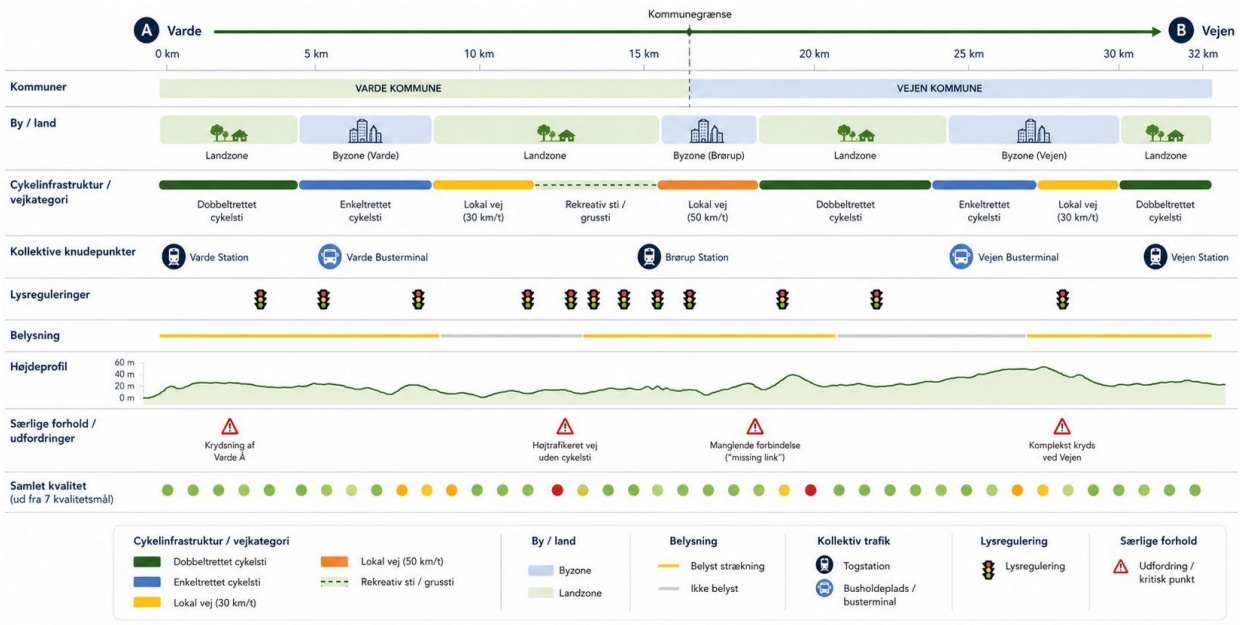
Cyklistens perspektiv
Ved valg af linjeføring bør løsningen altid vurderes med cyklistens briller på.

En forbindelse kan være trafiksikker og teknisk korrekt udformet, men stadig opleves som uattraktiv, hvis den indebærer store omveje, mange stop eller lange ventetider. Derfor bør vurderingen ikke alene tage udgangspunkt i vejtekniske forhold, men også i den oplevede kvalitet for brugeren.

Det anbefales at stille følgende spørgsmål:

- Vil ruten opleves som den naturlige vej mellem destinationerne?
- Er forbindelsen attraktiv for almindelige borgere – eller primært for meget erfarne cyklister?
- Vil børn, unge, ældre og mindre erfarne cyklister føle sig trygge?
- Er der steder, hvor cyklister kan tilbydes mere direkte forbindelser end biltrafikken?
- Understøtter linjeføringen et jævnt og intuitivt flow?

Målet bør være at udvikle forbindelser, som er attraktive for den brede gruppe af borgere og ikke kun for de mest dedikerede cyklister.



Figur 2: Principiel strækningsprofil for en tværkommunal cykelforbindelse. Strækningsprofilen illustrerer, hvordan oplysninger om rutens karakteristika kan sammenstilles i én samlet visning. Profilen kan blandt andet omfatte kommunegrænser, by- og landzoner, infrastrukturtyper, kollektive trafikknudepunkter, belysning, signalanlæg, højdeforhold, særlige udfordringer og kvalitetsvurderinger. Formålet er at skabe et hurtigt og overskueligt beslutningsgrundlag, der understøtter dialog, prioritering og udvikling af sammenhængende tværkommunale cykelforbindelser.

UDPEGNING AF LINJEFØRING (HVEM GØR HVAD?)

Fælles (kommuner/projektgruppe)

- Fastlæg fælles metode, kriterier og vurderingsprincipper (med afsæt i visionskort og potentialekort)
- Afstem korridorer og overordnede linjeføringer på tværs af kommunegrænser
- Identificér forbindelser med størst strategisk betydning og forventet effekt
- Sikr fælles forståelse af kvalitetsmål og ambitionsniveau

Kommuner (lokalt ansvar)

- Analysere lokale pendlingsmønstre og rejsebehov
- Kortlægge destinationer, arbejdspladser, uddannelsessteder og trafikknudepunkter
- Identificere lokale barrierer, udfordringer og muligheder
- Pege på relevante ruter og forbindelser gennem kommunen
- Bidrage med lokal viden om trafikale forhold, planlagte projekter og udviklingsområder

Indledende skrivebordsscreening (fælles analyse)

- Kortlægge mulige linjeføringer ved brug af digitale kortværktøjer
- Sammenligne alternative ruter i forhold til afstand, vejtyper og eksisterende infrastruktur
- Anvende fx Google Maps, GIS-data og værktøjer som *Strækningslinealen* (Gode Cykeldata) som første screening
- Identificere de mest relevante linjeføringer til videre vurdering og fysisk besigtigelse

Fælles analyse og kvalificering

- Samle og analysere data på tværs af kommuner
- Sammenligne alternative linjeføringer
- Vurdere effekt, tryghed, fremkommelighed og realiserbarhed
- Vurdere potentiale for kombinationsrejser og kobling til kollektiv trafik

Rutevalg (fælles beslutning)

- Vurdere alternative tracéer og parallelle ruter
- Inddrage eksisterende stier, lokale forbindelser og rekreative ruter
- Fravælge løsninger med lav brugerværdi – også hvis de er de mest direkte
- Udpege den linjeføring, der samlet set vurderes at give bedst funktion og størst effekt

9.4 SCREENING – FRA LINJEFØRING TIL KONKRETE PROJEKTER

Screeningen er det trin, hvor den fastlagte linjeføring omsættes til konkrete projekter og indsatser. Formålet er at skabe et realistisk og nuanceret billede af ruten og identificere de strækninger, hvor en indsats vil have størst effekt.

Arbejdet bygger på en kombination af dataanalyse, lokal viden og fysisk besigtigelse. Tilsammen giver det et solidt grundlag for at vurdere både udfordringer og potentialer langs ruten og sikre, at beslutninger træffes på et oplyst grundlag.

Det er typisk i denne fase, at de involverede kommuner gennemcykler de udpegede strækninger for at vurdere ruten i praksis. Den fysiske gennemgang giver mulighed for at opleve forholdene fra brugerens perspektiv og identificere udfordringer, som ikke nødvendigvis fremgår af kort eller data. Samtidig fungerer besigtigelsen som et vigtigt arbejdsredskab til at indsamle foreløbige idéer til mulige forbedringstiltag, som senere kan kvalificeres og prioriteres.

I screeningen er der særligt fokus på at identificere de forhold, der begrænser ruten i praksis. Det gælder blandt andet huller i ruten – missing links – hvor forbindelsen enten mangler eller er uklar. Derudover er det vigtigt at lokalisere utrygge punkter, eksempelvis ved kryds eller strækninger med høj trafik, samt områder med lav fremkommelighed, hvor mange stop eller dårlige forhold hæmmer flowet. Samtidig bør der peges på muligheder for hurtige forbedringer, hvor mindre tiltag kan skabe mærkbare effekter.

Faktaboks – Output fra screening

Screeningen resulterer typisk i:

- Kort med identificerede problemstrækninger
- Foreløbige løsningsprincipper
- Prioriteret indsatsliste
- foreløbig etapeopdeling
- quick wins

Screeningen er også et vigtigt trin til at kvalificere linjeføringen. Hvis en delstrækning langs den valgte linjeføring viser sig at være utryg, kompleks eller omkostningstung at forbedre, bør der arbejdes aktivt med alternative løsninger. Det kan være parallelle ruter med lavere trafik, mindre omveje med højere kvalitet eller integration af eksisterende stier og rekreative forbindelser. Målet er at sikre, at den samlede rute fungerer bedst muligt for brugeren.

Screeningen danner dermed grundlag for de videre prioriteringer og beslutninger og fungerer som det centrale bindeled mellem den overordnede planlægning og den konkrete projektering.

Bilag 4 (Tjekliste for rutescreening) anvendes i forbindelse med besigtigelse og analyse. Bilaget understøtter en systematisk gennemgang af ruten og kan bruges til dokumentation af observationer, registrering af udfordringer samt indsamling af idéer til forbedringstiltag.

SCREENING – FRA LINJEFØRING TIL KONKRETE PROJEKTER (HVEM GØR HVAD?)

Fælles (kommuner)

- Fastlæg metode og screeningsniveau
- Afstem hvilke kriterier der vægtes (tryghed, fremkommelighed, sikkerhed mv.)
- Planlæg og gennemfør fælles eller koordineret fysisk besigtigelse af ruten
- Gennemcykle de udpegede strækninger
- Identificere:
    - *missing links*
    - utrygge lokaliteter
    - strækninger med dårlig fremkommelighed
    - generelle barrierer og konfliktpunkter
- Indsamle foreløbige idéer til forbedringstiltag
- Pege på quick wins
- Samle resultater i kort og oversigt
- Kvalificere rutevalg (justeringer)
- Udarbejde foreløbigt løsningskatalog

9.5 VALG AF LØSNINGER

Når de konkrete indsatsområder er identificeret gennem screeningen, er næste skridt at vælge de løsninger, der bedst understøtter forbindelsens funktion og kvalitetsmål. Valget af løsninger er afgørende for, hvordan ruten opleves i praksis, og skal omsætte de strategiske ambitioner til konkrete, realiserbare forbedringer.

Valg af løsninger skal altid tage udgangspunkt i den konkrete kontekst. Der findes ikke én standardløsning, der fungerer alle steder, og det er derfor nødvendigt at tilpasse løsningerne til de lokale forhold, herunder trafikmængder, hastighed, pladsforhold, brugsmønstre og økonomiske rammer.

Faktaboks – Hovedprincip
Hellere en god omvej end en dårlig genvej

I byområder er udfordringen ofte at håndtere mange forskellige trafikarter på begrænset plads. Her er fokus typisk på trafiksikkerhed, overskuelighed og tydelig prioritering mellem trafiktyper. Løsningerne kan spænde fra fysisk adskilte cykelstier til mere integrerede løsninger, hvor trafikanter deler arealet, f.eks. i form af cykelgader, 2 minus1 veje eller lokale trafikdæmpende tiltag.

I landzone er vilkårene ofte anderledes. Her er afstandene længere, hastighederne højere og trafikmængderne mange steder mere begrænsede. I en syddansk kontekst vil det derfor ofte være relevant at arbejde med pragmatiske og økonomisk realistiske løsninger, hvor eksisterende vejnet, mindre trafikerede ruter eller enkle forbedringer bringes i spil, frem for at etablere nye anlæg på alle strækninger.

Et centralt princip er, at der skal arbejdes med både helheden og delstrækningerne. Korridoren skal opleves som en sammenhængende forbindelse mellem større destinationer, men værdien skabes i praksis på de enkelte strækninger og kryds, hvor brugerne møder infrastrukturen i hverdagen. Løsninger bør derfor vurderes ud fra både deres lokale funktion og deres bidrag til den samlede korridor.

I mange tilfælde kan det derfor være mere hensigtsmæssigt at vælge en roligere parallelrute med højere tryghed, at acceptere en mindre omvej med bedre fremkommelighed eller at kombinere forskellige løsningstyper langs korridoren. Tilsvarende kan mindre forbedringer eller såkaldte *quick wins* i nogle tilfælde skabe mærkbar effekt hurtigt, mens større anlæg kan planlægges på længere sigt.

Valg af løsninger omfatter ikke kun strækninger, men også håndtering af krydsninger, sideveje, busstoppesteder og øvrige konfliktpunkter, som ofte er afgørende for den oplevede kvalitet. Det er derfor vigtigt at vurdere korridoren som en samlet brugeroplevelse.

Ligeledes er forbindelsens sammenhæng til konteksten og de funktioner der ligger langs forbindelsen helt afgørende, for forbindelsens succes og relevans.

Målet er at skabe løsninger, der opleves sammenhængende, trygge, funktionelle og realistiske at realisere – også selvom de varierer i udformning undervejs.

Bilag 5 (Valg af løsninger) anvendes som opslagsværk i denne fase og indeholder principper, eksempler og anbefalinger for løsningstyper, dimensionering, krydsninger, quick wins og øvrige designgreb. Bilaget understøtter en ensartet og kvalificeret tilgang til valg af løsninger på tværs af kommuner og projekter.

VALG AF LØSNINGER (HVEM GØR HVAD?)

Kommuner (lokalt ansvar)

- Vurdere konkrete løsningsmuligheder på de identificerede indsatsstrækninger
- Afklare lokale rammevilkår, herunder pladsforhold, trafikforhold, tekniske bindinger og planlagte projekter
- Identificere muligheder for at anvende eksisterende infrastruktur eller omkostningseffektive løsninger
- Vurdere behov for forbedringer ved krydsninger, sideveje, busstoppesteder og øvrige konfliktpunkter
- Udarbejde foreløbige løsningsforslag og skitseprojekter

Fælles (kommuner / projektgruppe)

- Afstemme ambitionsniveau og kvalitetsmål for korridoren
- Sikre en ensartet tilgang til valg af løsninger på tværs af kommunegrænser
- Drøfte hvor forskellige løsningstyper kan kombineres i en samlet korridor
- Vurdere sammenhæng mellem delstrækninger, så ruten opleves som ét samlet forløb
- Afklare behov for fælles principper for wayfinding, identitet og standarder

Faglig vurdering og prioritering

- Sammenholde løsningsforslag med trafikmængder, sikkerhed, fremkommelighed og økonomi
- Vurdere hvilke løsninger der er realistiske på kort og længere sigt
- Identificere muligheder for quick wins og etapevis udvikling
- Vurdere hvor større investeringer er nødvendige, og hvor enklere løsninger er tilstrækkelige

Tværgående koordinering

- Inddrage relevante aktører, hvor det er nødvendigt (fx Vejdirektoratet og Sydtrafik)
- Afstemme løsninger ved kommunegrænser
- Sikre sammenhæng mellem den tværkommunale cykelforbindelse og den kollektive trafik / kombinationsrejser

Beslutning (fælles / lokalt)

- Træffe beslutning om foretrukne løsningstyper
- Afklare hvilke indsatser der går videre til prioritering og etapeplanlægning

9.6 PRIORITERING OG ETAPER

Når mulige løsninger er identificeret, er næste skridt at prioritere indsatserne og planlægge deres gennemførelse. Formålet er at sikre, at ressourcerne anvendes der, hvor de skaber størst effekt, og at udviklingen af tværkommunale cykelforbindelser sker på en målrettet, realistisk og etapevis måde.

I praksis vil det ofte vise sig, at de samlede løsningsforslag for en tværkommunal cykelforbindelse overstiger de tilgængelige budgetter. Det gælder særligt i en syddansk kontekst, hvor korridorerne ofte strækker sig over lange afstande og kan omfatte både større anlægsprojekter og mange mindre forbedringsbehov. Det understreger behovet for en tydelig prioritering, hvor indsatsen fokuseres på de tiltag, der skaber størst værdi i forhold til brug, sammenhæng, trafiksikkerhed og brugeroplevelse.

Prioriteringen bør tage udgangspunkt i en samlet vurdering, hvor flere hensyn indgår. Det gælder først og fremmest den forventede effekt – herunder trafikpotentiale, antal brugere og strategisk betydning. Derudover er sammenhæng afgørende, særligt om en indsats bidrager til at lukke kritiske huller i korridoren eller forbedrer forbindelsen til vigtige destinationer og kollektiv trafik.

Trafiksikkerhed vægtes højt, ligesom økonomi, teknisk realiserbarhed og mulighed for hurtig implementering bør indgå i vurderingen. I mange tilfælde kan mindre forbedringer eller "quick wins" skabe mærkbare effekter hurtigt og dermed være relevante som første skridt.

På baggrund af denne vurdering opdeles indsatserne i etaper. En etapevis tilgang gør det muligt at skabe fremdrift og synlige forbedringer tidligt i processen, samtidig med at der arbejdes hen imod en samlet, langsigtet løsning.

Etapeopdelingen kan typisk struktureres således:

Kort sigt
Mindre tiltag med stor effekt, fx:

- skiltning og wayfinding
- afmærkning og mindre justeringer i eksisterende vejrum
- fjernelse af barrierer (fx stibomme)
- mindre forbedringer ved krydsninger
- øvrige quick wins

Mellemlang sigt
Mindre til mellemstore anlægsprojekter, fx:

- forbedring af kryds og sideveje
- kortere nye stiforbindelser
- lokale trafiksikkerhedstiltag
- opgradering af eksisterende ruter

Lang sigt
Større investeringer, fx:

- nye stiforbindelser i eget tracé
- større ombygninger af vejforløb eller kryds

- mere omfattende infrastrukturprojekter

Det er vigtigt at understrege, at tværkommunale cykelforbindelser ikke nødvendigvis etableres fuldt ud på én gang. De kan udvikles gradvist i etaper – også på tværs af kommunegrænser. Kommuner kan således realisere delstrækninger uafhængigt af hinanden, hvis det giver lokal værdi og fremdrift.

Når flere delstrækninger over tid er forbedret, kan de bindes sammen gennem fælles wayfinding, skiltning og identitet, så korridoren opleves som ét samlet og sammenhængende forløb for brugeren.

Prioritering handler dermed ikke kun om at vælge fra – men om at skabe en realistisk vej fra vision til realisering.

Bilag 6 (Enhedspriser) anvendes til at estimere økonomien i de foreslåede løsninger og indsatser. Bilaget understøtter prioriteringen ved at skabe overblik over omkostninger og gør det muligt at sammenholde effekt og investering i beslutningsprocessen.

PRIORITERING OG ETAPER (HVEM GØR HVAD?)

Kommuner (lokalt ansvar)

- Vurdere og beskrive konkrete indsatsforslag på egne delstrækninger
- Estimere foreløbige anlægsomkostninger og realiserbarhed
- Identificere lokale quick wins og mindre forbedringer med hurtig effekt
- Pege på projekter, der kan gennemføres inden for eksisterende budgetter eller planlagte investeringer
- Afklare lokale bindinger, planforhold og tekniske udfordringer

Fælles (kommuner / projektgruppe)

- Fastlæg fælles prioriteringskriterier (fx effekt, sammenhæng, sikkerhed, økonomi og realiserbarhed)
- Sammenligne og vurdere indsatsforslag på tværs af kommuner
- Identificere kritiske "missing links" og strategisk vigtige delstrækninger
- Afstemme ambitionsniveau og fælles prioriteringer for korridoren
- Sikre, at korridoren udvikles som et sammenhængende forløb – også hvis realiseringen sker etapevis

Prioritering og etapeplanlægning (fælles analyse)

- Sammenholde forventet effekt med økonomi og realiserbarhed
- Vurdere hvilke indsatser der egner sig som quick wins
- Opdele projekter i kort-, mellem- og langsigtede indsatser
- Identificere indsatser, der kræver større finansiering eller længere planlægning
- Vurdere muligheder for trinvis realisering på tværs af kommunegrænser

Eksterne aktører (ved behov)

- Dialog med Vejdirektoratet om statslige vejstrækninger eller krydsninger
- Dialog med Sydtrafik om løsninger ved busstoppesteder og kobling til kombinationsrejser
- Afklaring med øvrige infrastrukturejere eller myndigheder

Beslutning (lokalt / fælles)

- Træffe beslutning om prioriterede indsatser og etapeopdeling
- Afklare hvilke projekter der igangsættes først
- Fastlægge principper for fælles wayfinding og identitet, når flere delstrækninger er klar
- Dokumentere prioriteringer som grundlag for videre projektering, finansiering og evt. politisk behandling

9.7 WAYFINDING OG IDENTITET

Når løsninger er valgt, og de første indsatser prioriteret, er næste skridt at sikre, at den tværkommunale cykelforbindelse fremstår som en sammenhængende og let forståelig rute for brugerne. Wayfinding og identitet er centrale elementer i denne sammenhæng, da de binder korridoren visuelt og funktionelt sammen – også når den realiseres etapevis over tid.

En tværkommunal cykelforbindelse skal ikke kun fungere teknisk og trafiksikkert – den skal også være intuitiv at anvende. For brugeren er det afgørende, at ruten opleves som ét samlet forløb, hvor det er tydeligt, hvor man skal køre, hvilke destinationer ruten forbinder, og hvordan man bevæger sig videre gennem korridoren.

Wayfinding og identitet bør derfor tænkes ind tidligt i processen – allerede i planlægnings- og projekteringsfasen. Når skiltning, navngivning og visuel identitet udvikles som en integreret del af projektet, kan korridoren fremstå sammenhængende og færdig fra det tidspunkt, hvor de første delstrækninger tages i brug.

Dette er særligt vigtigt i en tværkommunal kontekst, hvor korridorer ofte etableres gradvist og på tværs af forskellige myndigheder. Selvom infrastrukturen udvikles etapevis, skal brugeren opleve en tydelig og sammenhængende rute.

I praksis betyder det også, at en færdig delstrækning i én kommune godt kan skiltes og tages i brug, selvom den samlede tværkommunale korridor endnu ikke er fuldt realiseret. I sådanne tilfælde kan ruten indledningsvist skiltes som en lokal eller kommunal cykelrute, forberedt på senere at blive integreret i den samlede tværkommunale cykelforbindelse. Når nabokommuner efterfølgende realiserer deres delstrækninger, kan wayfinding og nummerering udbygges, så forbindelsen fremstår som én samlet regional rute.

Fælles principper for wayfinding og identitet er derfor et vigtigt redskab til at skabe genkendelighed og sammenhæng – også før hele korridoren er fuldt udbygget.

Wayfinding handler i praksis om at gøre korridoren:

- synlig
- genkendelig
- intuitiv at navigere i
- let at anvende – også for nye brugere

Det kan blandt andet understøttes gennem:

- ensartet skiltning
- tydelig navngivning af korridorerne
- angivelse af destinationer og afstande
- ens visuel identitet på tværs af kommunegrænser
- mulighed for senere opgradering til fælles rutenummerering
- Kobling til lokale destinationer, mobilitetsknudepunkter og øvrige cykelruter

Wayfinding handler ikke alene om at guide brugeren langs selve korridoren. En vigtig del af wayfindingen er også at synliggøre de destinationer, funktioner og mobilitetstilbud, som forbindelsen giver adgang til undervejs.

Tværkommunale cykelforbindelser passerer ofte gennem eller tæt forbi en lang række vigtige mål såsom uddannelsesinstitutioner, arbejdspladser, kollektivtrafikale knudepunkter, kulturinstitutioner, idrætsfaciliteter,

handelsområder og rekreative destinationer. En god wayfinding bør derfor ikke kun vise vej til næste by eller hoveddestination, men også hjælpe brugeren med at forstå de muligheder og funktioner, som findes langs ruten.

Dette kan blandt andet ske gennem:

- henvisning til stationer og mobilitetsknudepunkter
- skiltning til større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner
- kobling til lokale cykelruter og rekreative forbindelser
- angivelse af bycentre, kultur- og fritidstilbud
- infotavler ved centrale knudepunkter

På den måde bliver wayfinding ikke blot et navigationsværktøj, men også et redskab til at integrere de tværkommunale cykelforbindelser i brugernes hverdag og gøre det lettere at kombinere cyklen med andre transportformer og aktiviteter.

Wayfinding er dermed ikke kun et informationsværktøj, men også et vigtigt virkemiddel til at understøtte cyklen som transportvalg. En tydelig og gennemarbejdet identitet kan styrke både brugeroplevelsen, trygheden og den samlede synlighed af mobilitetskorridorerne.

Bilag 7 (Principper for skiltning og wayfinding) anvendes som grundlag for udvikling af en fælles tilgang til wayfinding og identitet. Bilaget understøtter både planlægning, projektering og implementering og bidrager til, at korridorerne opleves som sammenhængende på tværs af kommuner og etaper.

WAYFINDINg OG IDENTITET (HVEM GØR HVAD?)

Fælles (kommuner / projektgruppe)

- Fastlæg fælles principper for wayfinding, navngivning og visuel identitet – brug visionskortet
- Afklare ambitionsniveau for skiltning og brugerinformation på tværs af kommuner
- Sikre, at korridoren på sigt kan opleves som én sammenhængende tværkommunal forbindelse
- Udarbejde fælles principper for rutenummerering, destinationer og skiltedesign i henhold til Vejreglerne
- Koordinere implementering ved kommunegrænser

Kommuner (lokalt ansvar)

- Implementere skiltning og wayfinding på egne delstrækninger
- Indarbejde wayfinding som en integreret del af projektering og anlæg
- Sikre lokal skiltning til destinationer, knudepunkter og relevante forbindelser
- Koordinere med eksisterende lokale eller kommunale cykelruter, hvor relevant
- Etablere midlertidig eller lokal skiltning på færdige delstrækninger, hvis den samlede tværkommunale korridor endnu ikke er fuldt realiseret

Etapevis realisering (fælles / lokalt)

- Sikre, at lokale delstrækninger kan tages i brug og fungere meningsfuldt for brugerne, også før hele korridoren er færdig
- Forberede wayfinding og identitet, så lokale ruter senere kan integreres i den samlede korridor
- Opdatere skiltning og rutenummerering i takt med at flere delstrækninger realiseres
- Sikre overgang fra lokale/kommunale ruter til fælles regional identitet, når forbindelsen er sammenhængende

Eksterne aktører (ved behov)

- Koordinere med Vejdirektoratet ved statslige vejstrækninger
- Koordinere med Sydtrafik i forhold til wayfinding ved busstoppesteder og mobilitetsknudepunkter
- Afklare samspil med nationale eller eksisterende skiltede cykelruter

Beslutning (fælles)

- Godkende fælles principper for wayfinding og identitet
- Beslutte hvornår en korridor overgår fra lokal skiltning til samlet tværkommunal identitet
- Fastlægge ansvar for fremtidig vedligeholdelse og opdatering af skiltning

9.8 DRIFT OG VEDLIGEHOLD

Når tværkommunale cykelforbindelser tages i brug, er det afgørende at sikre, at de fastholder deres funktion og kvalitet over tid. Drift og vedligehold er derfor ikke en afsluttende driftsopgave, men en central forudsætning for, at investeringerne skaber en varig effekt og fortsat opleves attraktive for brugerne.

Selv den bedst planlagte og designede løsning mister hurtigt sin værdi, hvis den ikke vedligeholdes. For brugeren er kvaliteten i hverdagen helt central. Dårlig belægning, manglende renhold, slidte markeringer eller utilstrækkelig vintertjeneste kan hurtigt gøre en ellers velfungerende rute mindre attraktiv – og i værste fald utryg eller vanskelig at anvende.

Det er derfor vigtigt, at drift og vedligehold tænkes ind allerede i planlægnings- og projekteringsfasen som en integreret del af projektet. Det giver mulighed for at vælge driftsvenlige løsninger, afklare ansvarsforhold tidligt og sikre, at de nødvendige ressourcer er til stede, når korridoren tages i brug.

I en tværkommunal kontekst er dette særligt vigtigt. Hvis brugeren oplever store forskelle i standard, vedligeholdelse eller vinterservice på tværs af kommunegrænser, kan det svække oplevelsen af korridoren som én sammenhængende forbindelse. Der bør derfor arbejdes med fælles principper og forventningsafstemning om driftsniveau – også selvom det konkrete ansvar ligger lokalt.

Drift og vedligehold omfatter blandt andet:

- vedligeholdelse af belægning og afmærkning
- renhold og fjernelse af blade, grus og øvrige hindringer
- vintertjeneste, så korridoren kan anvendes året rundt
- vedligeholdelse og opdatering af skiltning og wayfinding

Det er samtidig vigtigt at tænke drift ind i relation til den etapevise udvikling af korridorer. Nye delstrækninger bør fra starten indgå i de relevante driftsrutiner, så kvaliteten er ensartet, efterhånden som korridoren udbygges.

Det anbefales at kommunerne så vidt muligt koordinerer driften i henhold til Håndbog for drift af veje stier.

Endelig er det væsentligt at arbejde med systematisk opfølgning, så problemer opdages og håndteres i tide, og så korridorens funktion og kvalitet fastholdes over tid.

DRIFT OG VEDLIGEHOLD (HVEM GØR HVAD?)

Kommuner

- fastlæg lokale driftsrutiner
- vintertjeneste
- renhold
- belægning
- skiltning
- fejludbedring
- håndtering af borgerhenvendelser

Fælles

- afstem driftsniveau
- sikre koordinering ved kommunegrænser

Eksterne

- Vejdirektoratet
- Sydtrafik (busstoppesteder)

Opfølgning

- tilsyn
- monitorering
- prioritering af forbedringer

9.9 MARKEDSFØRING OG AKTIVERING AF KORRIDORER

Når tværkommunale cykelforbindelser eller delstrækninger af dem er etableret og klar til brug, er næste skridt at sikre, at de faktisk bliver anvendt. Markedsføring og aktivering er derfor en vigtig del af arbejdet og bidrager til at realisere den fulde effekt af investeringerne.

Da mange tværkommunale cykelforbindelser udvikles gradvist over en årrække, kan kommunikation og aktivering med fordel igangsættes allerede ved realisering af de første etaper. På den måde skabes synlighed og kendskab til forbindelsen undervejs, samtidig med at brugerne løbende oplever forbedringer på både delstrækninger og den samlede korridor.

Selv velfungerende og sammenhængende ruter skaber ikke værdi, hvis de ikke er kendt og brugt. Det er derfor vigtigt at arbejde aktivt med formidling, synlighed og brugerrettede aktiviteter, der gør forbindelserne relevante i hverdagen.

SYNLIGHED OG FORMIDLING

Det er vigtigt at kommunikere klart og målrettet om de nye eller forbedrede ruter. Det kan blandt andet ske gennem:

- kort og digitale løsninger (fx kommunale hjemmesider og kortplatforme)
- kampagner rettet mod pendlere og lokale borgere
- synlighed ved knudepunkter som stationer, skoler og arbejdspladser
- samarbejde med lokale aktører og virksomheder

En tydelig kobling mellem fysisk wayfinding og digital formidling er central, så brugerne både kan finde ruten i virkeligheden og planlægge deres rejse på forhånd.

AKTIVERING OG BRUG

Ud over information er det vigtigt at arbejde med aktiv brug af korridorerne. Det kan fx ske gennem:

- lokale events, cykeldage eller indvielser
- samarbejde med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner
- kampagner, der fremmer cykling og kombinationsrejser
- fokus på "første tur" – at gøre det nemt at prøve ruten

Særligt i områder med lavere cykeltrafikmængder kan målrettede indsatser være afgørende for at ændre transportvaner og skabe nye brugsmønstre.

SAMMENHÆNG MED KOLLEKTIV TRAFIK

Markedsføringen bør også understøtte koblingen til kollektiv trafik. Det indebærer blandt andet:

- synliggørelse af gode skiftemuligheder mellem cykel og bus/tog
- information om cykelparkering ved stationer og stoppesteder
- samarbejde med Sydtrafik om fælles kommunikation

Formålet er at gøre det tydeligt, at tværkommunale cykelforbindelserne er en del af et samlet og fleksibelt mobilitetssystem.

TVÆRKOMMUNAL INDSATS

For korridorer, der går på tværs af kommunegrænser, er det vigtigt, at markedsføringen sker koordineret. En fælles fortælling, ensartet visuel identitet og fælles kampagner styrker oplevelsen af én sammenhængende rute og øger gennemslagskraften.

MARKEDSFØRING OG AKTIVERING AF KORRIDORER (HVEM GØR HVAD?)

Kommuner:

- lokal kommunikation
- webkort
- events
- dialog med arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, skoler, cityforeninger mv.

Fælles:

- fælles branding
- kampagner
- presse

Sydtrafik:

- kombinationsrejser
- fælles kommunikation

9.10 EVALUERING OG EFFEKTMÅLING

Når en tværkommunal cykelforbindelse er etableret og taget i brug, er det vigtigt systematisk at følge op på, hvordan de fungerer i praksis. Evaluering og effektmåling er en central del af arbejdet, fordi det giver viden om, hvorvidt indsatserne skaber den ønskede effekt – og hvor der eventuelt er behov for justeringer eller yderligere investeringer.

Arbejdet med tværkommunale cykelforbindelser afsluttes dermed ikke, når anlægsarbejdet er færdigt. Tværtimod bør evaluering ses som en integreret del af den samlede udviklingsproces, hvor erfaringer bruges aktivt til at forbedre eksisterende korridorer og kvalificere fremtidige projekter.

Det er samtidig vigtigt, at evaluering tænkes ind allerede i planlægningsfasen. Ved tidligt at definere relevante målepunkter og succeskriterier bliver det muligt at dokumentere udviklingen over tid og sammenligne situationen før og efter gennemførte indsatser.

I en syddansk kontekst kan evaluering også spille en vigtig rolle i forhold til prioritering. Når ressourcerne er begrænsede, er det værdifuldt at kunne dokumentere, hvilke typer indsatser der skaber størst effekt, og hvor erfaringer fra én korridor kan anvendes i andre sammenhænge.

Evalueringen bør bygge på en kombination af kvantitative og kvalitative data, så der opnås et nuanceret billede af korridorens funktion.

Relevante datakilder kan blandt andet være:

- trafiktællinger
- brugerundersøgelser om oplevet kvalitet, tryghed og tilfredshed
- registrering af drift- og vedligeholdelsesudfordringer
- observationer af fremkommelighed og konflikter i kryds eller ved stoppesteder
- data om kombinationsrejser og brug af mobilitetsknudepunkter, hvor relevant

Ved at kombinere forskellige datatyper bliver det muligt både at dokumentere effekter og forstå brugeroplevelsen bag tallene.

Evaluering er også vigtig i relation til den etapevise udvikling af korridorer. Når korridorer etableres gradvist, kan evaluering bruges til at vurdere effekten af de første indsatser og justere de næste etaper på et bedre grundlag.

Målet er ikke alene at måle resultater, men at skabe et læringsgrundlag, der understøtter løbende forbedringer og en mere målrettet udvikling af de tværkommunale cykelforbindelser over tid.

EVALUERING OG EFFEKTMÅLING (HVEM GØR HVAD?)

Kommuner (lokalt ansvar)

- Indsamle relevante data for egne delstrækninger
- Gennemføre eller bidrage til trafiktællinger, observationer og brugerfeedback
- Registrere drift-, vedligeholdelses- og sikkerhedsudfordringer
- Identificere lokale forbedringsbehov og justeringsmuligheder
- Følge op på effekten af gennemførte indsatser og quick wins

Fælles (kommuner / projektgruppe)

- Fastlæg fælles principper for evaluering, indikatorer og succeskriterier
- Sikre et ensartet datagrundlag, så resultater kan sammenlignes på tværs af kommuner og korridorer
- Samle og analysere resultater på tværs af korridoren
- Identificere fælles læringspunkter og erfaringer
- Vurdere om korridoren samlet set lever op til de fastlagte kvalitetsmål

Løbende monitorering og læring

- Følge udviklingen i brug, fremkommelighed, tryghed og drift over tid
- Evaluere effekten af etapevis realisering og prioriterede indsatser
- Vurdere om de valgte løsninger fungerer efter hensigten i praksis
- Identificere behov for justeringer, opgraderinger eller supplerende tiltag
- Overføre erfaringer til andre tværkommunale cykelforbindelser og fremtidige projekter

Eksterne aktører (ved behov)

- Inddrage Sydtrafik ved evaluering af kombinationsrejser og mobilitetsknudepunkter
- Inddrage Vejdirektoratet på statslige strækninger eller fælles infrastrukturanlæg
- Koordinere med øvrige relevante aktører, hvor data eller ansvar går på tværs

Beslutning (fælles / lokalt)

- Træffe beslutning om justeringer eller opfølgende indsatser
- Prioritere nye forbedringstiltag på baggrund af dokumenterede erfaringer
- Anvende evalueringen som grundlag for videre politisk og strategisk prioritering
- Opdatere planlægning, standarder eller prioriteringer, hvor erfaringerne peger på behov

10. MERE VIDEN OG NYTTIGE VÆRKTØJER

Arbejdet med planlægning, prioritering og realisering af tværkommunale cykelforbindelser kan med fordel understøttes af en række nationale værktøjer, databaser, håndbøger og vidensplatforme. Nedenstående oversigt samler nogle af de vigtigste ressourcer for kommuner og rådgivere, der arbejder med cykeltrafik.

Viden og inspiration

- Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme (Vejdirektoratet)
  Nationalt videncenter med analyser, værktøjer, inspiration, cases og Det Nationale Cykelregnskab.
- Cykeltrafikken.dk – Online viden om cykeltrafik
  Faglig vidensportal med artikler, håndbøger, cases og inspiration til planlægning af cykeltrafik.
- Håndbog i Cykeltrafik (PDF)
  Det centrale danske opslagsværk om planlægning, projektering, drift og udvikling af cykelinfrastruktur.
- Håndbog i Cykelstiinspektion
  Vejen til den gode cykeloplevelse
- Cykelparkeringshåndbogen

Data og analyse

- Gode Cykeldata
  National platform med GIS-kort, strækningslineal, trafiktællinger og data om cykelinfrastruktur.
- Det Nationale Cykelregnskab
  Samler og visualiserer nationale data om cykling, cykelvaner og udviklingstendenser.
- Dataforsyningen
  Nationale geodata, ortofotos, højdemodeller og administrative data.
- Vejman
  Data om vejnet, vejbestyrelser, trafikforhold og øvrige vejdata.

Planlægning og design

- Vejreglerne
  Nationale regler, håndbøger og vejledninger for planlægning og projektering af vej- og cykelinfrastruktur.
- Idekatalog for Cykeltrafik
  Inspiration, cases, analyser og eksempler på cykelfremmende løsninger.

Kollektiv trafik og mobilitet

- Sydtrafik – Trafikplaner, rutekort og faktaark
  Rutekort Rute- og zonekort og Faktaark for hver kommune Trafikplan / Mobilitetsplan scroll ned på siden og åben fold ud menuerne under 'Fakta om kollektiv trafik i kommunerne'

- Rejseplanen
  Planlægning af rejser og overblik over stationer, stoppesteder og kollektive trafikforbindelser.

Finansiering og puljer

- Vejdirektoratets Cykelpulje
  Information om statslige tilskudsmuligheder til cykelprojekter.

Internationale inspirationskilder

- Cycling Embassy of Denmark
  Internationale cases, analyser og formidling af danske erfaringer med cykelplanlægning.

- CROW Fietsberaad (Holland)
  Hollandsk videncenter for cykeltrafik med vejledninger og best practice.