

## **Introduzione a EuroVelo, la rete europea di piste ciclabili**

**Jens Erik Larsen, Denmark**



EuroVelo è il progetto, avviato dalla Federazione Europea Ciclisti nel 1995, che intende sviluppare 12 piste ciclabili internazionali su lunghe distanze attraverso tutta l'Europa – sia all'interno che al di fuori dell'Unione Europea. Il progetto sta venendo realizzato da organizzazioni che rappresentano la maggior parte dei paesi europei ed è coordinato dall'ECF, De Frie Fugle e Sustrans.

EuroVelo è già realtà. Le piste proposte, per un totale di 65,380 km, si basano ampiamente su piste ciclabili già esistenti o progettate, a livello locale, regionale e nazionale, nei paesi che attraversano. Più di 30,000 km di piste esistono già, ma EuroVelo non mira solo a creare delle piste – quanto piuttosto a collegarle in un tutt'uno pan-europeo. Questa prospettiva ha permesso l'intuizione di EuroVelo di sostenere un certo numero di progetti per la creazione di piste fin dai suoi esordi.

EuroVelo consente all'UE di impegnarsi direttamente nella promozione dell'uso della bicicletta, che, sebbene costituisca soprattutto un mezzo di trasporto locale, è anche l'ideale per un turismo sostenibile, sia in maniera autonoma che in connessione al trasporto pubblico. Consente lo scambio della pratica migliore tra le regioni e offre un veicolo per il marketing a livello europeo, dal momento che la bicicletta costituisce un modo moderno e pratico di viaggiare.

Il principio guida di EuroVelo consiste nello sviluppo di una rete europea di piste ciclabili per promuovere un passaggio dall'auto privata alla bicicletta.

### **Ruolo di EuroVelo nella promozione del ciclismo**

Il futuro del ciclismo non è mai stato così roseo. Le politiche Europee e nazionali, sul cambiamento globale del clima, la qualità dell'aria locale, la sicurezza delle strade, lo sviluppo del turismo tra le altre, suggeriscono tutte la possibilità di promuovere il ciclismo. Per farlo, i campioni del ciclismo devono agire a vari livelli per cambiare le priorità pubbliche.

Nelle comunità locali, i piccoli cambiamenti e i progetti su scala ridotta possono sostenere l'uso della bicicletta come mezzo sia di trasporto che di svago. Nelle città più grandi, reti locali di piste ciclabili, diminuzione del traffico, parcheggi per le biciclette e altre misure possono incoraggiare un maggiore uso della bicicletta. In entrambi i casi, siamo ancora a livello locale, e in entrambi i casi si può avviare una prima mossa di allontanamento dall'automobile.

A collegare queste comunità in divenire saranno le piste ciclabili a lunga distanza. Esse incoraggeranno brevi gite di svago da parte dei residenti locali, ma costituiranno anche il contesto per lo sviluppo di un ciclo-turismo nazionale e internazionale. È a questo livello che il progetto di EuroVelo può davvero fare la differenza.

La possibilità che una pista locale entri a far parte di una rete pan-europea di trasporto

sostenibile è una prospettiva allettante per i cittadini, gli amministratori e i politici di qualsiasi comunità. I servizi per un ciclismo di grande qualità mostreranno che le comunità della rete EuroVelo sono leader in quest'area in sviluppo delle normative sul trasporto; saranno in grado di aumentare la loro reputazione e ottenere un'utile pubblicità a livello sia nazionale che internazionale. Nel frattempo, l'UE potrà lavorare per il raggiungimento dei suoi obiettivi a livello europeo verso un allontanamento dall'automobile, senza compromettere il principio delle sovvenzioni.

### **Il commercio di ieri – I turisti di domani**

Le città un tempo gareggiavano per essere sulle vie del commercio a lunga distanza. Ora il commercio crea tali problemi ambientali da essere diventato poco auspicabile per molte comunità ed è stato confinato ad autostrade, aeroporti e ferrovie. Spesso le città sono separate dal traffico commerciale e industriale che costituiva in origine la loro ragione di esistere. EuroVelo può riportare una nuova razza di viaggiatore europeo alla comunità locale, in bicicletta.

Il ciclo-turismo è già realtà. Nel 1998, primo anno dell'operazione della rete ciclabile nazionale svizzera, ha creato delle entrate nel turismo di più di €70 milioni. Uno studio di EuroVelo ha stimato che entro il 2020 il ciclo-turismo potrebbe portare qualcosa come €21.5 bilioni all'anno all'economia europea, di cui una gran parte alle comunità e alle località rurali. Piste ciclabili su lunghe distanze possono portare alla domanda di cibo, servizi e alloggio alle piccole comunità normalmente ignorate dai turisti in automobile.

### **•Storia e risultati di EuroVelo**

La Commissione Europea sostenne gli studi iniziali sulla fattibilità della rete EuroVelo, che consentirono di verificare se l'intuizione originaria di un gruppo di membri della ECF fosse effettivamente realizzabile. Nel 1997/8, una squadra multi-nazionale esaminò le piste EuroVelo a grandi linee, definì l'atmosfera politica e sociale entro cui la rete avrebbe dovuto essere sviluppata e commissionò una stima del potenziale del ciclo-turismo europeo. Questo lavoro venne co-finanziato da più di 500 enti, pubblici e privati, di 20 diversi paesi.

EuroVelo ha creato un'immagine molto forte di qualità, nonostante le limitate risorse disponibili. Questo ha sostenuto la creazione di molte parti di pista nei singoli progetti locali. Esempi in questo senso comprendono i 100 km sulla Destra del Po nell'Italia settentrionale, la rete di piste della Silesia in Polonia, la pista 9 EuroVelo attraverso il Weinviertel orientale in Austria, o la pista del Mar Baltico che sta venendo realizzata attraverso otto paesi. EuroVelo ha anche contribuito ad armonizzare gli standard europei, sia attraverso la produzione e la distribuzione delle linee guida EuroVelo per l'implementazione, che attraverso la diretta esperienza, come nel caso dell'Estonia e della Slovenia per quanto riguarda la progettazione dei sistemi segnaletici ciclabili nazionali (basati sul sistema usato in Danimarca e nel Regno Unito). Attualmente 21.000 km di pista sono già a posto; uno dei compiti per i quali adesso servono risorse consiste nella verifica più accurata del livello di sviluppo di queste strade.

I partner di EuroVelo credono che nel lungo periodo EuroVelo dovrebbe venire adottata come la prima rete Trans-europea veramente sostenibile. Mentre l'intuizione di EuroVelo ha conquistato i cuori nel continente e si è dimostrata abbastanza forte da giocare un ruolo importante nel sostegno di molti progetti di infrastrutture ciclabili, sarebbe poco realistico aspettarsi un continuo sviluppo agli standard più elevati senza un corpo

centrale tale da coordinare e assicurare il controllo della qualità. EuroVelo, in quanto unico progetto di trasporto sostenibile su scala europea, necessita e si merita un ufficio e un bilancio centrali, e noi continuiamo a chiedere che ciò avvenga.

EuroVelo continua a svilupparsi e ad avere un impatto molto più grande di quanto le risorse dell'ECF e dei suoi membri possano prevedere. Nell'ultimo anno, le aree principali del progresso sono state:

- Cipro ha negoziato per entrare a far parte di EuroVelo e ora 500 km di pista intorno alla parte greca dell'isola sono parte della pista 8
- Sono continuati i lavori sulla pista 7 EuroVelo tra Berlino e Copenhagen – una pista strategica molto importante già di per sé, ora anche per i suoi 635 km di pista 7 EuroVelo
- Antero Naskila in Finlandia, Jens Erik Larsen e altri rappresentanti nazionali EuroVelo si sono incontrati a Helsinki per giungere a un accordo sui piani di sviluppo per la pista del Mar Baltico, pista 10 EuroVelo
- Si è tenuto un incontro nella Velo-city di Parigi per riunire tutti i rappresentanti EuroVelo nazionali che hanno preso parte alla conferenza – molti non si erano mai incontrati prima. È stata una grande opportunità di incontro per una forte squadra.
- Si sono svolte delle corse in bici dei più grandi pionieri sulla pista 11 EuroVelo in Ungheria e sulla pista 10 intorno al Baltico.
- L'Unione Internazionale Ciclisti ha nominato un consulente per visionare il progetto EuroVelo e consigliare delle vie per la collaborazione; sono stati anche interpellati dal Presidente della Moldova, che è personalmente interessato a Eurovelo
- Sustrans ha prodotto EuroVelo News issue 7, è circolato direttamente a 1300 Europei, politici e ufficiali nazionali e regionali e migliaia di altre copie sono state distribuite dai rappresentanti nazionali
- Abbiamo ricevuto delle risposte interessanti dai destinatari di EuroVelo News, nell'UE:
  - Pat Cox, Presidente del Parlamento, ha detto: “Sono lieto di sapere che la vostra rete ciclabile europea continua a espandersi per comprendere paesi che, come Cipro, faranno presto parte dell'UE. I vostri sforzi volti a promuovere il trasporto sulle due ruote si accordano perfettamente con le preoccupazioni del Parlamento, che cerca di sviluppare soluzioni non inquinanti nel trasporto...”
  - Philippe Busquin, Commissione Ricerca, ha affermato che crede fortemente che EuroVelo appartenga alle poche organizzazioni e idee che portano l'Europa più vicino al cittadino. Del suo Gabinetto composto di 6 membri, 2 vanno quotidianamente al lavoro in bicicletta. Ha preso nota dei commenti di EuroVelo, del fatto cioè che i bilanci della rete trans-europea non stiano ancora sostenendo EuroVelo

## Criteria base di EuroVelo

### **Le piste EuroVelo:**

- collegheranno l'Europa da un capo all'altro
- collegheranno le città e passeranno nei centri cittadini
- collegheranno le piste a lunga distanza esistenti e utilizzeranno i tratti esistenti di altre piste ciclabili, sia che queste siano segnalate oppure no, e che non soddisfano al momento gli standard EuroVelo
- avrà un buon argomento/tema (solitamente geografico o culturale, ad es. seguire un fiume o una linea costiera, una via di pellegrinaggio, ecc.)

- stimolerà l'attività fisica, la consapevolezza ambientale e i contatti internazionali per tutta Europa

Dovrebbero essere compatibili con gli standard di sicurezza.

Il rivestimento dovrebbe essere omogeneo, evitando, per esempio, bruschi passaggi da asfalto a ghiaia.

La superficie e le condizioni del traffico dovrebbero soddisfare gli standard di sicurezza, velocità e comfort per ciclisti con biciclette a pieno carico.

Dovrebbero avere una segnaletica adeguata a guidare i ciclisti.

Dovrebbero essere disponibili alloggi e altri tipi di servizi.

Tutti i paesi europei dovrebbero essere raggiunti da almeno una pista e ogni pista dovrebbe attraversare il maggior numero di paesi possibile.

Aree ciclistiche particolarmente interessanti dovrebbero essere incluse nei percorsi.

I tratti poco interessanti o monotoni dovrebbero essere evitati, dove possibile.

Ogni pista ciclabile europea dovrebbe garantire una grande esperienza ciclabile.

Le informazioni esistenti sulle piste ciclabili europee dovrebbero essere aggiornate e affidabili. Dovrebbero essere mirate ai visitatori stranieri, includendo informazioni sulle leggi e le consuetudini locali. Dovrebbero essere facilmente reperibili all'estero.

#### ●**Criteri tecnici**

- normalmente dovrebbero esserci meno di 1000 veicoli al giorno e mai più di 3000 su di una pista condivisa.

- servizi ciclabili a parte non dovrebbero trovarsi accanto a strade su cui passano più di 10.000 veicoli al giorno per più di 2 km alla volta e, dove possibile, dovrebbero essere collocati lontano da tali strade.

- definiamo le sezioni con un massimo di 50 macchine al giorno "senz'auto"

- l'ampiezza dovrebbe essere da consentire a due ciclisti di pedalare fianco a fianco per la maggior parte del tempo.

- pendenze maggiori al 6 % dovrebbero essere evitate, ove possibile, e si dovrebbero indicare sulle cartine informazioni riguardanti pendenze superiori al 3 %. Nelle tappe in montagna la pendenza massima può anche essere almeno del 10 %.

- le piste dovrebbero essere aperte tutto l'anno e con qualsiasi condizione atmosferica (con qualche eccezione all'estremo nord o nelle aree di alta montagna).

- dovrebbero essere evitati segmenti di pista molto sfruttati da altri tipi di utenti non motorizzati (pedoni/camminatori, persone a cavallo ecc.)

- la superficie dovrebbe essere massicciata o comunque di buona qualità – almeno per l'80% del percorso.

- se possibile dovrebbero esserci negozi ogni 30 km, alloggi ogni 50 km e trasporto pubblico ogni 150 km.

- la strada dovrebbe essere esteticamente piacevole quanto alla sua locazione e al suo design.

#### ●**Segnaletica delle Piste EuroVelo**

Non abbiamo cercato di fissare uno schema europeo standardizzato per la segnaletica EuroVelo; ogni paese ha le sue regole e il suo sistema di segnalazione stradale e non possiamo imporre quello che dovrebbe fare.

Abbiamo quindi cercato di indicare delle linee guida. Le raccomandazioni delle linee guida sono indicative; la decisione poi spetta ai governi nazionali o regionali.

Ciò che è stato fatto in paesi come l'Estonia funziona molto bene.

Si vedano le linee guida Eurovelo al sito [www.visitestonia.com](http://www.visitestonia.com)

Idealmente nel futuro vorremmo vedere almeno una toppa con un numero per indicare il numero di piste EuroVelo e il numero di pista nazionale (se si osserva l'esempio dell'Estonia delle linee guida EuroVelo e si immagina anche un altro numero 10 o 11 rattoppato lì sopra). Questo perché, tanto per usare l'Estonia come esempio, si potrebbe essere a Tallinn e vedere un cartello che dice EuroVelo, ma non sapere se questa è la pista 10 per Copenhagen o la pista 11 per Varsavia. Ma fino a che questo non sarà possibile, preferiamo la segnaletica nazionale di ogni paese e poi pannelli informativi che indicano che ci si trova su di una pista EuroVelo e lì si può vedere il logo di EuroVelo ecc.

#### ●Pubblicazioni ecc.

EuroVelo News – newsletter distribuita direttamente a più di 1.300 contatti per l'Europa e attraverso partner nazionali EuroVelo

EuroVelo Guidelines for Implementation 2002 – ISBN 1-901389 –36-7

The Market for Cycle Tourism 2000 – ISBN 2-930288-01-9

[www.eurovelo.org](http://www.eurovelo.org)

## Note importanti per l'amministrazione di EuroVelo

#### ●Uso del nome EuroVelo®

EuroVelo è un marchio registrato dalla Federazione dei Ciclisti Europei.

Il nome EuroVelo e il logo EuroVelo non devono venire usati senza l'autorizzazione della squadra amministrativa ECF EuroVelo.

Nessuna pista ciclabile, parte di pista ciclabile o altra infrastruttura o servizio può dire di far parte di EuroVelo o rappresentare EuroVelo senza l'autorizzazione della squadra amministrativa Eurovelo.

Solo tre persone possono autorizzarne l'uso:

Horst Hahn-Klößner	<a href="mailto:gf@adfc.de">gf@adfc.de</a>
Jens Erik Larsen	<a href="mailto:JE@Friefugle.dk">JE@Friefugle.dk</a>
Philip Insall	<a href="mailto:philipi@sustrans.org.uk">philipi@sustrans.org.uk</a>

EuroVelo vuole sostenere tutte le iniziative legate al ciclismo; contattateci quindi per discutere del vostro rapporto con la rete europea di piste ciclabili.

#### Squadra amministrativa EuroVelo:

Il progetto EuroVelo è gestito da tre organizzazioni:

ECF, Att. ADFC: Segreteria:	Horst Hahn-Klößner <a href="mailto:gf@adfc.de">gf@adfc.de</a>
De Frie Fugle, Denmark: Coordinamento piste :	Jens Erik Larsen <a href="mailto:JE@Friefugle.dk">JE@Friefugle.dk</a>
Sustrans, UK: Comunicazione:	Philip Insall
<a href="mailto:philipi@sustrans.org.uk">philipi@sustrans.org.uk</a>	

Il punto principale di cui bisogna essere consapevoli è che:

- la selezione delle piste e gli standard di design dovrebbero aderire alle linee guida EuroVelo per l'implementazione

- l'allineamento delle piste dovrebbe venire concordato per iscritto con il coordinatore delle piste.
- EuroVelo necessita di supporti finanziari esterni per preparare EuroVelo News.

## **Esperienze danesi nella segnaletica per ciclisti**

**Jens Erik Larsen**

Ciclo-progettista e Amministratore Delegato  
Idéværkstedet De Frie Fugle  
Frederiksberggade 6,4 DK-1459 København K  
Tel. 33 11 11 75, JE@Friefugle.dk

In Danimarca abbiamo un'esperienza di più di dieci anni di Ciclo Turismo in relazione alle Piste Ciclabili Nazionali. La segnaletica è uno degli strumenti più importanti per sviluppare le piste ciclabili. Sono state tracciate delle nuove linee guida per la segnaletica sulla base di esperienze pratiche.

Dal 1993, 3500 km di piste ciclabili nazionali hanno costituito il fulcro della nostra promozione della Danimarca come il paese del ciclismo estivo. Uno sviluppo recente consiste nel cambiamento di alcune delle piste per uniformarci alla Rete Europea di Piste Ciclabili, EuroVelo, e nell'introduzione di una nuova pista nazionale, Limfjordsruten.

Il marketing si concentra su tre piste principali che fanno tutte parte di piste internazionali:

- Pista Ciclabile del Mare del Nord
- Pista Ciclabile del Mar Baltico
- Pista Copenhagen - Berlino

La segnaletica e le cartine sono due strumenti essenziali per lo sviluppo del ciclismo come svago e del ciclo-turismo. La Danimarca possiede probabilmente il miglior sistema di segnaletica per ciclisti. Le linee guida sono state riviste nel 2000 e molti anni di esperienza sono stati integrati nella loro nuova edizione.





### **Linee guida per la segnaletica**

La Direzione Stradale Danese ha stabilito delle regole per la segnaletica delle piste ciclabili. Il simbolo generale è un cerchio bianco su sfondo blu con l'aggiunta di un numero o un nome, che costituisce il carattere distintivo di quella pista particolare. I vari sentieri locali e regionali, così come i sentieri nella foresta e le strade pubbliche formano così delle reti di strade collegate dalla segnaletica.

Le strade nazionali possono essere distinte per i colori nazionali – numeri bianchi su sfondo rosso. Queste regole basilari per la segnaletica delle piste nazionali sono state seguite anche nel Regno Unito e in Slovenia.

Sono stati inoltre pubblicati dei regolamenti ampiamente rivisti che tengono conto dell'esperienza pratica accumulata con la segnaletica degli anni '90, compresa la segnaletica della rete nazionale di piste di 3,500 km inaugurata nel 1993 e diverse altre lunghe piste.

I nuovi regolamenti non si occupano solo della segnaletica lungo le piste, ma anche della segnaletica da e per le piste e delle piste esterne. Includono anche una sezione riguardante i pannelli informativi e le cartine per il ciclismo e l'escursionismo, con l'intento di assicurare una coerenza tra i simboli dei segnali e quelli delle cartine.

I segnali per ciclisti ed escursionisti mirano a essere sufficientemente chiari senza ingombrare nel paesaggio e a essere dello stesso tipo e standard dei cartelli per i motociclisti. Allo stesso tempo, tuttavia, devono distinguersi chiaramente da questi, così che tutti gli utenti della strada siano in grado sapere esattamente a chi i segnali siano rivolti.

### **Segnaletica delle piste ciclabili**

Il sistema segnaletico ha permesso lo sviluppo di piste ciclabili regionali e nazionali. Nei regolamenti stradali, queste tre categorie di piste ciclabili sono numerate nel modo seguente:

- piste nazionali con i numeri 1 – 15



- piste regionali con i numeri 16 – 99
- piste locali con i numeri 100 – 999

A questo punto conviene tracciare un contorno intorno ai numeri dei tre tipi di piste, così da evitare che li si confonda con le indicazioni di distanza. Il numero può essere incrementato da un nome. Per le piste locali, è permesso un nome solo e si può porre anche un logo autorizzato al posto del nome, per es. un maiale per il Sentiero del Maiale.

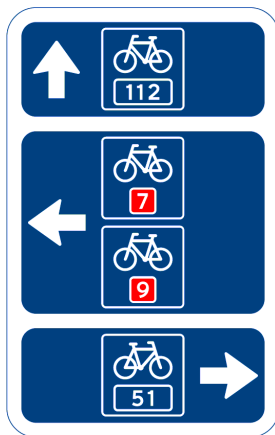
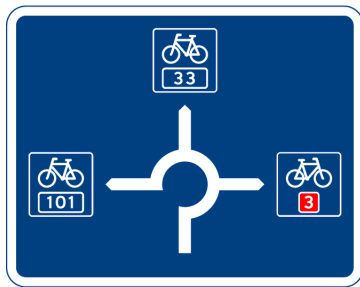
L'ultima opzione menzionata nasce dal desiderio dell'industria del turismo di trovare il modo per dare ai segnali un tocco locale. Del resto, i regolamenti stradali assicurano che i colori e la disposizione di un logo bianco su sfondo blu si accordino con il sistema segnaletico stradale generale.

La segnaletica stradale è intesa anche per un uso nelle aree urbane, laddove sia le piste nazionali che quelle regionali attraversino i centri cittadini; le piste locali possono chiamarsi per esempio "Pendleruten" (Pista dei Pendolari), "Centrumsruten" (Pista del Centro), ecc., e, per esempio, collegare aree residenziali con i centri cittadini.

Il cartello più comune è il segnale della pista, che di solito misura 40 x 40, 30 x 30, 20 x 20 fino a 10 x 10 cm nelle aree forestali e simili. Il cartello è generalmente usato per confermare la pista, ma serve anche per rassicurare nel caso di intersezioni minori, dove può essere posto poco più in là nella strada che si deve imboccare. Il cartello può essere incrementato da una freccia, sullo stesso cartello oppure su di un altro cartello separato posto al di sotto, e sotto al cartello principale si possono indicare separatamente, su di un altro cartello, le destinazioni geografiche ed eventualmente anche le distanze.

L'identificazione della pista consiste nel simbolo della bicicletta e nel numero/nome/logo della pista. Frecce e dettagli simili non devono venire posti all'interno di questo pannello di identificazione. L'identificazione della pista appare su tutti i tipi di segnali, compresi i segnali di direzione, i segnali raggruppati e quelli del tipo delle cartine.

I segnali direzionali sono usati negli incroci, dove la pista cambia direzione, dove è necessario indicare diverse destinazioni geografiche, mentre i segnali raggruppati sono usati appena prima delle intersezioni, dove, per esempio, sia necessario avere informazioni relativamente a diverse piste. I segnali del tipo delle cartine possono venire usati negli incroci molto complicati e nelle rotonde.



### Dimensioni e posizione dei segnali

Costituisce un immenso aiuto per i ciclisti sapere che i segnali in blu sono per loro. Inoltre, aiuta molto anche il fatto che i segnali siano posti sempre sullo stesso lato della strada e alla stessa altezza. Questo consente che la dimensione dei segnali venga ridotta al minimo e assicura che i ciclisti li vedano.

La maggior parte dei ciclisti sono seduti leggermente piegati in avanti e tengono lo sguardo sul sentiero o sulla strada davanti a loro. È quindi consigliabile porre i segnali sul lato più vicino a un'altezza di circa un metro. I segnali non devono però nemmeno venire posti troppo in basso, per il rischio di venire ricoperti dalla vegetazione in estate e dalla neve in inverno.

La dimensione dei segnali dipende dalla velocità dell'utente della strada e dal numero di informazioni del segnale stesso. Le distanze di lettura e l'altezza delle lettere sono state sperimentate in modo pratico. I regolamenti stradali dettano le regole sulla scelta e sulla progettazione dei segnali.

### Segnali di servizio

Ciclisti, escursionisti e motociclisti necessitano anche di informazioni sui servizi. I nuovi regolamenti stradali descrivono i segnali per i luoghi di interesse turistico, i

campeggi, le spiagge, le stazioni, i traghetti, ecc.

In linea di principio, possono venire usati tutti i normali simboli di servizio (segnali M). Con i nuovi regolamenti stradali è apparso un nuovo simbolo: campeggi per ciclisti, escursionisti e motociclisti. Questo simbolo viene già usato in diversi luoghi - come sulla pista "Hærvej" - ma solo adesso è diventato legale!

Sui segnali di servizio ordinario, vengono usati dei colori speculari - testo blu su sfondo bianco. Tuttavia, in relazione ai nuovi regolamenti stradali per ciclisti ed escursionisti, la Direzione Stradale Danese ha deciso semplicemente di usare segnali direzionali con testo bianco su sfondo blu per evitare di complicare le cose più del necessario. D'altra parte, i simboli di servizio dei "segnali M" sono in nero.

Segnali di servizio a parte sono usati solo quando i ciclisti devono seguire un percorso diverso rispetto ai motociclisti. In passato questi segnali non sono stati molto usati, ma con la crescita dell'interesse verso il ciclo-turismo, il Consiglio della Contea di Funen ha messo segnali dalle piste ciclabili della contea verso le attrazioni turistiche, laddove mancavano questo tipo di segnali.

### **Cartine per i ciclisti**

Una cartina ciclistica è di grande aiuto ai ciclisti nella loro definizione del percorso, nel trovare la strada laddove i segnali non siano sufficienti o siano danneggiati, oppure qualora intendano abbandonare la pista segnata. Cartine di questo genere costituiscono anche un bel ricordo per i turisti. Una cartina ciclistica può anche contenere molte informazioni pratiche riguardo ai servizi lungo il percorso.

Tutti I consigli delle contee della Danimarca hanno pubblicato delle buone cartine ciclistiche - la maggior parte in scale 1:100,000 - che sono eccezionali per i ciclisti nelle aree rurali. I Segnali e il formato delle cartine sono stati uniformati, grazie all'Associazione dei Consigli delle Contee della Danimarca, che ha pubblicato un manuale nel 1992 dal titolo "Produzione di Cartine di Piste Ciclabili". Il manuale è stato ampiamente seguito.

I regolamenti stradali propongono dei simboli che si abbinino ai simboli esistenti nel rispetto dei colori e del design. Per esempio, le piste ciclabili sono indicate con uno sfondo blu nelle cartine, insieme ai riquadri numerati delle piste corrispondenti all'indicazione di piste nazionali, regionali e locali.

### **Per ulteriori informazioni**

"Road Regulations for Signing Cycle and Hiking Routes" (solo in danese) con relative illustrazioni, The Road Directorate 2000, si può ottenere tramite la Direzione Stradale, tel. +45 33 93 33 38. [www.vejregler.dk](http://www.vejregler.dk)