





# KVALITETSSTANDARD

## HÆRVEJENS VANDRE- OG CYKELROUTE



Vandrerute   
Cykelrute 



Hærvejen er en 638 km lang vandrerute og 454 km lang cykelrute. Cykelruten er National cykelrute nummer 3. Hærvejen løber gennem 15 kommuner med en strækning af betydelig længde samt krydser arealer for 7 enheder under Naturstyrelsen – 100 km på vandreruten og 40 km på cykelruten.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	SIDE
1 OM ARBEJDET MED HÆRVEJENS KVALITET SOM RUTE	3
2 ETAPER, FACILITETER OG OPHOLD	5
3 SERVICES	8
4 TRYGHED OG TRAFIK	9
5 AFMÆRKNING, HENVISNING OG FORMIDLING	13
6 RUTENS UNDERLAG	15
7 RUTENS OMGIVELSER OG REKREATIVE KVALITET	17
8 OPLEVELSER OG FORMIDLING	20
9 HÆRVEJENS PERLER	21
10 KVALITETSSIKRING I DRIFTEN	22
5.1 AFMÆRKNING VANDRERUTEN (UDDYBNING AF KAPITEL 5)	24

Foto: Anne Sophie Petersen (side 4, 7, 15)  
Ditte Lavente (forside nederst, side 5, 12, 13, 14, 20, 26)  
Niels Fabæk (forside øverst, side 16, 21, 22, 25)  
Roar Paaske (side 11)

Kvalitetsstandarden er udarbejdet af en arbejdsgruppe nedsat af medlemskommunerne i Udvikling Hærvejen med faglig sparring fra Dansk Cykelturisme og Dansk Vandrelaug.

1. udgave 2023

# 1 OM ARBEJDET MED HÆRVEJENS KVALITET SOM RUTE

Målet med denne kvalitetsstandard er for det første at sikre, at de vandrende og cyklende får en rekreativ oplevelse i høj kvalitet på Hærvejen.

Hvis ikke oplevelsen af omgivelserne, underlaget samt oplevelser undervejs er høj, får brugerne ikke en god tur; de kommer næppe igen eller anbefaler ruten til andre.

For det andet skal ruten være trafiksikker at færdes på og opleves tryk.

For det tredje skal der i planlægningen af ruten sikres et niveau for faciliteter og services, der understøtter det daglige behov for toiletter og vand, pauser og ophold, overnatning, indkøb og bespisning.

Ovenstående indsatsområder er dækket af denne kvalitetsstandard, der indeholder anbefalede mål og aftalte mål, der skal være fuldførte enten i 2026 eller 2032.

## 1.1 Mål, strategi og vision for Hærvejen

Med kvalitetsstandardens aktiveres det grundlæggende indsatsområde Et kvalitetsløft af vandre- og cykelruten

fra "Strategi for udvikling af Hærvejen" (2022) med vægt på de vedtagne udviklingsprincipper: øg kvaliteten, flere ud i naturen, koncentrerer udviklingen og beskyt og benyt naturen.

Med kvalitetsstandardens er det målet at aktivere strategiens vision:

***Hærvejen – en ikonisk vandre- og cykelrute med lokal værdi og international tiltrækningskraft.***

***Med sine tusinde års Danmarks-historie og hundreder af kilometers rejse gennem Jyllands landskaber og kulturhistorie knytter Hærvejen sammenhæng mellem fortid og nutid, mellem syd og nord, mellem det indre og ydre. På Hærvejen får du bevægende oplevelser.***



### DET ANBEFALES, AT HÆRVEJENS VANDRERUTE:

- Har så meget natursti som muligt
- Undgår asfalt
- Har så lidt grusvej som muligt
- Er afvekslende
- Undgår befærdede veje, herunder cykelstier, og industrialiserede områder
- Passerer udsigtspunkter og naturscenerier samt om muligt kulturelle punkter
- Formidler Hærvejens historie



### DET ANBEFALES, AT HÆRVEJENS CYKELRUTE:

- Løber på asfalt eller fast grus
- Undgår løst underlag som sand og jord
- Er afvekslende
- Undgår befærdede veje og industrialiserede områder
- Passerer udsigtspunkter og naturscenerier samt om muligt kulturelle punkter
- Formidler Hærvejens historie

## 1.2 Målgrupper

Målgruppen på Hærvejen er komfortvandreren- og cyklisten, der vandrer eller cykler i få dage, og som ønsker et vist niveau i komfort og kvalitet. Derudover er det den 'hårde' vandrer og cyklist, der færdes over længere strækninger i flere dage og gerne overnatter på et herberg eller i et shelter. Endeligt er det dagsturisten der vandrer en dag på Hærvejen eller på en af rutens certificerede vandresløjfer.

## 1.3 Bæredygtighed

Hærvejen skal som en stærk destination for vandring og cykling bidrage til bæredygtige løsninger miljø- og naturmæssigt, økonomisk, kulturelt og socialt langs ruten. I kvalitetsstandarden er der lagt vægt på bæredygtighed gennem anbefalinger af miljørigtige materialer. Samtidig er det hensigten at øge den økonomiske, kulturelle og sociale bæredygtighed langs ruten ved at bidrage til de lokale samfund med en rute i høj kvalitet, nye mødesteder og en stærk formidlingsmæssig sammenhæng langs ruten.



## 1.4 Visuel identitet

Hærvejen har udviklet sin egen visuelle identitet. Hensigten med denne er blandt andet at skabe en stærk fysisk og fortælle-mæssig sammenhæng og identitet langs hele ruten. For brugernes skyld og for det fælles hensyn i samarbejdet er det derfor et mål, at den fælles visuelle identitet altid er et grundlag, når der skal etableres nyt langs ruten. I forlængelse heraf må det dog bero på en lokal vurdering af, om den visuelle identitet skal tillempes lokale forhold.

## 1.5 Sammenhæng mellem kvalitetsstandard og metoder til fysisk gennemgang af Hærvejen

I 2023 er Hærvejen blevet gennemgået af professionelle konsulenter med fokus på bl.a. trafik og tryghed, oplevelser, underlag og landskab for at få et samlet billede af ruten og de enkelte etapers kvalitet. Der er udviklet en metode for vandreruten og en for cykelruten, der pointsætter de enkelte værdier som tryghed, landskab, underlag mv. Metoderne er forskellige for vandre og cykelruten.

Mål og indsats supplerer hinanden på tværs af rute-gennemgangens metoder og denne kvalitetsstandard, men de er ikke enslydende og kan derfor ikke læses en til en.

## 1.6 Vejdirektoratets Principper for De Nationale Cykelruter

Vi har i denne kvalitetsstandard for den del af anbefalinger og mål, der vedrører cykelruten til en vis grad indarbejdet de principper, som Vejdirektoratet i 2023 har vedtaget i *Principper for de Nationale Cykelruter*.

Principperne skal anvendes som vurderingsgrundlag, når kommuner ansøger om ændringer af de eksisterende Nationale Cykelruter, eller hvis der skal planlægges en ny National Cykelrute. Det er dog for Vejdirektoratet også et håb, at kommunerne vil se principperne som et brugbart værktøj til brug for forbedringer/opgraderinger af eksisterende Nationale Cykelruter. Alle principperne i rapporten er udformet som anbefalinger til ruterne og stierne, som generelt bør følges.

Find de relevante rapporter på [cykelviden.dk](http://cykelviden.dk) samt grundlaget for Vejdirektoratets administration af om-lægninger på de nationale cykelruter på: Administration af Nationale Cykelruter ([vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk))



## 2 ETAPER, FACILITETER OG OPHOLD

**Etaperne er grundstenene i de vandrende og cyklendes planlægning og dagsoplevelser. En etape skal være tilrettelagt med særlig vægt på en høj rekreativ værdi samt adgang til oplevelser af Hærvejens egen historie.**

For at møde gæsternes behov for at spise og sove efter en dagstur skal etapernes start/slutsteder gerne ligge tæt på servicemuligheder som indkøb, overnatning i en seng samt offentlig transport.

En vandrer går typisk 15-20 (25) km dagligt. En cyklist cykler typisk 40-60 km om dagen. Indenfor disse distancer skal det derfor sikres, at brugerne af Hærvejen dagligt møder faciliteter og services, der dækker behovene for vand og toiletter, overdækkede pausesteder og muligheden for at vælge mellem at sove primitivt eller i en seng. Det giver brugerne forudsigelighed, gør planlægningen lettere og sikrer dagsture, hvor de basale behov er imødekommet.



Vandreruten

**ETAPER**

**AFTALTE MÅL 2026**

Vandrerutens etaper har en vejledende længde på 15-22 km dog under hensyn til lokale forhold som for eksempel, at en aktivering af byerne som start/slutsteder for etaper kan veje tungere end hensynet til etapernes længde.



Cykelruten

**ETAPER**

**AFTALTE MÅL 2026**

Cykelrutens etaper har en vejledende længde på 40-60 km dog under hensyn til lokale forhold som for eksempel, at en aktivering af byerne som start/slutsteder for etaper kan veje tungere end hensynet til etapernes længde.



Vandre- og cykelruten

## FACILITETER OG OPHOLD AFTALTE MÅL 2026

**Alle etapers start/slut steder skal have:**

- En adresse
- Et orienterende formidlingsskilt
- Et mødested for de lokale og for de vandrende/cyklende, hvor det er rart at opholde sig, derfor gerne bænke.

**Ligger etapens start/slutsted i naturen skal der derudover være:**

- Nærhed til en p-plads til mindst 4 biler
- Et overdækket borde-bænkesæt eller overdækket spisemulighed
- Toilet, gerne 'træk og slip' og ellers muld *(Der kan henvises til faciliteter som vand/toilet der ligger 3-400 meter væk fra startstedet.)*
- Drikkevand
- Gerne adgang til offentlig transport eller flextrafik.



Vandre- og cykelruten

## FACILITETER, OPHOLD OG SERVICES ANBEFALEDE MÅL 2026

**Alle etapers start/slutsteder skal gerne have adgang til:**

- Offentlig transport
- Indkøb af dagligvarer
- En en aktør som f.eks. B&B, der tilbyder senge at sove i
- Hvis start/slutstedet ligger i naturen skal der gerne være nærhed til services som indkøb, bispisning og overnatning i rimelig gåafstand op til 2-3 kilometer.

Hvis ikke det er muligt, skal der på ruten gerne være adgang til services som indkøb, overnatning i en seng og spisesteder hver 15-20 km på vandrerruten og hver 25 km på cykelruten.



Vandre- og cykelruten

## FACILITETER OG OPHOLD AFTALTE MÅL 2026

### Lejrpladser

På vandrerruten skal der være fri adgang til brugen af en lejrplads for hver mindst 15-20 km og på cykelruten hver 25 km med adgang til:

- Shelter\*
- Vand\*\*
- Borde og bænke
- Ildsted (gerne med brænde)
- Gerne affaldsstativ
- Toilet
- Formidlingsskilt

Pladsens kapacitet i shelterpladser skal gerne være til mindst 5-6 personer. Henvis gerne til andre shelterpladser nær ruten, så kapaciteten for primitive overnatningspladser på ruten øges.

\* På cykelruten kan der henvises til en shelterplads der ligger op til 2 km fra ruten, dog skal der på selve ruten være mulighed for overdækket ophold med ovenstående faciliteter men eventuelt uden shelter.

\*\* Der kan henvises til en vandpost, der ligger op til 300-400 meter væk fra lejrpladsen.



Vandreruten

## AFTALTE MÅL 2026

### Bænke

På vandreruten skal stå en bænk eller et borde-bænkesæt hver 4-5 km langs hele ruten gerne ved udsigter eller steder, der indbyder til naturligt ophold.

## VEJDIREKTORATET ANBEFALER

### Toiletter og vand

Vejdirektoratet anbefaler i *Principper for de Nationale Cykelruter*, at toiletter og vandposter bør sikres med et interval på max. 10 km. En anbefaling der både kan gælde for Hærvejens vandre- og cykelrute.

### Bænke

Vejdirektoratet anbefaler i *Principper for de Nationale Cykelruter*, at muligheden bør sikres for at sidde på en bænk eller et bord-bænkesæt, som ligger umiddelbart på cykelruten med et interval på max. 5 km.

# 3 SERVICES

**Daglig adgang til services som indkøb, bespisning og overnatning i en seng er essentielle for den gode vandre- og cykeltur.**

Services kan ligge spredt langs ruten, men det anbefales, at der indenfor hver 15-20 km på vandrerruten og 25 km på cykelruten er adgang til et knudepunkt med en koncentration af særlige services (se tabel).

Knudepunktet skal gerne indbyde til et hyggeligt ophold f.eks. gennem et mødested med bænke, et hærvejsskilt mv. Hærvejsbrugerne er gæster, der gerne vil bydes velkomne og ønskes god tur. Tænk gerne i muligheder for lokalt værtskab.

Knudepunktet kan også være et start/slutsted for en etape.

Udover de koncentrerede services i knudepunkterne anbefales det, at der ved etapernes start/slut sted gerne fra 2026 skal være adgang til offentlig transport, indkøb af dagligvarer, senge at sove i. Hvis start/slut ligger i naturen skal der gerne være nærhed til services som indkøb, bespisning og overnatning i rimelig gåafstand op til 2-3 kilometer (se side 5).

## **Partnerskaber og samarbejde**

Etabler dialog og samarbejder med herberger, foreninger, frivillige og erhverv som lokale ambassadører for eller værter i deres by og egn samt om muligheden for, at de kan servicere gæsterne med se anbefalede services.

## **Værtskab**

Det er godt værtskab at byde hærvejsgæsterne velkomne, at anerkende og hylde den fysiske anstrengelse på en tur i 'i det ukendte', og ønske videre god tur – både undervejs på ruten og ved rutens start- og slutsteder. Det er godt værtskab at sikre skabe gode rammer, hvor det er behageligt at opholde sig og let at orientere sig.



## Vandre- og cykelruten **SERVICES OG KNUDEPUNKTER** **ANBEFALEDE MÅL 2026**

**For at være et knudepunkt skal der være adgang til:**

- Indkøb i en dagligvarebutik, der er min. åben kl. 8-18
- Overnatning. Vi anbefaler, at der er flere overnatningssteder samt gerne forskellige typer af serviceniveau
- Bespisning eller alternativt f.eks. købmand, hvor der kan købes retter, der er klar til at spise.
- Toilet og vand

**Andre anbefalede servicemuligheder er:**

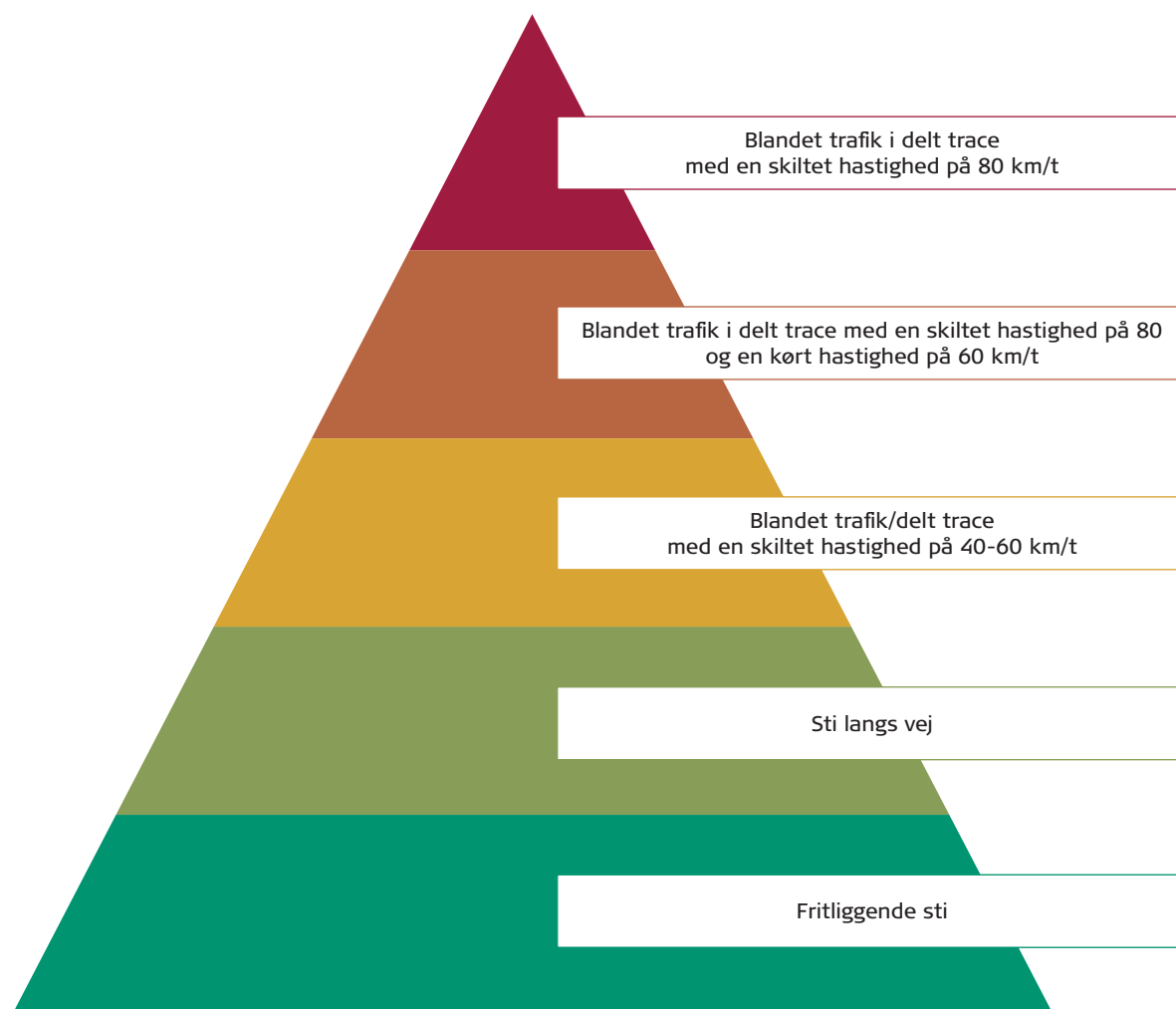
- Bespisning (cafe/restaurant/andet)
- oplade elcykel, mobiltelefon
- tage et bad
- opbevare bagage
- tanke vand
- købe en madpakke
- få bagagetransport
- på cykelruten adgang til servicering af cykel og/eller køb af lappegrej, pumper mv.
- parkere cykler
- Kollektiv trafik



# 4 TRYGHED OG TRAFIK

En rute skal være sikker at færdes på og tryk i oplevelsen. Faktorer som hastighed, årsdøgntrafik<sup>1</sup> (ÅDT), (trafiktryk), andel af tunge køretøjer og delt trace med andre trafikanter er essentielle. Jo lavere ÅDT, jo lavere hastighed og lethed i at orientere sig om andre trafikanter, jo bedre og tryggere opleves ruten.

Hensigten er at undgå at dele trace med andre primært motoriserede trafikanter, og her er især bilernes kørt hastighed og mængde afgørende. Grundlæggende kan man for både cykel- og vandrerruten anbefale mest fra bunden og ikke noget fra toppen.



<sup>1</sup> Årsdøgntrafik

Ved årsdøgntrafikken (ÅDT) forstås trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Denne opgørelsesmåde anvendes som et sammenfattende udtryk for færdselsmængden på et givet sted (eller strækning).



Vandre- og cykelruten

## TRYGHED OG TRAFIK

### ANBEFALEDE MÅL 2026

## I DEN BLANDEDE TRAFIK UDENFOR BYMÆSSIG BEBYGGELSE

### Årsdøgns trafik (ÅDT)

At vandre- og cykelruten ikke løber på veje med en årsdøgns trafik (ÅDT) på mere end 500 køretøjer i døgnet. Anbefalingen indgår som et max antal i Vejdirektoratets *Principper for de Nationale Cykelruter*.

### Stier langs veje i blandet trafik uden for bymæssig bebyggelse

Stier langs en vej i blandet trafik uden for bymæssig bebyggelse (fortove, stier, cykelbaner, dobbeltrettede stier, ensrettede stier; altså stier langs veje, der hovedsageligt følger vejens forløb) bør kun undtagelsesvist anvendes og kun på kortere strækninger af Hærvejens forløb. Disse veje er ofte meget trafikerede, og det kan opleves som ubehageligt at færdes tæt ved hurtigkørende biler, derudover er der ofte meget få oplevelser langs disse veje.

### Tung trafik

Hvis vejen giver adgang til funktioner med meget tung trafik fra f.eks. maskinstationer eller grusgrave, bør strækningen ikke indgå, hvis ruten forløber i den blandede trafik på vejarealet.

### Principper for De Nationale Cykelruter

Vejdirektoratet har udgivet *Principper for de Nationale Cykelruter* med principper, der skal overholdes ved omlægninger af de nationale cykelruter. Vi anbefaler, at Hærvejen som National cykelrute 3 følger disse principper langs hele ruten.

### Hastighed

Den tilladte hastighed på bilveje vil typisk være den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t. Den reelle kørehastighed på disse veje anbefales dog kun at være omkring 60 km/t (85% fraktil), hvis strækningen skal indgå i Hærvejens rutenet. Anbefalingen indgår som et 'bør' i Vejdirektoratets *Principper for de Nationale Cykelruter*.

### Sikkerhed i den blandede trafik

En del af Hærvejens forløb omfatter veje, hvor biltrafikken og cykeltrafikken er blandet på vejarealet. Det er vigtigt, at de trafikale forhold på disse veje er sådan, at de vandrende og cyklende føler sig trygge og er sikre ved at færdes sammen med biltrafikken.

### Kan vandreruten ikke føres væk fra veje med ÅDT på mere end 500 i døgnet må:

vandreruten højst forløbe 300 meter ad gangen i den blandede trafik på vejarealet på en vej med en ÅDT på mere end 500 og op til 1.000 i døgnet, hvis ruten løber i den blandede trafik på vejarealet.

### Kan cykelruten ikke føres væk fra veje med ÅDT på mere end 500 i døgnet må:

cykelruten højst forløbe 2000 meter ad gangen på en vej med en ÅDT på mere end 500 og op til 1.000 i døgnet, hvis ruten forløber i den blandede trafik på vejarealet.

## I DEN BLANDEDE TRAFIK I BYMÆSSIG BEBYGGELSE

Etabler en trafikssikker ruteføring gennem byområder. Benyt gerne allerede eksisterende trafikssikkerheds foranstaltninger som krydsninger ved lyskryds med signal eller helleanlæg.

Ruteføringen bør søge grønne områder og attraktive bydele.

Ruteføringen bør over længere forløb undgå fortove og stier langs trafikerede veje.

For cykelruten anbefales det at følge Vejdirektoratets *Principper for De Nationale Cykelruter* (2023) for strækninger i bymæssig bebyggelse.

## CYKELSTI, DELT TRAFIK VANDRERE OG CYKLISTER

Det anbefales, at vandrere og cyklister ikke deler samme ruteforløb typisk på en cykelsti, da det skaber trafikal utryghed.

Er det ikke muligt at adskille færdsel for vandrende fra cyklende anbefales det at markere hvilken del af stien, der er dedikeret til færdsel af henholdsvis vandrende og cyklende.



Vandre- og cykelruten

## TRYGHED OG TRAFIK

### ANBEFALEDE MÅL 2032

I byzoner samt på trafikerede veje (typisk gennemfartsveje og fordelingsveje) kan der afhængigt af de lokale trafikale forhold iværksettes forskellige greb, der efter en lokal vurdering højner trafikikkerheden. Herunder er listet en række mulige løsninger, der kan tages i brug.

#### Langs trafikerede veje

Etabler gerne cykelbaner, cykelstier eller dobbelttreppede cykelstier langs vejen

#### Krydsninger af veje

Ved krydsning med trafikveje og fordelingsveje bør der være krydsningsfaciliteter. Krydsningsfaciliteter kan udføres som midterheller, stitunneller, stibroer eller i bymæssig bebyggelse som signalanlæg eller hævede flader. Endelig kan der med fordel etableres vigearealer (cykelsløjfer), hvor cyklister eksempelvis i T-kryds skal krydse over på en sidevej.

Se mere i Vejdirektoratet: *Håndbog Krydsninger mellem veje og stier*

#### Lokale veje

Lokalveje kan etableres som 2 minus 1 veje.

#### Bomme

Bomme og deres opsætning skal følge Vejdirektoratets regler samt tillade en cykel med trailer at passere let igennem.





# 5 AFMÆRKNING, HENVISNING OG FORMIDLING



Vandre- og cykelruten

**AFMÆRKNING OG HENVISNING**

**AFTALTE MÅL 2025**

## Afmærkning

Rutevejvisning skal altid være entydig og kontinuert, og sikre at den leder de vandrende og cyklende fra start til mål på en tryk og sikker måde.



**Vandrerutens afmærkning** skal følge vejledningen fra *European Ramblers Organisation*.

### Tilføjelse:

på længere strækninger uden retnings skift skal der afmærkes hver 400 m. som en beroligelse for den vandrende (Se henvisning til regler på side 24)



**Cykelrutens afmærkning** skal følge Vejdirektoratets *Håndbog vejvisning for cyklister*.

### Tilføjelse:

På længere strækninger uden retnings skift skal der afmærkes for hver 3 km.

## Henvisning til nær- og fjernmål

Hvor de lokale forhold og en eventuel lav frekvens af services og faciliteter gør det relevant skal der på vandre- og cykelruten henvises til nær og fjernmål for services, faciliteter, byer og oplevelser uden for ruten i en vejledende afstand af op til 2 km.



Vandre- og cykelruten

## ORIENTERENDE FORMIDLINGSSKILT AFTALTE MÅL 2025

### FORMIDLINGS- OG ORIENTERINGSSKILTE

På etapernes start/slutsteder og mødesteder i byer, der er knudepunkter skal stå et skilt, der fungerer som en portal til området og dets særlige landskab, natur, historie, oplevelser, faciliteter og services.

#### Indhold:

- Kort over området i relevante udsnit med angivelse af faciliteter som vand, toiletter og overdækket ophold samt gerne tekstbaseret angivelse af afstand til målet.
- Services som indkøb, bespisning og overnatning kan formidles med henvisning til en digital løsning.
- Ved etapers start/slutsteder orientering om lokale natur- og kulturoplevelser samt faciliteter på etappen før og efter.
- Sprogversionering.

### FORMIDLINGSSKILTE VED SEVÆRDIGHEDER

#### Indhold:

- Formidling af lokale natur- og kulturoplevelser.
- Sprogversionering.

# 6 RUTENS UNDERLAG

**Rutens underlag har afgørende betydning for den vandreendes og cyklendes oplevelse.**

For **den vandrende** er naturstier og jordveje det mest behagelige at vandre på og er det, vi anbefaler, at vandre-ruten løber mest muligt på. Grus vurderes som neutralt (hverken godt eller skidt at vandre på), mens asfalt er trættende for den vandrende; fysisk, fordi underlaget er hårdt. Oplevelsesmæssigt er det desuden ensformigt, fordi asfalterede forløb ofte løber meget lige ud.



Vandreruten  
**UNDERLAG**

**ANBEFALET MÅL 2026**

At vandreruten højst har asfalt som underlag på 25% af en etape.

**Kan ruten ikke føres væk fra asfalt, anbefales følgende:**

Så vidt muligt at afbryde sammenhængende strækninger på asfalt ved at føre ruten ind på andet underlag.

At etablere gode rekreative oplevelser og pausesteder undervejs på strækningen.

For **den cyklende** er det hårdt at cykle på løst underlag som groft grus og jord. Cyklen kommer i svingninger, huller giver en ujævn kørsel og mindsker den gode oplevelse. Asfalt og hårdt grus giver en god kørekomfort og en blanding af de to typer underlag højner oplevelsen af en varieret rute.



Cykelruten  
**UNDERLAG**

**AFTALTE MÅL 2026**


At cykelruten forløber på fast grus eller asfalt på alle veje. Ingen jord, sand eller løst grus.

**Følg gerne Vejdirektoratets anbefalinger:**  
PA, MB, leret grus, stenmel.







A photograph of a hiker in a forest. The hiker is wearing a dark green jacket, dark pants, and a red and black backpack. He is standing on a dirt path, leaning against a large tree trunk. The forest is lush with green foliage and sunlight filtering through the trees.

## 7 RUTENS OMGIVELSER OG REKREATIVE KVALITET

En væsentlig del af den samlede oplevelse af det at vandre og cykle er omgivelserne og deres sammenhæng med rutens underlag, trafikens hastighed og mængde, oplevelser undervejs og de sanseindtryk, man får. Hermed er det, der er absolut vigtigst i oplevelsen af en rute samtidig det, der er sværest at beskrive og sætte mål for; hele sammenhængen her benævnes den rekreative kvalitet.

For at skabe sammenhæng til de to metoder, der er udviklet til henholdsvis en gennemgang af vandrouten og cykelruten samt de udkomne ruterapporter (2023) er den tilsvarende point-værdi fra de to metoder angivet yderst til højre i tabellen. De to metoder inkluderer ikke helt de samme kriterier. Hvor metoden til vandreruten pointgiver omgivelser, vurderer metoden for cykelruten udover landskab/omgivelser også faktorer som underlag og tryghed. Derfor gælder nederste linje i hver række kun for cykelruten.

REKREATIV VÆRDI	NØGLEKRITERIER FOR OPLEVELSEN
9	<p><b>Tillægsord:</b> storslået/enestående</p> <p><b>I det åbne land:</b> går gennem attraktiv natur præget af mange landskabsændringer og af naturlig stilhed. Mange og til dels spektakulære elementer: udsigter, vand, skov og idyl.</p> <p><b>I by:</b> historisk bymiljø, f.eks. bindings-værkshuse, brostensgader, o. lign.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> sti og landskab går op i højeste enhed</p>
8	<p><b>Tillægsord:</b> flot, attraktivt</p> <p><b>I det åbne land:</b> strækningen går gennem landskaber, hvor natur udgør min. 50 % af de rutenære landskaber. Der er landskabsændringer og naturlig stilhed. Ingen landbrugsbygninger og industrialanlæg af betydning. Strækningen har en del elementer som udsigter, vand, skov, idyl.</p> <p><b>I by:</b> historiske miljøer, smukke huse og belægninger</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> tryk og komfortabel infrastruktur i eget tracé gennem attraktive områder.</p>
7	<p><b>Tillægsord:</b> dejligt</p> <p><b>I det åbne land:</b> natur udgør mindst 25 % af de rutenære landskaber, eller der er mange afvekslinger. Landbrugsbygninger, industrialanlæg mv. kan kortvarigt forstyrre harmonien. Strækningen har elementer som udsigter, udsyn, skov, vand, stilhed og idyl.</p> <p><b>I by:</b> Dejligt byområde med grønne beplantninger.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> tryk og komfortabel infrastruktur gennem afvekslende områder.</p>
6	<p><b>Tillægsord:</b> rart.</p> <p><b>I det åbne land:</b> rolige landskaber. Landbrug, industrialanlæg, vindmøller m.m. kan forstyrre på kortere strækninger, også med støj. Strækningen kan have elementer som udsigter, udsyn, skov, vand og idyl.</p> <p><b>I by:</b> afvekslende byggestil, grønne områder.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> tryk og komfortabel infrastruktur igennem neutrale landskaber.</p>
5	<p><b>Tillægsord:</b> neutral.</p> <p><b>I det åbne land:</b> ensformigt landskab uden særlige æstetiske værdier med marker, levende hegn, landbrug, mindre landsbyer, vindmøller og evt. højspændingsmaster. Evt. sporadisk støj fra veje og industri.</p> <p><b>I by:</b> Ensformigt parcelhuskvarter eller anden type byggeri.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> tryk eller komfortabel infrastruktur igennem neutrale landskaber.</p>
4	<p><b>Tillægsord:</b> kedeligt, uønsket.</p> <p><b>I det åbne land:</b> få ændringer i landskabet. Store marker og landbrug samt industrialanlæg dominerer. Evt. sporadisk støj fra veje og industri.</p> <p><b>I by:</b> ensformigt uden grønne omgivelser.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> tryk eller komfortabel infrastruktur igennem monotone landskaber.</p>
3	<p><b>Tillægsord:</b> ubehageligt, træls</p> <p><b>I det åbne land:</b> Landskab uden æstetisk værdi.</p> <p><b>I by:</b> industriområder.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> enten utryk eller ukomfortabel infrastruktur.</p>
2	<p><b>Tillægsord:</b> ubehageligt, utrygt.</p> <p><b>I det åbne land:</b> landskab uden æstetisk værdi.</p> <p><b>I by:</b> Aktivt industriområde.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> meget utryk eller ukomfortabel infrastruktur.</p>
1	<p><b>Tillægsord:</b> ulovligt, farligt</p> <p><b>I det åbne land:</b> landskab uden æstetisk værdi. Brede og stærkt trafikerede veje i tæt bolig – eller indutribeyggelse.</p> <p><b>I by:</b> industriområder med støj, røg og lugt.</p> <p><b>Oplevelse (gælder kun cykelruten):</b> ikke tilgængelig pga. lov- eller adgangsforhold.</p>

Skemaet er opdelt i tre grupper. Strækninger med de tre nederste værdier bør altid undgås. De tre midterste er acceptable, men betragtes som transportstrækninger uden positiv indflydelse på brugeroplevelsen. De tre øverste omhandler strækninger, der i særlig grad højner brugeroplevelsen.

			SAMMENHÆNG TIL METODER I RUTEGENNEMGANG	
	AFTALT MÅL 2026	ANBEFALEDE MÅL 2032	Svarende til pointskala vurdering af omgivelser på vandreruten	Svarende til pointskala vurdering af rekreativ værdi på cykelruten
			2,0	9
			1,8	8
	At 10% af hver etape har en værdi på 7 eller derover i omgivelser eller rekreativ værdi	At ruten på hver etape har en gennemsnitlig rekreativ værdi på 7 eller derover	1,6	7
	Rutens etaper har en gennemsnitlig rekreativ værdi på 6 eller derover		1,2	6
			0,8	5
	Ruten må højst forløbe på strøg med en rekreativ værdi på 5 på 25% af en etapes totale længde		0,4	4
			0	3
			0	2
			0	1

# 8 OPLEVELSER OG FORMIDLING

Hærvejen er en kulturhistorisk rute båret af en historisk fortælling og store naturoplevelser. Formidlingen af historiske steder og natur langs ruten er essentiel – særligt in situ – det var her det skete, eller her det kan ses! Ruten skal være båret af oplevelser på nationalt, regionalt og lokalt niveau.

Der skal skabes en stærk identitet for hver etape, hvor historisk og naturmæssige sammenhænge og oplevelser italesættes, formidles, iscenesættes.

## Hærvejen som pilgrimsrute

Hærvejens vandrerute er et led i de skandinaviske *The Routes of the Saint Olav Ways*, og cykelruten er en del af den europæiske *Eurovelo 3 Pilgrims Route*. Formidling af lokale steder relateret til den norske Olav den Hellige II (995-1030) samt pilgrimshistorie er derfor også relevant.

## Særlige oplevelser

På hver etape skal der gerne være mindst en særlig formidlet/iscenesat natur- eller kulturoplevelse.

Derudover kan der tænkes i udviklingen af større eller mindre oplevelser langs ruten som i det beskrevne herunder.



## Vandre- og cykelruten OPLEVELSER AFTALTE MÅL 2026

Hærvejens historiske rødder er en vigtig del af rutens ikoniske kvalitet. Der skal skabes et stærkt narrativ om Hærvejen langs hele ruten i formidlingen af oplevelser og historie. På alle etaper skal der være mindst en fortælling, der formidler Hærvejens historie.

Eksempler på kulturspor, der kan fortælle noget om Hærvejen eller anden af den historiske færdshistorie, er hjulspor, hulvejsspor, historiske broer, historiske overfartssteder, runesten, klynger af gravhøje, særlige stednavne, historiske steder med tilknytning til Hærvejen.

## Signaturoplevelser

En Signaturoplevelse er en større natur-, historie eller kulturoplevelse, der ligger ganske nær Hærvejen og som kan styrke vejens kernefortælling, brand og appel til vandrere og cyklister.

Signaturoplevelser skal spille ind i fortællingen om Hærvejen som en rute båret af det historiske og det autentiske. 'In situ' er derfor et vigtigt begreb, altså at det var her det skete! På Hærvejen får du store naturoplevelser samt et blik ind i landskabets fortælling om færdsel gennem tiden.

En Signaturoplevelse kan være en enkelt attraktion eller en klynge af oplevelser, der ligger i gåafstand fra hinanden.

## Mikrooplevelser

Planlæg mikrooplevelser. Ryd f.eks. for fine udsigter og sæt en bænk, før ruten forbi et æbletræ eller bærbuske, små hærvejsdepoter med sødt/drikkevarer/frugt, inddrag sjove stednavne, en hængekøje eller en bænk ved åen.

Mikrooplevelser er også et redskab til generelt løft af en kedeligere stræknings rekreative værdi.



## 9 HÆRVEJENS PERLER

Hærvejens perler er certificerede vandre- eller cykelruter langs Hærvejens vandre- eller cykelrute.

Hærvejens Perler skal være certificerede efter international standard enten gennem *Deutsches Wanderinstitut* eller *European Ramblers Association*.

Hærvejens Perler skal ligge i direkte tilknytning til vandre- eller cykelruten.



# 10 KVALITETSSIKRING I DRIFTEN AFTALTE MÅL 2023

**Drift og vedligehold er vigtige parametre for, at brugerne oplever, at ruten er god at færdes på. Det er derfor vigtigt, at der fastlægges procedurer for drift og vedligehold af Hærvejen samt at de fornødne ressourcer sikres.**

Ansvarlige for rutens vedligehold og drift er alt efter det aktuelle lodsejerforhold og lokale aftaler kommuner eller Naturstyrelsen.

## **Afmærkning**

Rutens afmærkning skal gennemgås for fejl og mangler hvert år i februar-april.

## **Bevoksning**

Ruten skal efter behov og lokale forhold siderums-beskæres for at sikre farbarhed samt synlighed af afmærkning.

Strækninger med beplantning bør køres igennem én gang om året for at sikre, at beplantning og bevoksning ikke er til gene for de vandrende og cyklende, dækker for skiltning, for oversigt ved vejkryds eller hindrer brug af borde/bænke.

Beplantning på cykelruten skal beskæres, så frihøjde over stien er mindst 2,75 m. Beplantning skal beskæres, så frihøjden over kørebanen er mindst 4,2 m – dette gælder også for den nærmeste meter uden for kørebane-kanten. Græs skal slås på relevante delforløb, omkring rutemarkering, infotavler og bænke<sup>2</sup>.

## **Sæson for toiletter, drikkevand og lejrpladser**

Kommunale toiletter, vandposter med drikkevand og lejrpladser skal holdes åbne mindst i perioden uge 14-42.

På hver etape skal der være mindst et helårsåbent toilet og vand med offentlig adgang.

## **Toiletter**

Kommunale toiletter langs ruten herunder muldtoiletter skal holdes rene og pæne og jævnligt rengøres i perioden uge 14-42.

## **Vandposter med drikkevand**

Offentlige vandposter med lokal brøndboring langs ruten skal følge gældende regler for vandets kvalitet.

<sup>2</sup> Vejdirektoratets *Principper for De Nationale Cykelruter* (2023) s. 46.

### Lejrpladser

Kommunale lejrpladser langs ruten skal holdes rene og pæne. Før jævnligt tilsyn i perioden uge 14-42 i forhold til opfyldning af eventuelt brænde og tømning af affald.

### Faciliteter

Udstyr knyttet til ruten: stenter, klaplåger, pæle, bænke, shelters, gangbrædder, trin, broovergange, infotavler og lignende skal løbende vedligeholdes og være tidssvarende og sikker i brug. Al rutens udstyr skal være funktionsdygtigt og i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.

### Ved vejarbejde eller anden afspærring

Lukkes dele af ruten midlertidigt skal informationen kommunikeres til brugerne og en alternativ ruteføring skal skiltes og afmærkes.

### Årsdøgnstrafik

Kommunerne bør hvert tredje år gennemgå de trafikale forhold for vandre- og cykelruten for at sikre at anbefalinger og aftaler om trafiktryk, hastighed og tung trafik i kvalitetstandarden er overholdt.

Trafikmængde kan tjekkes i Mastra (Vejdirektorats oversigt over trafiktællinger) ved tvivl. Der opereres med intervaller for døgntrafik:

ÅRSDØGNSTRAFIK	EKSEMPEL
0	Fritliggende sti
1-20	Ærindevej, Adgangsvej
21-200	Sekundær lokalvej, Boligvej
201-500	Primær lokalvej, Byvej,
501-2.000	Fordelingsvej
2.001-4.000	Fordelingsvej, Gennemfartsvej
4.000+	Gennemfartsvej, Motorvej

### Data

Data om faciliteter samt rutens forløb skal ved ændringer opdateres i GeoFa eller Udinaturen af den ansvarlige kommune. Ruteændringer skal også sendes til Udvikling Hærvejen for at sikre, at alle platforme er opdaterede.

### Ruteændringer af de Nationale Cykelruter og National Cykelrute 3

Alle ændringer af ruteforløb på Hærvejen National Cykelrute 3 skal godkendes af Vejdirektoratet. De Nationale Cykelruter administreres med hjemmel i "Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning" og på grundlag af vejregelhåndbogen "Vejvisning for cyklister". Bekendtgørelsen findes på [retsinformation.dk](https://retsinformation.dk), og vejreglen findes på [vejregler.dk](https://vejregler.dk).

### Revidering kvalitetsstandard Hærvejens vandre- og cykelrute

Forslag til ændringer af standardens tekst og indhold kan løbende sendes til Udvikling Hærvejens sekretariat. Kvalitetsstandarden bliver ved behov opdateret en gang årligt med småjusteringer. I 2027 og 2033 og derefter hvert femte år vurderes behovet for en revidering af standardens mål.



# 5.1 AFMÆRKNING VANDRERUTEN ( UDDYBNING AF KAPITEL 5 )



Vandrerruten

## AFMÆRKNING

### AFTALTE MÅL 2025

- Hærvejen skal være afmærket med Hærvejens eget piktogram
- Afmærkningen skal placeres i rutens længderetning og være synlig på afstand
- Piktogrammet skal placeres på pælen, så vinklen overstiger 45% i forhold til den, der kommer vandrende.
- Ruten skal afmærkes i begge retninger. Piktogrammerne skal være adskilte og hver især angive den aktuelle retning entydigt.
- Vejkryds skal afmærkes i begge retninger, så der ikke opstår tvivl om retnings-skift. Derfor skal der placeres en afmærkning før krydset, der angiver retningen for den ankommende. Efter vejkrydset skal der placeres et piktogram, der synligt for den vandrende i vejkrydset tydeligt angiver retningen. Op til 400 m længere nede ad rutens forløb skal der placeres en beroligelsesafmærkning.
- På lange strækninger, hvor ruten følger samme spor, skal der sættes beroligelsesafmærkning op hver 400 meter
- På lange strækninger med et entydigt forløb som på banesti, kan man udelade beroligelsesafmærkning og i stedet for med jævne mellemrum skabe tryghed i orienteringen for den vandrende ved at angive, hvor lang en strækning ruten følger banestien.
- I fælles forløb med andre ruter skal det være tydeligt, hvad der er Hærvejens forløb, og hvornår de to ruter skiller.
- Afmærkning af vandrerruten skal placeres på pæle og i byområder på et passende alternativ beregnet til formålet som eks. en stander i metal. Afmærkningen skal ikke placeres på andet materiel. Gennem byområder eller langs veje skal man være opmærksom på at placere afmærkningen i en hensigtsmæssig højde samt følge gældende lovgivning for afmærkning.
- På stier, grusveje eller smalle veje hvis bredde gør det let at orientere sig kan afmærkning i begge retninger placeres på samme pæl/samme vejside.
- På veje med midterstribe skal ruten afmærkes på hver side af vejen.



Baseret på en let revidering af (version 2015):

European Ramblers Association, General principles for waymarking  
[era-eww-ferp.org/internal/policies/](http://era-eww-ferp.org/internal/policies/)





## HENVISNINGER

### VEJDIREKTORATET

Håndbogen *Krydsninger mellem veje og stier*

Håndbogen *Vejkryds i byer*

Håndbøgerne om kryds i vejregelserien  
*Planlægning og projektering i åbent land*

Håndbogen *Vejvisning for cyklister*

Håndbogen *Fartdæmpere*

[cykelviden.dk](http://cykelviden.dk)

*Vejvisning på vandre- og rideruter*

### EUROPEAN RAMBLERS ASSOCIATION, VEJLEDNING OM AFMÆRKNING

Policies – European Ramblers Association  
([era-ewv-ferp.org](http://era-ewv-ferp.org))

