

Hærvejen

Cykelruten fra Viborg til Padborg



Udarbejdet af Dansk Cyklist Forbund, Oktober 2009 ved:
Per Christiansen, Erik Hansen og Kristian Tommerup Simonsen



1 Indledning	3
2 Metode	4
3 Fremkommelighed og vejoverflade	5
3.1 Vejtype	6
3.2 Vejoverflade	8
3.3 Forhindringer	12
4 Skiltning	14
4.1 Status for oplysningstavler	15
4.2 Fejl og mangler ved skiltningen	18
4.3 Savnede skilte.....	24
5 Ruteføring	26
5.1 Landskabstyper.....	26
5.2 Attraktioner	27
6 Sikkerhed og trafikbelastning	28
7 Turistmæssig infrastruktur	29
7.1 Overnatningsmuligheder	29
7.2 Cykeludlejning	29
7.3 Reparation og anden hjælp, hvis cyklen bryder sammen.....	29
7.4 Vand, toiletter, spisesteder, indkøbsmuligheder m.v.....	30
8 Transport og tilgængelighed til cykelruten	31
9 Markedsføring og kortmateriale	32
9.1 Cykelguide	32
9.2 Cykelkort.....	33
9.3 Informationstavler på ruten	34
10 Konklusion	36
Bilag	38
Bilag til 3 Fremkommelighed og vejoverflade	38
Bilag til 4 Skiltning	43
4.1 Informativ skilte.....	43
4.2 Fejl og mangler ved skiltningen:	45
Bilag til 5 Ruteføring.....	49
5.1 Landskabstyper.....	49
5.2 Attraktioner	52
Bilag til 7 Turistmæssig infrastruktur.....	56
Bilag til 9 Markedsføring og kortmateriale	58

1 Indledning

Denne rapport er blevet til i et samarbejde mellem Midtjysk Turisme, Syddansk Turisme og Dansk Cyklist Forbund (DCF). Den beskriver den øjeblikkelige tilstand af cykelruten langs Hærvejen, som den ses gennem en cykelturists øjne.

For at sikre en hvis systematik, sammenlignelighed og objektivitet i vurderingen er den tyske teststandart for vurdering af cykelruter valgt. Det skyldes at der endnu ikke er udarbejdet en fælleseuropæisk standart for cykelruter, ej heller nogen specifik dansk. De tidligere tests foretaget i DCF-regi har benyttet den norske testmodel som forbillede, men Hærvejens geografiske placering tæt på tysklands grænse, gør valget af den tyske model oplagt.

Den tyske testmodel er udarbejdet af Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) til brug for en egentlig certificering. Den oprindelige tanke var også en egentlig certificering af Hærvejen, men det har vist sig at ruten ikke kan leve op til kravene i certificeringen. Rapporten fokuserer derfor på at bruge den tyske test som udgangspunkt for anviser på forbedringer. Når de er gennemført vil en egentlig certificering kunne gennemføres. Det skal overvejes om man kan få ADFC til at udføre denne certificering, så Hærvejen kan kobles op på det tyske cykelrutenetværk, med de fordele det kan medføre.

Rapporten afsluttes med en større bilagsdel, hvor alle detaljer er medtaget. Bilagene kan forhåbentlig tjene som drejebog for det konkrete arbejde med at forbedre Hærvejsruten.

Den tyske teststandart arbejder med kriterierne:

1. Navn
2. National cykelrute
3. Fremkommelighed
4. Vejoverflade
5. Skiltning
6. Ruteføring
7. Sikkerhed
8. Turistmæssig infrastruktur
9. Transport og tilgængelighed til cykelruten
10. Markedsføring og kortmateriale

Pkt. 1 og 2 kræver at ruten har et navn og er mindst 100 km lang.

Pkt. 3 og 4 er behandlet sammen i rapporten, da beskrivelserne af de enkelte etaper ville blive unødvendigt lange, hvis de to forhold adskilles. Detaljeret bilag.

Pkt. 5 og 6 har hvert sit afsnit med tilhørende detaljeret bilag

Pkt. 7 er behandlet mindre indgående, da den vigtigste parameter er trafiktællinger, som ikke foreligger.

Pkt. 8, 9 og 10 har hvert sit afsnit med bilag til pkt. 8

2 Metode

I en kvalitetsundersøgelse af en cykelrute arbejdes med to indgangsvinkler:

1. Arbejde ved skrivebordet
2. Arbejde i marken

I rapporten er de enkelte afsnit mærket med hhv. 1. og 2. for at vise, hvor oplysningerne stammer fra. I en del situationer er der tale om et ”både og”. Her vil være mærket med det primære arbejdsfelt.

Ad 1. Arbejde ved skrivebordet.

Her er bl. a. planlægning af arbejdet i marken, samt søgning af væsentlige oplysninger via kort, bøger, internet m. v.

Ad 2. Arbejde i marken.

Testen blev gennemført i perioden torsdag d. 25. juni til mandag d. 29. juni 2009, startende ved Ll Sct Mikkelsgade i Viborg og sluttende med Industrivej i Padborg.

Vejret var godt i hele perioden, sol og tørvejr, og vind fra nordøst, hvilket betød at der var medvind på stort set hele ruten

Ruten blev testet af:

- Per Christiansen, Korsør, 66 år, Formand for Dansk Cyklist Forbunds Cykelturistudvalg. Han har tidligere testet København-Berlin ruten mellem København og Køge. Han kørte på en hybridcykel med normal ferieoppakning.
- Erik Hansen, Viborg 67 år. Han har ikke deltaget i testning af cykelruter. Han kørte på en mountainbike med normal ferieoppakning.

Ruten var delt op i flg. etaper:

1. etape	Viborg – Funder	ca. 48,5 km
2. etape	Funder – Givskud	ca. 43,3 km
3. etape	Givskud – Vejen	ca. 52,3 km
4. etape	Vejen – Vojens	ca. 38,7 km
5. etape	Vojens – Padborg	ca. 67,1 km

Afstandene er målt på en cykelcomputer. Den kan godt have en vis misvisning. Derfor er der startet ved 0 km ved hver dagsetape. Km-målene i såvel rapport som bilag må derfor betragtes som omtrentlige, men dog rimeligt præcise. Efterfølgende er undersøgt vejnavne for hele ruten. Her er km-tallene indført ved vejens navn.

3 Fremkommelighed og vejoverflade

Den del af Hærvejsruten, der er testet er på testpersonernes cykelcomputer udmålt til 248,6 km. I dette afsnit af rapporten er der vurderet for de kommuner, ruten løber gennem, da det må være kommunernes ansvar, at veje vedligeholdes.

Hverken testpersoner eller cykelturister er som udgangspunkt interesseret i vejenes ejerforhold, - om det er vejdirektoratet, kommunerne eller private der er vejbestyrelse, - idet det forudsættes, at der ved indrapportering til den enkelte kommune, er disse, der har ansvaret for at melde videre til de enkelte vejbestyrelser.

Derimod er andre forhold relevante for cykelturisten.

Vejen kan have fast eller løst underlag:

- Det faste underlag er enten asfalt eller brolægning. Her er det væsentligt, at overfladen er jævn, uden huller/sprækker og uden sten, der ligger forskudt for hinanden. På ydersiden af vejen, skal der helst ikke være for høj en kant.

- Løst underlag kan være sten, grus, jord eller græs. Sten er særdeles ubehagelige at køre i, især sten i "perlestens" størrelse. Grus indeholder som regel en del mindre sten og giver en utryk kørsel. Jord kan være et fast og rimeligt underlag, men hvis det er vådt kan det være ubehagelig glat eller "mudret". Græsunderlag har som regel en meget ujævn overflade og er svær at manøvrere i.

Der kan være forskellige forhindringer, især hvor stier ender ved eller krydser veje. Der findes så vidt vides ikke målinger på "mindstemål" vedr. bomme, men såvel afstand mellem som overlappning bør være tilstrækkelig store til at man kan passere bommen med anhænger eller halvcykel. Det sværeste er at passere på tandemcykel med anhænger. Også høje kanter ("rendesten") kan være ubehagelige, og farlige, hvis de ikke er lette at kende, evt. i form af advarselsskilte.



Dobbeltrettede cykelstier og fællestier med fodgængere kræver større opmærksomhed, men er i reglen ikke det store problem. Det samme gælder underføringer og smalle cykelstier.

Store og mange stigninger og fald giver en anstrengende, og i visse tilfælde ubehagelig kørsel, især hvis stigninger/fald er på jord- eller grusveje. Et for kraftigt en fald kan give høj fart med mindre kontrol over cyklen, mens en kraftig stigning kan være særdeles anstrengende.

Strækninger med megen motoriseret trafik skal helst undgås. Ofte vil feriecyklisten befinde sig på vejen udenfor myldretidstrafikken, hvilket mindsker den motoriserede trafik og dermed utrygheden.

Da 85% af cykelruten langs Hærvejen udgøres af landeveje er færdselsfrekvensen meget vigtig. I den tyske teststandart er pointtildelingen for komfortabel fremkommelighed afhængig af denne, og der skelnes skarpt mellem flere eller færre motorkøretøjer (Mkt) end 500/dag (se Tabel 4.1 og 4.2).

Kategori I – II	2,5 points
Kategori III – IV	0,7 points
Kategori > V	0 point

Tabel 4.1 Komfortabel fremkommelighed. Kategorierne henviser til tabel 6.1 Sikkerhed og trafikbelastning på s. 27.

Der foreligger ikke offentliggjorte trafiktællinger på de relevante strækninger, men de enkelte kommuner ligger måske inde med ikke-offentliggjorte data. I det omfang dette ikke er tilfældet, bør det overvejes at få foretaget trafiktællinger på de berørte strækninger.

3.1 Vejtype

Hele ruten

Længde	248,6 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	14,0 km	6 %
Cykelsti i eget tracé	22,6 km	9 %
Vej uden cykelsti	212,0 km	85 %

Viborg kommune

Længde	17,6 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	6,2 km	35 %
Cykelsti i eget tracé	1,7 km	10 %
Vej uden cykelsti	9,7 km	55 %

De første 4 km af ruten er indenfor Viborgs bygrænse. Bortset fra en kort strækning på Marsk Stigsvej er der cykelsti eller cykelbane, og cykelstien fortsætter naturligt langs Viborg Plantage til Hald Ege omkr. 6 km fra start.

I Hald Ege og i Skelhøje følger cykelruten på et stykke Alhedestien, en nedlagt jernbane.

Ellers går ruten af kommuneveje på landet, med enkelte afsnit med markvej og skovvej



Silkeborg kommune

Længde	47,5 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	5,3 km	11 %
Cykelsti i eget tracé	0 km	0 %
Vej uden cykelsti	42,2 km	89 %

Der er cykelbane på en 1,4 km lang strækning ved Kragelund, og cykelsti ad Funder Kirkevej og Funder Skolevej, det sidste stykke dobbeltrettet.

Resten af ruten går ad kommuneveje/private veje på landet, og enkelte byveje gennem Thorning

Ikast-Brande kommune

Længde	13,9 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	3,9 km	28 %
Vej uden cykelsti	10,0 km	72 %

Cykelstien i eget tracé er langs hovedvej 13, Viborgvej. Den fortsætter på den anden side af Nr. Snede frem til Hærvejen. Desværre glemte testerne at notere, men det drejer sig skønsmessig om ca. 2,5 km sti i eget tracé, Det er det anført som i oversigten

Vejene uden sti er ca. 3 km i Nørre Snede, mens resten er kommuneveje/private veje på landet

Hedensted kommune

Længde	1,4 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	0 km	0 %
Vej uden cykelsti	1,4 km	100 %

Vejen i Hedensted kommune er en kort grusvej tæt på Tinnets Krat

Vejle kommune

Længde	47,3 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	0,1 km	0 %
Vej uden cykelsti	47,2 km	100 %

Stien i eget tracé er en kort sti ved Harresø kro, hvor ruten krydser landevej 442

Den øvrige rute løber ad kommuneveje/private veje på landet. Der er ikke større bymæssige bebyggelser på strækningen

Billund kommune

Længde	3,2 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	0 km	0 %
Vej uden cykelsti	3,2 km	100 %

Ruten løber på en kortstrækning på en kommunevej på landet

Vejen kommune

Længde	41,6 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0,2 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	13,3 km	32 %
Vej uden cykelsti	28,1 km	68 %

Der er en kort cykelbane ved Haderslevvej – landevej 437 – ind til Jels.

Der er en dobbeltrettet cykelsti på landevej 469 – Hejnsvigvej på godt 1 km

Desuden er der cykelsti langs Asbovej i eget tracé.

Bække, Vejen og Jels er byer med typiske byveje. De øvrige veje er kommuneveje/private veje på landet.

Haderslev kommune

Længde	30,1 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	0 km	0 %
Cykelsti i eget tracé	0 km	0 %
Vej uden cykelsti	30,1 km	100 %

Vojens er en større bymæssig bebyggelse med ca 3 km byveje. De øvrige veje var kommuneveje/private veje på landet.

Aabenraa kommune

Længde	52,0 km	
Cykelsti/cykelbane ved vej	2,3 km	4 %
Cykelsti i eget tracé	3,6 km	7 %
Vej uden cykelsti	46,1 km	89 %

Der er en kort strækning af landevej 443 – Aabenraavej – ved Hjordkær med cykelbane. Desuden er der cykelsti ved Industrivej i Padborg.

Der er korte cykelstier i eget tracé ved Rise kirke og ved indkørslen til Klipleve.

Der er byveje Røde kro, Tingleve og Padborg, mens de øvrige veje er kommuneveje/private veje.

3.2 Vejoverflade

I undersøgelsen er der som hovedregel skelnet mellem to typer underlag.

Fast underlag er underlag af asfalt eller brolægning.

85 % af ruten forløber på fast underlag. Selvom der naturligvis er forskel i kvaliteten, er der ingen steder konstateret ulemper af væsentlig karakter, såsom huller, kraftige riller, forskudte brosten el. lign.

Det vil derfor ikke være videre sandsynligt at de kommunale vejmyndigheder vil prioritere, at gøre overfladen helt jævn. Der er også andre tiltag, der vil være en større forbedring af ruten.

Løst underlag er underlag af sten, grus, jord eller græs.

De enkelte strækninger vil blive kort omtalt i rapporten.

Man skal tage højde for, at vejrliget kan have stor indflydelse på, hvor behageligt og sikkert et løst underlag er at cykle på.

Testpersonerne cyklede ruten i tørt vejr, og det var længe siden, der var faldet regn. Det betyder bl. a. at store strækninger kan være ubehagelige pga. støv, især når motorkøretøjer passerede. Det tæller ned i den tyske teststandart.

I den udstrækning det har været muligt er der forsøgt at finde alternative ruter – ad veje med fast belægning – på kortmateriale på internettet.

Man skal i den forbindelse være opmærksom på at vi ikke i Danmark arbejder med alternative ruteføringer – som man f. eks gør i Tyskland – og at der derfor normalt ikke vil være foretaget skiltning af disse alternativer.

Det vil formodentlig stride mod Vejreglerne, men det bør undersøges nærmere, hvis man ønsker denne mulighed.

Hele ruten

Længde	248,6 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	210,1 km	85 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	38,5 km	15 %

Viborg kommune

Længde	17,6 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	15,4 km	87 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	2,2 km	13 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

- *Sti mellem Herningvej og Ravnsbjergvej - 0,6 km:*

Jordvej over mark.

Alternativ: Herningvej (hovedvej 12) – Ravnsbjergvej – 0,8 km - 200 m længere.

Man passerer så ikke Hald Hovedgård

- *Sti mellem Dollerup og Ørnstrupgård ved Skelhøje – 1,6 km:*

Grusvej gennem skov, temmelig kuperet. Den ene tester, der er lokalkendt vurderer at stien i vådt vejr, næsten kan være livsfarlig

Alternativ: Ravnsbjergvej (Dollerup) – Ravnsbjergvej (nær Skelhøje) – 1,2 km – 400 m kortere

Silkeborg kommune

Længde	47,5 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	47,5 km	100 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	0 km	0 %

Der er kun cyklet på asfaltveje i Silkeborg kommune

Ikast-Brande kommune

Længde	13,9 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	12,7 km	91 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	1,2 km	9 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

- Grusvej fra Hundshoved til Øster Nykirke – 5,2 km:

Grusvejen går gennem tre kommuner, Ikast-Brande, Hedensted og Vejle. Den har mange løst liggende sten og er svært kuperet.

Alternativ: Vejlevej-Hammervej-Myllerupvej-Ørnskovvej-Tinnetvej – 10,1 km – 4,9 km længere. Man passerer så ikke Tinnet krat med Skjernås og Gudenås udspring samt Margrethediget.

Hedensted kommune

Længde	1,4 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	0 km	0 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	1,4 km	100 %

Vejen i Hedensted kommune er en kort grusvej tæt på Tinnet krat (se under Ikast-Brande kommune)

Vejle kommune

Længde	41,3 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	36,4 km	88 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	4,9 km	12 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

Delstrækningen Hundshoved til Øster Nykirke er beskrevet under Ikast-Brande kommune

- Grusvej tæt ved Givskud til Harresø – 2,3 km:

Grusvej med mange løse sten.

Alternativ: Stadionvej – Vejlevej – Søndergårdsvej – 4,2 km – 1,9 km længere

Der er ingen attraktioner på denne delstrækning

Billund kommune

Længde	3,2 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	2,3 km	72 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	0,9 km	28 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

- Skødevej – fortsætter ind i Vejen kommune – 2,3 km:

Jordvej med løse sten

Alternativ: Over Fitting Stationsvej – 3,1 km – 0,8 km længere

Der er ingen attraktioner på denne delstrækning

Vejen kommune

Længde	41,6 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	37,1 km	89 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	4,5 km	11 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

Skødevej er beskrevet under Billund kommune

- Grusvej mellem Hamborg og Bække (Hamborggårdsvej-Tværvej-Klebølvej) 2,6 km:

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: Ribe-Vejle Landevej – Industrivej – Petreavej – 4,1 km – 1,5 km længere

Man passerer så ikke Hamborggårdstenen og Klebæk høje

- Kort jordvej i Skibelund krat – 0,5 km:

Jordvej gennem skov- brugbar

Alternativ: Følg asfaltvejen bag hotellet – 0,4 km – 0,1 km kortere

Haderslev kommune

Længde	30,1 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	20,3 km	67 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	9,8 km	33 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

- Skovveje gennem Stursbøl Plantage – 2,5 km:

Først jordspor, derefter skovveje med rimelig underlag, dog løse sten og grus.

Alternativ: Klovtoftvej – Tvedvej – Brunshøj – 2,9 km – 0,4 km længere

Stursbøl plantage er en attraktion i sig selv

- Fra Vojens til Neder Jernhyt – 1,4 km:

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: Sdr Ringvej – Jernhytvej – 2,2 km – 0,8 km længere

Der er ingen attraktioner på delstrækningen

- Fra Lundshøj til Arnitlund – 1,5 km:

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: Jernhytvej – Tøndervej – 1,9 km – 0,4 km længere

Der er ingen attraktioner på delstrækningen

- Fra Skovbylund til Stengelmose – 3,6 km:

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: Skovbylundsvej – Kyhlsvej – Skovbyringen – Marstrupvej – Stengelmosevej – 4,3 km – 0,7 km længere

Der er ingen attraktioner på delstrækningen

- Omvej omkring Immervad bro – 0,8 km:

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: At holde sig på Asfaltvejen – stort set samme strækning

Man passerer så ikke skulpturparken ved Immervad herberg og Immervad bro

Aabenraa kommune

Længde	52,0 km	
Fast underlag (asfalt/brolægning)	38,4 km	74 %
Løst underlag (sten/jord/grus)	13,6 km	26 %

Den faste belægning skønnes i orden på hele ruten

- *Urnehovedvej-Oksevejen – 10,0 km:*

Grusvej med mange løse sten

Alternativ: Hærvejen – A Stajsvej – Østergade – Smedefort – Hellevad-Bovvej – Hjerneshøjvej – 13,2 km – 3,2 km længere

Man passerer så ikke Urnehoved Tingsted og Poulsbro

- *Kort sti ved Tinglev:*

Grus

- *Sti i Kliplev – 0,1 km:*

Perlesten, ubehagelig og farlig, en testperson skred ud med cyklen.

Alternativ: Drej til højre ved Kirkegården og til venstre ad Præstevænget

Ingen omvej

- *Sti til Gejlå bro og parallelt med Hærvejen – 2,4 km:*

Jordvej omkring broen og gennem Bommerlund Plantage

Alternativ: At holde sig på Hærvejen. Ingen omvej, men ret trafikeret.

Man passerer så ikke Gejlå bro.

3.3 Forhindringer

Undervejs mødet vi en del bomme, primært hvor en cykelrute i eget tracé mødte eller krydsede en vej med biltrafik.

For en almindelig cykel er det som regel ikke det store problem. Mange steder er en ”alternativ” rute uden om bommene.

Derimod kan det være et stort problem, hvis man medbringer anhænger eller har en halvcykel bagpå. Særligt stort vil problemet være for tandems med anhænger.

Bommene er primært anbragt af trafikikkerhedsmæssige grunde. I nogle tilfælde er de også anbragt for at forhindre biler i at benytte vejen.

Et alternativ til bomme kunne være rumlestriber i forbindelse med advarselstavler (Vi ser ofte advarselstavler på bilvejene om cyklist, hvilket er udmærket).



Hvis stien er for bred kan man evt. anbringe betonkummer, så man får en gennemkørsel, der er for smal til biler. Det kan måske dog give problemer i forhold til vintervedligeholdelse.

I den tyske teststandart er bredden mellem bomme og pullerter meget vigtig. Der er på ruten ikke observeret passagebredder på mindre end 100 cm, hvilket ville trække væsentligt ned. Der vil dog være fradrag for flere af bommene.

De steder vi har observeret bomme er beskrevet i bilaget

Undervejs observerede vi ikke andre fysiske forhindringer.

På kortene i Cycline bogen er angivet stigninger, både let til middel og stejl. Det kunne ønskes hvor på andet kortmateriale, man kan bruge at cykle efter – Dansk Cyklist Forbunds Cykelkort og kortene på haervej.dk

Delkonklusion:

Et testresultat for vejtypen vil være meget afhængigt af trafiktællingerne. Generelt er ruten handicappet af at langt størsteparten udgøres af landevej. Det er dog ikke realistisk at forestille sig at der anlægges cykelstier langs disse inden for overskuelig fremtid.

Vejoverfladen er af god kvalitet langt de fleste steder. Der er få strækninger, der kan trænge til forbedring, men overordnet vil der kunne hentes gode point i denne kategori.

Forhindringerne er nemme og billige at forbedre på. Det kan anbefales at fjerne og modificere særligt de ”smalle” bomme, for at undgå fradrag i denne kategori.

4 Skiltning

Selv om det lyder ganske banalt, og den vigtigste forudsætning for en god cykelferieoplevelse, at man kan finde vej. Dertil er to redskaber, skiltning og kortmateriale. Kortmaterialet er omtalt i afsnit 9.

Som udgangspunkt burde man kunne køre ruten igennem, udelukkende ved at følge skiltningen. Kommunerne har forskellige vedligeholdelsesprocedurer, og det kan ikke forhindres at bl.a. forskellige former for hærværk – overmaling, beskadigelse eller hel eller delvis fjernelse af skilte – gør at et skilt er ubrugeligt. Det vil kræve et stort set dagligt eftersyn at sørge for at alt er 100% i orden, hvilket ikke er realistisk.

Opgaven må derfor være, at kommunerne efterser skiltningen med jævne mellemrum. Det kan være almindelig opmærksomhed, når vejvæsenets personale alligevel befinder sig på ruten, en procedure, hvor vejvæsenet kører ruten igennem før og en a to gange i løbet af cykelsæsonen. Man kan også appellere til brugerne om at indberette fejl og mangler. DCF arbejder i øjeblikket på et brugervenligt system på dette område.

Den tyske teststandart er meget skrap på dette område. ” *Principielt foregår tildelingen af pluspoints her for den samlede cykellandevej, ifølge den laveste forefundne kategori i skiltningskonceptet, altså det svageste led i skiltningskæden*”. Der fratrækkes yderligere point ved hvert eneste skilt, der er problemer med. Særligt fratrækkes point ved ”manglende skilte” dvs. hvor der med fordel kunne have været et skilt, men ikke er det.

Der er to typer tavler, der har betydning for cyklisten:

1. Oplysningstavler



Firkantet blå skilt med hvid tekst og/eller symbol. På det nationale cykelruteskilt er et logo, hvor rutenummeret står i et rødt felt.

På cykelruten er den vigtigste tavle selve cykelruteskiltet, men også oplysningstavler med afstandsangivelse, og skilte med pil, der viser retningen er vigtige



2. Servicetavler

Tavler, der viser med attraktioner, overnatningssteder, indkøbsmuligheder o. s. v.

Tavlerne kan have forskellig størrelse, layout og udformning

4.1 Status for oplysningstavler

Man kan i det store hele godt finde vej efter oplysningstavlerne, men for hele ruten gælder at skiltningen er i forfald, og trænger til et grundigt eftersyn fra de kommunale vejvæsener.

Hvis der ikke sker noget, vil skiltningen i løbet af et år eller to være så forfaldent, at vil være tæt på umuligt at følge skiltningen.

Der er steder på ruten, hvor skiltningen er misvisende eller helt mangler, og det medfører, at man ikke uden et godt kort kan finde den rette vej. Disse steder fremgår under de enkelte kommuner, og af bilagsdelen.



Informative skilte:

Det ses tydeligt på skiltningen, at de tidligere amter har haft forskellige intentioner med skiltene. F. eks har skilte i det tidligere Århus amt (nu Silkeborg kommune) ofte afstandsangivelse på selve cykelruteskiltet, mens de tidligere Ribe og Sønderjyllands amter (nu Vejen, Haderslev og Aabenraa kommuner) har store selvstændige skilte med afstandsangivelse.

Det vil være en væsentlig forbedring, hvis der på fremtidige skilte blev angivet afstand til næste destination (hvis afstanden er under 10 km gerne med en decimal) og næste hoveddestination.

I rapporten er med en række billedeksempler vist skilte, der er gode og informative. Nogle af dem trænger til snarlig fornyelse, men er brugbare. De øvrige observationer er beskrevet i bilaget

1. etape Viborg – Funder ca. 48,5 km

Viborg kommune



3,9 km Egeskovvej

Skiltet står på Egeskovvej mellem cykelstien og vejbanen og viser til Hærvejsstenen.

2. etape Funder – Givskud ca. 43,3 km
Ikast-Brande kommune



16,6 km Arritskovvej

God skiltning, der både har afstandsangivelse og henvisning til naturlejrplads.
Dog mangler det sydgående Cykelruteskilt

3. etape Givskud – Vejen ca. 52,3 km
Vejle kommune



11,5 km Hærvejen

Skilt med afstandsangivelse. Der kunne dog godt trænge til at blive klippet græs omkring skiltet

4. etape Vejen – Vojens ca. 38,7 km
Vejen kommune



1,9 km Vejenvej

Beskedent ruteskilt, der viser retningen mod og afstanden til Jels. Da skiltet er anbragt ved siden af store vejskilte, kan det være svært at ”fange”, også fordi det står i et t-kryds.



14,1 km Bakstolvej

Stort skilt med afstandsgengivelse til både nærmeste og til fjerndestinationen. Det slørede indtryk skyldes fotografen. Lidt vedligeholdelse omkring skiltet ville være en forbedring.

Haderslev kommune



32,0 Adelvej

Stort skilt med afstandsangivelse, godt tydeligt og informativt. En forbedring ville være at angive afstanden til Vojens med en decimal

5. etape Vojens – Padborg ca. 67,1 km

Aabenraa kommune



62,9 km Frydendalvej

Teltpladsskilt vi ikke har set før. Det fremgår ikke helt tydeligt, om det er en teltplads, hvor man må bruge eller absolut ikke må bruge åben ild. Vi kunne heller ikke få øje på teltpladsen fra vejen.

4.2 Fejl og mangler ved skiltningen: (2)

Fejl og mangler findes i tre hovedgrupper:

1. Beskadigede skilte – skilte, der er bøjedede, graffitibefængte, afblegede eller væltede
2. Manglende skilte – Forsvundne skilte eller skilte, der burde have været der
3. Vildledende skilte – skilte, der viser i forkert retning eller skilte, hvor man er i tvivl om, hvilken vej man skal køre.

Desuden er bevoksningen omkring skiltet i nogle tilfælde så stor, at skiltet er vanskeligt læseligt, især på afstand

I rapporten er med en række billedeksempler vist skilte, med fejl og mangler. De øvrige observationer er beskrevet i bilaget

1. etape Viborg – Funder ca. 48,5 km
Viborg kommune



5,9 km Teglårdsvej

Beskadiget skilt.

Begge skilte er bøjedede. På undertavlen vil man først opdage pilespiden, når man er helt tæt på skiltet

Forslag: De to tavler erstattes af nye



6,3 km Teglårdsvej ved Alhedestien

Misvisende skilt

Skiltet viser, at man skal dreje til venstre, mens cykelruten går til højre.

Forslag: Undertavlen udskiftes med pil, der viser den rigtige retning. Skiltet kan evt. flyttes til højre side af Teglårdsvej.



6,3 km Alhdestien ved Teglgårdsvej

Manglende skilt

Kommer man kørende i retning mod Viborg, vil logikken sige, at man skal fortsætte ligeud. Man vil ganske vist komme ind til Viborg, men ad Alhdestien i stedet for ad Hærvejsruten.

Forslag: Der opsættes cykelruteskilt, der viser at Hærvejsruten (rute 3) går til venstre, men Alhdestien fortsætter ligeud.

En alternativ mulighed er, at omlægge Nationalrute 3, så den følges med Alhdestien ind til Viborg. Fordelen ville være, at man undgik de befærdede veje, der fører ind til Viborg. Til gengæld ville man ikke komme forbi Hærvejsstenen. Dette kunne måske løses ved at anbringe et skilt, der viste til Hærvejsstenen på et passende sted på ruten.



6,3 km Alhdestien

Skiltet burde være dobbeltrettet

Skiltet står for enden af en sti i et T-kryds. Pilen burde pege i begge retninger

Forslag: Undertavlen erstattes med dobbeltrettet pil



12,3 km Jordsti gennem skov

Tilgroet skilt

Skiltet står ved indkørslen til skovområdet syd for Dollerup.

Det er anbragt, hvor der mulighed for to veje, hvor det ville være logisk at følge den ligeudgående, men hvor den rigtige vej går til højre.

Forslag: En rask mand med en le kunne gøre underværker her

Silkeborg kommune



26,5 km Grågårdsvej

Skiltet for Hærvejsruten burde være dobbeltrettet

Det nederste skilt er forsvundet, og det er ikke umiddelbart indlysende, hvad det skal fortælle.

Forslag: Undertavlen til Hærvejsruten erstattes med dobbeltrettet pil. Den manglende undertavle opsættes, eller beslagene fjernes.

2. etape Funder – Givskud ca. 43,3 km
Silkeborg kommune



4,4 km Bødskovdalvej

Manglende skilt

Skilt mangler i T-kryds.

Forslag: Der opsættes Cykelruteskilt med tavle med dobbeltrettet pil nedenunder



10,4 km Ansøvej
Manglende skilt
Der mangler et skilt, der viser at
cykelruten går ligeud.
Der er i krydset vejvisning mod
Danhostel ved Bryrup

Forslag: Der opsættes skilt, der
viser cykelruten

Ikast-Brande kommune



19,7 km Arritskovvej
Manglende skilt
Skilt forsvundet i T-kryds i Palsgård skov

Forslag: Der opsættes nyt skilt

3. etape Givskud – Vejen ca. 52,3 km

Billund kommune



31,8 km Fitting
Vildledende skilt
Da vejen forgrener sig, kan man komme i tvivl om, hvilken vej
man skal køre.
I det hele taget var skiltningen i Fitting temmelig forvirrende, da
ruten snoede sig af nogle korte stier.

Forslag: En gennemgribende reovering af skiltningen i Fitting

Vejen kommune



38,6 km Nørregade i Bække
Beskadiget skilt

Forslag: Skiltet repareres



44,3 km Asbovej
Gentagelsesskilt mangler på den ene side

Forslag: Der monteres skilt på "bagsiden" af standeren



44,3 km Asbovej

Forkert placering
Kommer man nordfra dækkes skiltet af vejvisningsskiltet, kommer man syd fra står det i modsatte side.

Forslag: Skilt vendes eller anbringes på modsatte side af cykelstien

4. etape Vejen – Vojens ca. 38,7 km
Vejen kommune



21,8 km Klovtoftvej
Beskadiget skilt
Skiltet fra Jels-siden meget bleget

Forslag: Skiltet skiftes ud

Haderslev kommune



22,4 km Stursbøl plantage
I Stursbøl plantage er en lang række problemer med skiltningen. Cykelruteskiltet på Klovtoftvej, der viser ind i Stursbøl Plantage er meget bleget. Man kommer ind på en parkeringsplads, hvor man intetsteds kan se et cykelruteskilt, et vejskilt viser ad en grøn skovvej mod Klovtoftvej. Fortsætter man af den mest logiske vej kommer man ud på kommunevejen igen. På p-pladsen er en boks med foldere

fra Skov- og naturstyrelsen. På folderen kan man finde cykelruten, der netop er den grønne skovvej mod Klovtoftvej. Her passerer man en bom.

Man kommer ud på en skovvej af grus. To af skiltene er afblegede, et skilt står i en forkert vinkel, så man kan blive i tvivl om, hvilken vej man skal følge og et skilt er temmelig snavset.

Forslag: Der foretages en grundig renovering af skiltene i Stursbøl Plantage



37,7 km Vestergade (rundkørsel)

Beskadigede skilte

To skilte i rundkørslen er temmelig afblegede

Forslag: Skiltene skiftes ud

5. etape Vojens – Padborg ca. 67,1 km
Aabenraa kommune



47,2 km Hjernehøjsvej

Tilgroet skilt

Forslag: En rask mand med en le kunne gøre underværker her

4.3 Savnede skilte

Det ville være en for stor opgave at registrere alle de steder, der burde stå et skilt.

Som udgangspunkt bør der være

- Skilte, der viser til Hærvejsruten
- Skilte på Hærvejsruten, der viser det videre forløb
- Skilte der viser mod overnatningsmuligheder i rimelig afstand fra ruten
- Skilte, der viser mod attraktioner i rimelig afstand fra ruten
- Skilte, der viser mod service (indkøb, cykelsmede, togstationer) i rimelig afstand fra ruten

Oplysningstavler

Vi overnattede i Silkeborg, og ved udkørslen mod Funder Bakke stod skilte, der viste, at vi var på vej mod Hærvejen.

Dette var ikke tilfældet, da vi efter en afstikker til Jelling skulle tilbage til ruten. Vi så det heller ikke andre steder, men undersøgte det heller ikke nærmere.

Det vil være en god idé at vurdere, hvor der bør stå skilte, der viser til Hærvejsruten. Det kan være på jernbanestationer i nærheden, og det kan være på cykelruter der krydser Hærvejsruten

Oplysningstavlen med cykelsymbol og logo (hvidt 3-tal i rødt felt) bør stå alle de steder, hvor man kan komme det mindste i tvivl om, hvilken vej man skal.

Det gælder først og fremmest i kryds, og findes der ikke et skilt, der umiddelbart kan ses fra den vej man kommer, bør der anbringes et. De steder hvor cykelruten går i begge retninger, bør skiltet være forsynet med en undertavle med en dobbeltrettet pil.

Derudover bør der højst være 1 ½ -2 km mellem skiltene. Derfor bør der på længere strækninger anbringes et passende antal gentagelsesskilte.

Hvis der er opsat servicetavler, der viser til overnatningsmuligheder, attraktioner og servicefunktioner (se næste afsnit), bør der den modsatte vej være skilte der viser til Hærvejsruten.

Servicetavler

Der bør opsættes servicetavler, der viser mod overnatningsmuligheder, attraktioner og servicefunktioner.

Vi mødte nogle skilte, som det fremgår af bilagsdelen vedr. informative skilte.

Skiltene bør anbringes, hvor det vil give mindst muligt ekstrakørsel. Det kan dog i visse tilfælde være hensigtsmæssigt at anbringe skiltene to steder, så vejvisningen tager hensyn til cykelturister, der kommer såvel nordfra som sydfra

Det er naturligvis en individuel vurdering, hvor langt der må være til overnatningsmulighederne, attraktioner og servicefunktionerne. Den tyske standart bruger ½ times cykling som standart for overnatning og service, hvilket svarer til ca. 10 km.

Som minimum anbefales

- Overnatningsmuligheder – 10 km
- Servicefunktioner – 5 km
- Attraktioner – 3 km

Men det kan i konkrete tilfælde være rimeligt med større afstande.

Skiltene bør, udover navnet, være forsynet med et logo/piktogram og en afstandsangivelse med en decimal.

I de tilfælde, hvor man har anvist to ruter til destinationen, bør det på oplysningstavlerne der viser tilbage til Hærvejen fremgå hvilken rute man bør vælge, afhængig af, om man er på vej nordpå eller sydpå.

Delkonklusion:

I den tyske teststandart vil denne kategori resultere i at Hærvejsruten dumper med et brag. Der er behov for en stor indsats med skiltningen for at kunne bestå.

5 Ruteføring

5.1 Landskabstyper

Ret beset er det danske landskab kulturlandskab, hvis man definerer kulturlandskab som et landskab, der har været udsat for menneskets påvirkning og "tilrettelæggelse". Kun nogle få pletter, som søer og åer vil da være naturlandskab.

Imidlertid opleves kulturlandskaber som de landskaber som markant er indrettet af mennesket, f. eks bebyggelser, og som kontinuerligt påvirkes af mennesker, som f. eks dyrkede marker og dambrug. Et grænseområde herfor er bl. a. plantager og hedeområder med naturpleje i form af afgræsning.

For turisten i almindelighed og hermed også for cykelturisten er der ingen forskel på en skov og en plantage, eller på et hedeområde der afgræsses eller et område der ligger uberørt hen. Begge opfattes normalt som naturområder.

Derfor vil der i denne rapport blive skelnet ud fra oplevelsen, således at kulturområder er bymæssige bebyggelser og landbrugsarealer under drift, mens resten defineres som naturområder.

Når man ser på fordelingen af natur- og kulturlandskaber, er der en markant forskel på første 1/3 af ruten – fra Viborg til Givskud, og på de sidste 2/3 af ruten – fra Givskud til Padborg.

Mellem Viborg og Givskud

Omkring 60 % af landskabet er domineret af naturområder, primært skov. De fleste skovområder er store sammenhængende skove/plantager

De hedeområder, der passerer eller ligger i nærheden af ruten findes også på denne strækning., ligesom man passerer eller har udsigt til en del søer og åer.

Kulturlandskabet er domineret af landbrug. Ved Funder å ligger et større dambrug.

Den eneste større by er Viborg i starten af ruten. Undervejs passerer med en del landsbyer, især i starten og enkelte stationsbyer.

Der er relativt få rastemuligheder. Disse er primært i de bymæssige bebyggelser og ved kirker. Dog er der gode rastepladser – bord og bæk – ved Dollerup bakker, ved Torup sø og i Tinnet krat



Mellem Givskud og Padborg

Her er kulturlandskabet markant i overtal, idet ca. 80 % af ruten går gennem kulturlandskab – primært dyrket areal.

Også her er skove/plantager i overtal i naturlandskabet. De er dog generelt mindre end de var i den nordlige del, ligesom hedearealer stort set er fraværende. Der passerer enkelte markante åer og der er udsigt til nogle få større søer.

Kulturlandskabet er domineret af landbrug. Her er der flere bymæssige bebyggelser, først landsbyer, senere en del stationsbyer, hvoraf nogle er større stationsbyer

Jo længere sydpå man kommer, jo bedre rastemuligheder er der. Det skyldes dels at der ligger flere bymæssige bebyggelser, dels at der ligger flere kulturhistoriske attraktioner.



5.2 Attraktioner

Hærvejen er rig på attraktioner, både på selve ruten og i rutens nærhed.

Også variationen af attraktioner er righoldig.

Der er en del naturområder, hvoraf der for en stor dels vedkommende er udgivet foldere fra Skov- og naturstyrelsen.

Kulturattraktionerne dækker også et bredt område. Kirker, oldtidsminder, markante bygningsværker, museer.

Det er naturligvis individuelt hvilke attraktioner, den enkelte cykelturist foretrækker.

En del attraktioner ligger lidt væk fra ruten. Her savnes skiltning og angivelse af afstand til attraktionerne. Ved mange, men ikke ved alle, findes informationstavler ved attraktionerne.



Delkonklusion:

Den tyske teststandart interesserer sig ikke meget for elementer, der ikke har med praktiske forhold at gøre. Dog trækkes der fra ved monotone forløb, og det er der ikke tale om her. Da "ruten" er flere hundrede år gammel vil det heller ikke være relevant at overveje at ændre ruteføring. Ruteføringen er attraktionen i sig selv.



6 Sikkerhed og trafikbelastning

Der findes forskellige typer veje. Det kan være veje med blandet trafik. Her er det væsentligt at vide, hvor befærdet vejen er, og om der findes et særligt område for cyklister – en cykelbane, defineret som en cykelsti, der er adskilt med opmaling, eller en cykelsti, hævet og afgrænset med kantsten. Her er også trafikintensiteten væsentlig, men ofte vil der være relativ lav trafikintensitet på de tidspunkter, hvor cyklisterne færdes. Det er nødvendigt med bedre trafiktællinger end dem, som kan estimeres af testpersoner under kørslen, da den tyske standart lægger stor vægt på dette forhold.

Cykelvejen kan også være en sti i eget tracé. Nogle steder kan det være få meter fra vejen, andre steder – f. eks nedlagte jernbanestrækninger er det helt adskilt fra den motoriserede trafik. Stier gennem skove, langs marker eller i overdrev og engområder, vil ofte være behagelige trafikmæssigt, men til gengæld er underlaget som regel ikke det mest behagelige. Den tyske teststandart inddeler og pointgiver sådan:

Kategori		
I	- bilfri (ikke offentlige gader og veje; kun for beboere, skovbrug og landbrug)	2,5 points
II	- offentlige gader og veje med kun lejlighedsvis trafik med motorkøretøjer (<500 Mtk/dag) <i>eller</i> - vejledsagende cykelstier ved veje, som er knapt befærdede (500-1500 Mtk/dag) <i>eller</i> - fart 30, stillevejsområder, legegader	2 points
III	knapt befærdede veje (500 < 1500 Mtk/dag) <i>eller</i> cykelstier langs veje, på befærdede veje (1500-3000 Mtk/dag)	0,7 points
IV	– stærkt befærdede veje (>1500 Mtk/dag) <i>eller</i> – vejledsagende cykelstier ved stærkt befærdede veje (>3000 Mtk/dag)	0 point
V	meget stærkt befærdede veje (>3000 Mtk/dag) vejledsagende cykelstier ved stærkt befærdede veje, mere end 50 km/h Vmax (>5000 Mtk/dag) fra 5km sammenhængende strækning bliver den samlede normetape sat til nul point!	-1 point
VI	meget stærkt befærdede veje (> 5000 Mtk/dag) uden for bymæssig bebyggelse fra 1km sammenhængende strækning bliver den samlede normetape sat til nul point!	-5 points

Tabel 6.1 Sikkerhed og trafikbelastning

Delkonklusion:

Et testresultat for kategorien vil være meget afhængigt af trafiktællingerne.

7 Turistmæssig infrastruktur

7.1 Overnatningsmuligheder (2)

- Hoteller
- Kroer
- Vandrehjem
- Pilgrimsherberger
- Bed & Breakfast
- Campingpladser
- Naturlejrpladser

Den tyske standart opererer med en pointinddeling som afspejler udvalget af forskellige overnatningsmuligheder over strækninger. De må højst befinde sig ½ times cykling fra ruten.

Points	50	40	30	20	10	0
Indkvartering	mindst for hver 20 km samtlige kategorier* inklusive Cycling-Denmark**	mindst for hver 20 km med mindst tre forskellige kategorier	mindst for hver 25 km med mindst tre forskellige kategorier	mindst for hver 25 km med mindst to forskellige kategorier	mindst for hver 30 km mindst en kategori	over 30 km's afstand

Tabel 7.1 Point for afstand mellem overnatningsmuligheder og kategorier

* - 3-5 stjernet hotel

- 1-2 stjernet hotel/pension/kro

- Vandrehjem/herberg

- Bed & Breakfast og anden privat udlejning

** +1 point for hver Cycling-Denmark certificeret, dog max 10 point.

Derudover gives der 10 point, hvis der findes campingpladser/naturlejrpladser inden for en afstand af 25 km fra ruten.

7.2 Cykeludlejning (1)

Der udlejes kun cykler ud på stedfaste vilkår i området omkring Hærvejen. Det betyder at man ikke som turist kan leje en cykel et sted, benytte den til at køre hele eller en del af hærvejen, for så at aflevere den ved ankomst til valgt endestation. Cykeludlejning er ikke en del af den tyske teststandart, men det anbefales på det kraftigste at der bliver etableret et samarbejde mellem udlejere af cykler i området, da det er fast standart i Tyskland og andre lande, og at Hærvejen netop ikke er en rundtur.

7.3 Reparation og anden hjælp, hvis cyklen bryder sammen (2)

Det er vigtigt, at der findes muligheder for reparation, lån af værktøj og anden assistance ved f. eks sammenbrud af cyklen. Findes der sådanne muligheder, kan der anføres et nødnummer på tavler og kortmateriale. Det er ikke for indeværende en del af servicen på Hærvejen, men noget som Cycling-

Denmark overnatningssteder bør have styr på. Denne service er almindelig i Tyskland og derfor noget som nok forventes af mange. Der gives point for hver henvisning i den tyske teststandart.

7.4 Vand, toiletter, spisesteder, indkøbsmuligheder m.v. (1 + 2)

Opfyldning af vandflasker og toiletter

Et godt sted at fylde vandflaskerne op, og evt. komme på toilettet er ved kirkegårdene.

Også i visse offentlig tilgængelige bygninger, såsom stationer, biblioteker, museer, politistationer o.s.v. kan man normalt låne et toilet.

Spisesteder

Efter vore observationer var mulighederne for at få et måltid mad eller en kop kaffe undervejs meget begrænsede. Naturligvis er der i lidt større byer cafeer og restauranter, og en kop kaffe kan man få ved mange bagerforretninger. Vi sørgede derfor for at medbringe en madpakke til frokosten, som så kunne nydes på en rasteplads undervejs.

Kaffepauserne blev så holdt i de byer der er nævnt i bilaget, mens aftensmaden blev indtaget på en restaurant eller et cafeteria i destinationsbyen.

Den tyske teststandart giver point efter afstand mellem spisesteder og skelner ikke mellem typer af spisesteder:

Points	25	20	15	10	5	0
Spisested	mindst for hver 5 km	mindst for hver 7 km	mindst for hver 10 km	mindst for hver 15 km	mindst for hver 20 km	Over 20 km afstand

Tabel 7.2 Point for afstand mellem spisesteder

Indkøbsmuligheder

Indkøbsmulighederne er primært i de større byer, men også enkelte landsbyer undervejs havde butikker. I byer er der ofte muligheder for at gøre småindkøb i kiosker og på tankstationer, men disse er ikke medtaget i undersøgelsen

Delkonklusion:

Både mængden af indkvarteringsmuligheder og spisesteder langs Hærvejen giver ikke mange point i den tyske teststandart. Det er en udfordring som ikke let lader sig løse, da den slags cykelinfrastruktur hviler på et forretningsgrundlag for den enkelte næringsdrivende, og ikke noget man "bare" kan investere i fra kommunal side. Der er for øjeblikket nok ikke et tilstrækkeligt forretningsgrundlag til at komme op i superligaen på dette område med den mængde cykelturisme, der findes på Hærvejen. Det er en slags "hønen og ægget" problematik, som kun lader sig løse ved en gradvis parvis opgradering af faciliteter og antal cykelturister.

Skiltning med angivelse af nærmeste cykelmekaniker er noget nemmere at implementere.

8 Transport og tilgængelighed til cykelruten

Den tyske teststandart opererer med følgende pointinddeling for mulighed for offentlig transport:

Cykelrute kan nås med togtrafik, som tager cykler med. (maksimum cirka 10 km afstand til banegården)	Flere gange dagligt (3–5 gange)	50 points
	Daglig	25 points
Cykelbefordring i den offentlige trafik (tog eller bus) langs med cykellandevejen (maksimum 5 km afstand)	Pr. time	50 points
	Flere gange om dagen	30 points
	Daglig	10 points
Cykelbus parallelt med strækningen	Flere gange om dagen	50 points
	Daglig	20 points

Tabel 8.1 Point for offentlig transport der medtager cykler med oppakning

I denne kategori gives der maksimumpoint i den første del, som handler om adgangen til cykelruten. Den tyske standart behandler dog ikke kapaciteten i togene. Det bør overvejes at sørge for at cykelturister ved, at der er begrænset kapacitet i IC3-togene, og at der særligt om sommeren skal bestilles pladsbilletter forud. Måske et tysk testpanel ikke vil se velvilligt på dette forhold. I de to andre kategorier er der ikke mange point at hente.

Delkonklusion:

Igen en kategori, som ikke let lader sig forbedre. Hærvejen er ikke længere den trafikåre som den engang var. Kapaciteten for en langsgående cykelbus med afgang flere gange om dagen er ikke til stede, og ”hønen og ægget” problematikken gør sig igen gældende. DSB er ikke særligt villige til at medtage flere cykler i togene, og den nuværende udformning tillader heller ikke megen udvidelse af kapaciteten. Begge dele gør en ikke-stedfast cykeludlejning endnu mere relevant.

9 Markedsføring og kortmateriale

9.1 Cykelguide

Til forberedelse og brug på turen, har vi undersøgt 3. guides.

1. Dansk Cyklistforbunds Guidebog til cykeloplevelser med tilhørende kort.
2. Hærvejen, Oksevejen i serien Cycline fra forlaget Esterbauer
3. Udskrifter fra haervej.dk

1. Dansk Cyklistforbunds Guidebog til cykeloplevelser med tilhørende kort.

Dansk Cyklist Forbund har udgivet 8 guidebøger med tilhørende kort for hele landet.

Guiderne er opbygget efter samme koncept.

Efter indledning er der korte beskrivelser af de enkelte ruter, nationale såvel som regionale.

Hver bog har desuden temasider og faktasider, samt bykort og et udvalg af adresser på bl. a. turistinformationer og overnatningssteder. Bogen findes på dansk, tysk og engelsk.

For den testede del af Hærvejen har man brug for 3 guidebøger:

1. Østjylland, der har strækningen **Viborg – Hald Ege**
2. Vestjylland, der har strækningen **Hald Ege – Nørre Snede**
3. Sydjylland, der har strækningen **Nørre Snede – Grænsen**

Fordele

- Layout og opstilling er kendt, hvis man har brugt guidebøger m kort på andre cykelture
- Man kan overskue et større areal – og dermed afstand fra Hærvejen
- En enkel layout på strækningerne giver hurtigt overblik over attraktioner og vejlængder

Ulemper

- Man skal bruge tre guidebøger m kort, med relativt få relevante oplysninger i. f. t. Hærvejen

2. Hærvejen, Oksevejen i serien Cycline fra forlaget Esterbauer

Cykelrutebogen omfatter hele strækningen mellem Viborg og Hamburg

Konceptet er det samme, som Cycline bruger til en lang række tyske cycline-cykelguidebøger

Bogen er delt op i kortere strækninger på forholdsvis korte distancer med kort i nærheden.

Der er adresselister over udvalgte seværdigheder, og bagerst en oversigt over overnatningssteder.

Bogen findes på dansk og tysk. Det anbefales at en version på engelsk udarbejdes.

Fordele

- Guiden er koncentreret om Hærvejen
- Der er godt overblik over attraktioner og overnatningssymboler

Ulemper

- Kort og bog hører sammen, og kan være svært at have i en kortlomme

3. Udskrifter fra haervej.dk

Haervej.dk er en rigtig god hjemmeside.

Hærvejen er delt op i 15 delstrækninger, hver med kort og attraktioner til det tilsvarende kort.

Kortet viser såvel ruter for cyklister, som vandrere, ryttere og hestevogne.

En selvstændig side viser overnatningsmuligheder, med afstand fra cykelruten. Hjemmesiden er oversat til engelsk og tysk, men kortafsnit, kortmateriale og signaturforklaring findes kun på dansk. Det anbefales at gøre disse tilgængelige på engelsk og tysk.

Fordele

- Man kan printe de sider ud, man har brug for
- Guiden er koncentreret om Hærvejen
- Man kan ”hente” undervejs på Turistbureauer

Ulemper

- Løbsbladssystem, som kan være vanskeligt at holde styr på

9.2 Cykelkort

1. Cykelkort Danmark – hører sammen med Guidebogen fra Dansk Cyklist Forbund

Målestok: 1:100 000

Signaturer med særlig interesse for cyklister – med kursiv er angivet signaturer på den testede strækning

- *Cykelruter med nummer (nationale og regionale), markering af asfalt/grus, Cykelstier ved landeveje, strækninger med cykelforbud og stærkt trafikerede veje med cykeltrafik*
- *Overnatningssteder i udvalg – Teltpladser, camping, Danhostel, hoteller/kroer (Overnatningssteder under Cycling Danmark er markeret med grønt)*
- *Service i udvalg – dagligvarebutikker, turistbureauer, cykelsmede, rasteplasser, offentlige toiletter*
- *Seværdigheder og museer*
- *Oplevelser i udvalg – Fugle- og udkigstårne, Udsigtspunkter, badestrande, svømmehall/friluftsbad, Golfbane*
- *Færgeforbindelser*
- *Vandretursfoldere*

Andet

- Kortet er i vandfast materiale
- Højdekurver

2. Kort i: Hærvejen, Oksevejen i serien Cycline fra forlaget Esterbauer

Målestok: 1: 75 000

Signaturer med særlig interesse for cyklister

- *Hovedrute, cykelsti/bilfri hovedrute, afstikker/alternativ strækning, markering af asfalt/grus, let/stærk trafik, cykelsti ved landevej*
- *Overnatningssteder i udvalg – Teltpladser, camping, Danhostel, hoteller/kroer*
- *Service i udvalg – dagligvarebutikker, turistbureauer, cykelsmede, restauranter, rasteplasser*
- *Seværdigheder og museer*

- Oplevelser i udvalg – Fugle- og udkigstårne, Udsigtspunkter, badestrande, svømmehal/friluftsbad, Golfbane








Andet

- Markering af stigninger
- Afstand mellem målepunkter
- Ruteforløb

3. Udskrift af kort fra haervej.dk

Målestok: ca 1:50 000

Signaturer:

-  Hærvejscykelrute, asfalt/grus
-  Hærvejsvandreroute
-  Hærvejsrute for ridning og hestevogn
-  Hærvejsrute for ridning
-  Hærvejsrute for hestevogn
-  Anden cykelrute
-  Seværdighed

-  Primitiv teltplads
-  Campingplads
-  Vandrerhjem
-  Turistinformation
-  Herberg
-  Butik
-  Område med vandretursfolder

Andet:

- Højdekurver
- Net, der markerer 1 x 1 km

9.3 Informationstavler på ruten

Man kan skelne mellem to typer informationstavler

1. Generelle informationstavler
2. Specifikke informationstavler

1. Generelle informationstavler

Vi mødte kun en enkel informationstavle om cykelruten i testen, lidt nord for Randbøl. Desuden var en generel informationstavle i Københoved om vandreruten.

Informationstavler om cykelruten burde stilles op med jævne mellemrum.



Inspirationen kan man f. eks hente fra informationstavlerne ved vandreruten Sjællandsleden.

Informationstavlen indeholder bl. a. oplysninger om ”fikspunkter” på ruten, landskabsbeskrivelse, udvalgte attraktioner i nærheden, samt et oversigtskort.

Det kunne passende forsynes med praktiske oplysninger, f. eks. Adresse og telefonnummer til læge, politi, cykelsmed og andre relevante ting.

Desuden ville det være en god idé om der ved indkørslen til større byer, f. eks Viborg, Vejen, Vojens, Padborg, stod en informationstavle med bykort.

Vi observerede ikke sådanne bykort ved selve cykelruten

2. Specifikke informationstavler

Som udgangspunkt er det godt med informationstavler ved

- a. Attraktioner
- b. Naturområder

Der var informationstavler ved mange attraktioner, ligesom der var nogle attraktionstavler på rastepladser, hvor attraktionen lå i en overskuelig afstand fra cykelruten.

Observerede informationstavler fremgår af bilagsdelen.



Et par steder savnede vi markant informationstavler ved Hærvejsstenen i Viborg og ved Skibelund krat. I sidste tilfælde var vi inde og spørge på hotellet, men så vidt de vidste, var der ikke informationstavler i nærheden.

Informationstavlerne var af vekslende kvalitet. Nogle tavler bør bare fornyes, mens andre kunne trænge til en redigering i teksten.

En nærmere gennemgang kræver en mere grundig undersøgelse, end vi var i stand til under testen.

Den tyske teststandart giver 5 point for hver turistinformation og op til 3 point for hver oplysningstavle pr. strækning alt efter cykelrelevans.



Delkonklusion

Cykelguide og kortmateriale er generelt af rigtig god kvalitet. Der vil være godt med point at hente i denne kategori, og særligt Hærvej.dk er ved hyppig opdatering et rigtigt godt værktøj. Et punkt der kan forbedres er at udgive en engelsk version af Hærvejen, Oksevejen og kortdelen på Hærvej.dk bør også oversættes til tysk og engelsk.. Der kan også relativt billigt hentes mange point ved at forbedre kvalitet og antal af informationstavler langs ruten.

10 Konklusion

Den tyske teststandart er meget specifik mht. hvad en god cykelrute skal leve op til. Kriterierne er:

1. Navn
2. National cykelrute
3. Fremkommelighed
4. Vejoverflade
5. Skiltning
6. Ruteføring
7. Sikkerhed
8. Turistmæssig infrastruktur
9. Transport og tilgængelighed til cykelruten
10. Markedsføring og kortmateriale

For overhovedet at kunne komme i betragtning til en test skal ruten have et navn og være mindst 100 km lang. Hærvejen opfylder begge basiskriterier.

Et testresultat af Fremkommelighed og Sikkerhed vil være meget afhængigt af resultatet af trafiktællinger på ruten. Generelt er ruten handicappet af, at langt størsteparten udgøres af landevej. Viser trafiktællinger at ruten på landevej altovervejende falder ind under kategorien lejlighedsvis trafik har Hærvejen gode muligheder for at hente point i denne kategori. Forholder det sig sådan at dele af vejene på ruten har mere trafik end lejlighedsvis, bliver det meget svært at få en god vurdering.

Den store andel af landevej på ruten er dog med til at sikre, at Vejoverflade er af god kvalitet langt de fleste steder. Der er få strækninger, der kan trænge til forbedring, men overordnet vil der kunne hentes point i denne kategori.

Forhindringer i form af især bomme er nemme og billige at forbedre på. Det kan anbefales at fjerne og modificere særligt de ”smalle” bomme for at undgå fradrag.

Skiltningen er ifølge den tyske teststandart helt utilstrækkelig. I denne kategori dumper Hærvejsruten med et brag. Der er behov for en stor indsats med skiltningen, men det gode er, at det er en af de relativt billige kategorier at forbedre sig i.

Både mængden af indkvarteringsmuligheder og spisesteder langs Hærvejen giver ikke mange point i den tyske teststandart. Det er en udfordring, som ikke let lader sig løse, da den slags cykelinfrastruktur hviler på et forretningsgrundlag for den enkelte næringsdrivende, og ikke noget man ”bare” kan investere i fra kommunal side. Der er for øjeblikket nok ikke et tilstrækkeligt forretningsgrundlag til at komme op i superligaen med den mængde cykelturisme, der findes på Hærvejen. Det er en slags ”hønen og ægget” problematik, som kun lader sig løse ved en gradvis parvis opgradering af faciliteter og antal cykelturister.

Også kategorien Transport og tilgængelighed til cykelruten lader sig ikke let forbedre. Formelt er der en udmærket infrastruktur, men kapaciteten er langt fra tilstrækkelig. Der skal bestilles pladsbillet til cykler i togene i højsæsonen og DSB er ikke særligt villige til at udvide kapaciteten.

En forøgelse af cykelturismen vil yderligere øge presset. Begge dele gør en ikke-stedfast cykeludlejning endnu mere relevant.

Cykelguide og kortmateriale er generelt af rigtig god kvalitet. Der vil være godt med point at hente i denne kategori, og særligt Hærvej.dk er ved hyppig opdatering et rigtigt godt værktøj. Et punkt der kan forbedres er at udgive en engelsk version af Hærvejen, Oksevejen og kortdelen på Hærvej.dk bør også oversættes til tysk og engelsk. Der kan også relativt billigt hentes mange point ved at forbedre tilbuddet af informationstavler langs ruten.

Med en målrettet indsats vil det være muligt at hæve standarten på Hærvejen så en certificering efter den tyske standart kan finde sted. Meget afhænger af trafiktællingerne langs ruten, men falder de gunstigt ud, vil Hærvejen med den rette indsats formentligt kunne komme op i den tunge ende af cykelruter på europæisk plan. Den gamle hærvej kan genvinde noget af fordums glans.

Bilag

Bilag til 3 Fremkommelighed og vejoverflade

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

Viborg kommune

0,0 km	Den testede routes start i Viborg	
0,0 – 1,0 km	LI Sct Mikkelsgade	110 cm bred cykelbane på asfalt
1,0 – 1,4 km	GI Århusvej	200 cm bred cykelsti på asfalt
1,4 – 1,5 km	Marsk Stigsvej	Kommunevej – asfalt
1,5 – 5,9 km	Koldingvej Egeskovvej	200 cm bred cykelsti – asfalt
5,9 – 6,3 km	Teglgårdsvej	Kommunevej – Asfalt
6,3 – 8,0 km	Alhedestien	Nedlagt jernbane – asfalt
8,0 – 8,6 km	Sti til Herningvej	Markvej – jord
8,6 – 12,0 km	Herningvej	Kommunevej – asfalt Ravnsbjergvej
12,0 – 13,6 km	Sti gennem skov	Skovvej – løst grus, kuperet, ubehagelig at køre på
13,6 – 13,8 km	Ravnsbjergvej	Kommunevej – asfalt
13,8 – 14,2 km	Alhedestien	Sti i eget trace – brolagt – bom med ca 200 cm gennemkørsel i begge ender
14,2 – 17,6 km	Dollerupvej Bakken Hvamvej	Kommunevej - asfalt

Silkeborg kommune

17,6 – 22,4 km	Kongemosevej Krogsgårdsvej Sølunden Søren Kannes vej Skovvej	Kommunevej – asfalt
22,4 km	Skovvej	Bom
22,4 – 38,1 km	Møllevej Grågårdsvej Stenrøgelvej Påruphøjvej Bedehøjvej Stenholtvej	Kommunevej – Asfalt
38,1 – 39,5 km	Engesvangvej	Kommunevej med ca 70 cm bane – asfalt
39,5 – 45,1 km	Kragelundvej Buskhedevej	Kommunevej – asfalt
45,1 – 46,3 km	Funder Kirkevej	Cykelsti ved kommunevej – asfalt

2,4 – 2,5 km	Kort sti	Sti i eget tracé – asfalt – Bom med 230 cm mellem bommene 68 cm til vejkant
2,5 – 11,5 km	Hærvejen Gl Viborgvej Mølvangvej Kiddegårdsvej Gammelbyvej	Kommunevej – asfalt
11,5 km		Kort sti Sti i eget tracé – asfalt – Bom med 180 cm mellem bommene 200 cm til vejkant
11,5 – 29,9 km	Hærvejen Ølgårdsvej	Kommunevej – asfalt

Billund kommune

29,9 – 32,2 km	Frederikshåbvej	Kommunevej – asfalt
32,2 - 33,1 km	Skødevej	Markvej – jord

Vejen kommune

33,1 – 34,5 km	Skødevej	
34,5 – 34,9 km	Hejnsvigvej	Dobbeltrettet cykelsti i eget tracé – asfalt
34,9 – 35,4 km	Hejnsvigvej	Nedlagt kommunevej – asfalt
35,4 – 35,6 km	Hejnsvigvej	Dobbeltrettet cykelsti i eget tracé – asfalt
35,6 – 35,7 km	Hejnsvigvej	Kommunevej - asfalt
35,7 – 38,3 km	Hamborggårdsvej Tværvej Klebølvej	Markvej - Grus med mange løse sten
38,3 – 40,4 km	Skolegade Nørregade Søndergade Ribe-Vejle landevej	Kommunevej – asfalt
40,4 – 41,4 km	Asbo byvej	Kort sti, derefter nedlagt kommunevej - asfalt
41,4 – 49,3 km	Asbovej	Cykelsti i eget tracé – asfalt
49,3 – 52,3 km	Præstevænget Fuglsangs alle Askovvej	Kommunevej – asfalt

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

Vejen kommune

0,0 – 4,5 km	Askovvej Vejenvej Ø Skibelundsvej	Cykelsti i eget tracé – asfalt
4,5 – 5,0 km	Skibelund Krat	Markvej – jord
5,0 – 19,5 km	Kongeåvej	Kommunevej – asfalt

19,6 – 20,1 km	Frihedsvej	
20,1 – 22,4 km	Københovedvej	
	Skravevej	
	Skrave Kirkevej	
	Toftlundgårdsvej	
	Bakstolvej	
	Langetvedvej	
	Jelsvej	
	Haderslevvej	Cykelbane ved landevej – asfalt
	Jels Vestergade	Kommunevej – asfalt
	Klovtoftvej	

Haderslev kommune

22,4 – 24,4 km	Stursbøl Plantage	Skovvej – Nærmest græs
22,5 km		Bom
24,3 km		Bom
24,4 – 24,9 km		Skovvej – Overvejende grus
24,9 – 35,1 km	Øster Linnetvej	Kommunevej – asfalt
	Slevadvej	
	Tingvadvej	
	Kraftmosevej	
	Adelvej	
	Frihedsvej	
35,1 – 37,4 km	Overgårdsvej	Sti i eget tracé – asfalt
	Billundvej	
	(Sti til Vestergade)	
37,4 – 38,7 km	Vestergade	Kommunevej – asfalt
	Østergade	

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

Haderslev kommune

0,0 – 0,8 km	Præstegårdsvej	Kommunevej – asfalt
	Søndre Ringvej	
0,8 – 2,2 km	Søndre Ringvej	Markvej - Grus med mange løse sten
2,2 – 5,0 km	Jernhytvej	Kommunevej – asfalt
5,0 – 6,5 km	Lundshøjvej	Markvej - Grus med mange løse sten
	Fælledskovvej	
6,5 – 10,0 km	Tøndervej	Kommunevej – asfalt
	Langdyssevej	
	Kaptajnsvej	
10,0 – 13,6 km	Skovby Lundvej	Markvej - Grus med mange løse sten
	Kyhlsvej	
	Skovbyringen	
13,6 – 14,3 km	Stengelmossevej	Kommunevej – asfalt
14,3 – 15,1 km	Hærvejen	Markvej - Grus med mange løse sten

Oksevejen

Aabenraa kommune

15,1 – 20,2 km	Oksevejen	Kommunevej – asfalt
20,2 – 21,1 km	Øster Løgumvej	Kommunevej med kantbane – asfalt
21,1 – 22,2 km	Korsvangvej	Kommunevej – asfalt
22,2 – 22,6 km		Markvej - Grus med mange løse sten
22,6 – 29,6 km	Andholmvej	Kommunevej – asfalt
	Ribevej	
	Hellevadvej	
	Hærvejen	
29,6 – 29,7 km	Sti til Rise kirke	Sti i eget tracé – asfalt – Bomme med hhv. 115 og 125 cm mellem bommene. 70-130 cm til vejkant
29,7 – 33,8 km	Rise Bygade	Kommunevej – asfalt
33,8 – 34,3 km	Søst Bygade	Markvej - Grus med mange løse sten
	Årslevvej	
	Kristiansmindevej	
34,3 – 35,7 km	Aabenraavej	Cykelbane ved landevej – asfalt
35,7 – 36,4 km	Hærvejen	Kommunevej – asfalt
36,4 – 46,4 km	Urnehovedvej	Markvej - Grus med mange løse sten
	Oksevejen	
46,4 – 47,2 km	Hjernehøjsvej	Kommunevej – asfalt
47,2 – 47,4 km		Markvej – grus
47,4 – 49,0 km	Stier i Kliplev	Sti i eget tracé – asfalt
48,1 km		Bred bom
48,2 km		Kommunevej – asfalt
48,9 km		Stil med perlesten – ubehagelig og farlig
49,9 – 55,3 km	Kirkegårdsvej	Kommunevej – asfalt
	Kliplev Hovedgade	
	Sdr Landevej	
	Lundsgårdsvej	
	Stoltelundvej	
55,3 – 57,7 km	Hærvejen	Markvej – jord. Først omkring Gejlå bro, derefter parallel med bilvejen
57,7 – 64,4 km	Østerbækvej	Kommunevej – asfalt
	Vejbækvej	
62,8 km		Bom med 100 cm mellem bommene
	Frydendalsvej	
63,6 km	Lejrvejen	Port til Frøslevlejren
63,8 km		halvbom
64,0 km		Bom med 100 cm mellem bommene
64,1 km		Port til Frøslevlejren
	Kådnemarksvej	
	Frøslevvej	
64,4 – 67,1 km	Industrivej	Dobbeltrettet cykelsti – asfalt
65,3 km		Bom med 115 cm mellem bommene

65,8 km

Bilag til 4 Skiltning

Bom med 115 cm mellem bommene

4.1 Informativ skilte

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

Viborg kommune

3,9 km Egeskovvej

Henvisningsskilt – Hærvejsstenen

Silkeborg kommune

28,1 km Grågårdsvej
38,1 km Engesvangvej
48,5 km Funder skolevej

Vejvisning mod Grathestenen
Vejvisning mod camping
Vejvisning mod camping

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

Silkeborg kommune

3,0 km Løgagervej
11,9 km Ansøvej

Skilt med destinationsafstand
Skilt mod Naturlejrplads med
afstandsangivelse, 1,7

Ikast-Brande kommune

16,6 km Arritskovvej
19,9 Palsgårdsvej
21,1 km Nørhovedvej

God skiltning, dog mangler sydgående
Cykelruteskilt
Vejvisning mod Skovmuseum
Skilt viser mod hotel, herberg og put & take
sø

Hedensted kommune

Ingen skilte observeret – strækningen 1 ½ km

Vejle kommune

43,3 km Hærvejen

Vejvisning mod Danhostel

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

Vejle kommune

1,0 km Hærvejen

Skilt til Givskud Løvepark, her burde
Danhostelskiltet have stået

11,5 km	Hærvejen	Skilt med afstandsangivelse
---------	----------	-----------------------------

Billund kommune

30,6 km	Frederikshåbvej	Skilt med afstandsangivelse
---------	-----------------	-----------------------------

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

Vejen kommune

1,1 km	Vejenvej	Vejvisning mod Danhostel
1,9 km	Vejenvej	Beskedent ruteskilt
14,1 km	Bakstolvej	Skilt med afstandsgivelse

Haderslev kommune

28,7 km	Slevadvej	Gentagelsesskilt mod nord
32,0 km	Adelvej	Stort skilt med afstandsangivelse

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

Haderslev kommune

10,0 km	Skovby Lundvej	Meget lille skilt viser mod sikringsstilling nord 1914-18
---------	----------------	---

Aabenraa kommune

62,9 km	Frydendalvej	Teltpladsskilt vi ikke har set før
---------	--------------	------------------------------------

4.2 Fejl og mangler ved skiltningen: (2)

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

Viborg kommune

5,9 km	Teglgårdsvej	Beskadiget skilt
6,3 km	Teglgårdsvej, Alhedestien	Misvisende skilt
6,3 km	Alhedestien	Skilt mangler i nordretning
6,3 km	Alhedestien	Skiltet burde være dobbeltrettet
12,3 km	Jordsti gennem skov	Tilgroet skilt

Silkeborg kommune

26,5 km	Grågårdsvej	Skilt burde være dobbeltrettet, skilt forsvundet
---------	-------------	--

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

Silkeborg kommune

1,3 km	Funder Ådalsvej	Skilt mangler nord for jernbanen
4,4 km	Løgagervej	Gentagelsesskilt mangler



4,4 km	Bødskovdalvej	Skilt mangler i T-kryds
--------	---------------	-------------------------



10,4 km

Ansøvej

Ingen cykelruteskilt, vejvisning mod Danhostel ved Bryrup

Ikast-Brande kommune



19,7 km

Arritskovvej

Skilt forsvundet for enden af T-kryds

20,1 km

Nørhovedvej

Skilt med højrepil mangler

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

Vejle kommune

2,4 km

Sti ved Harresø kro

Snavset skilt

2,5 km

Sti ved Harresø kro

Skilt tilgroet

6,5 km

G1 Viborgvej

Gentagelsesskilt mangler

9,3 km

Mølvangsvej

Skilt mod venstre mangler

14,1 km

Hærvejen

Cykelskilte mangler i kryds

17,8 km

Hærvejen

Kryds ved hovedvej 28, skilt mangler

21,4 km

Hærvejen

Vej drejer, skilt mangler

Billund kommune

31,8 km Fitting Fejlplaceret skilt, generel ringe skiltning

Vejen kommune

38,6 km Nørregade Beskadiget skilt
42,7 km Asbovej Skilt mod Naturlejrplads ødelagt
44,3 km Asbovej Gentagelsesskilt dårligt anbragt
44,3 km Asbovej Skilt bør vendes eller anbringes andetsteds
45,1 km Asbovej Ramponeret skilt

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

Vejen kommune

8,5 km Københovedvej Skiltning forvirrende og nærmest umulig
15,8 km Langetvedvej Gentagelsesskilt mangler
20,6 km Klovtoftvej Skilt vender 90 grader forkert
21,5 km Klovtoftvej Skilt mod Jels mangler
21,8 km Klovtoftvej Skilt fra Jels meget bleget

Haderslev kommune

22,4 km Stursbøl Plantage Skilt meget bleget. Modsat skilt forsvundet



22,4 km Stursbøl plantage Her burde stå et skilt
22,8 km Stursbøl plantage Ruteskilt afbleget
23,0 km Stursbøl plantage Blege skilte ved Troldeskovvej
23,3 km Stursbøl plantage Skilt i forkert vinkel, mulighed for to veje
24,4 km Stursbøl Plantage Snavset skilt
30,3 km Kraftmosevej Skilt Beskadiget, andet skilt forsvundet
34,5 km Frihedsvej Skilt mod venstre mangler ved Frihedsvej

35,8 km	Billundvej	Gentagelsesskilt fra Vojens, ikke mod Vojens
37,7 km	Vestergade	Bleget skilt i rundkørsel
37,7 km	Vestergade	Stort falmet skilt
38,4 km	Østergade	Rundkørsel med blege skilte

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

Haderslev kommune

0,1 km	Søndre Ringvej	Skilt væk
6,0 km	Fælledskovvej	Bleget skilt
10,0 km	Kyhlsvej	Skilt mod syd mangler
11,5 km	Skovbyringen	Skilt tilgroet, lidt skævt

Aabenraa kommune

27,4 km	Ribevej	Skilt i rundkørsel beskadiget
29,6 km	(Sti ved Rise kirke)	Ramponeret skilt
36,4 km	Urnehovedvej	Falmet skilt
38,5 km	Oksevejen	Falmet skilt



47,2 km	Hjernehøjsvej	Tilgroet skilt
47,5 km	Stier i Tinglev	Bleget skilt
56,0 km	Hærvejen	Stærkt snavset skilt
57,6 km	Sti ved Hærvejen	Skilt fra Padborgsiden væk
63,8 km	Lejrvejen	Beskadiget skilt

Bilag til 5 Ruteføring

5.1 Landskabstyper

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

0,0 – 4,0 km	Købstad: Viborg
4,0 – 13,8 km	Overvejende skov
13,8 – 28,1 km	Overvejende landbrug
28,1 – 39,5 km	Overvejende småskove
39,5 – 44,3 km	Vekslende landbrug og små plantager
44,3 – 48,5	Overvejende Landbrug

Naturområder ved ruten

4,0 – 5,9 km	Viborg Hedeplantage (1)
5,9 – 13,8 km	Dollerup bakker og Hald sø (1,2) – Folder fra S&N
28,1 km	Grathe hede

Naturområder max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Finderup høj og hulvej (2)
Hulveje ved Hald Ege (2)
Stenholt skov (1+2)
Bølling sø (2)

Bymæssige bebyggelser

5,9 km	Landsby: Hald Ege
13,8 km	Landsby: Skelhøje
Ca 19,6 km	Landsby Neder Hvam
25,1 km	Landsby: Thorning (2)
39,5 km	Landsby: Kragelund
44,3 km	Landsby: Funder kirkeby
48,5 km	Landsby: Funder

Øvrige kulturlandskaber

6,3-8,0 km	Nedlagt jernbane – Alhedestien
10,4 km	Rasteplads

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

0 – 4,4 km	Overvejende skov
4,4 – 6,4 km	Overvejende landbrug
6,4 – 13,6 km	Overvejende skov og hede
13,6 – 21,1 km	Overvejende skov
21,1 – 24,5 km	Overvejende landbrug
24,5 – 29,3 km	Overvejende skov
29,3 – 38,8 km	Overvejende skov mod vest, landbrug mod øst
38,8 – 43,3 km	Overvejende landbrug med små plantager

Naturområder ved ruten

1,9 km	Funder Å, med dambrug (2)
31,9 km	Gudenåens udspring (1 + 2)

Naturområder max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Ansø Mølle og hulvej (2)
Vrads Sande (1+2)
Tingdalsøerne (2)
Rørbæk sø (1+2)
Egekrat ved Nørre Snede (2)

Bymæssige bebyggelser

13,6 km	Landsby Vrads
24,5 km	Stationsby Nørre Snede (2)
38,2 km	Landsby Nørre Kollemorten
43,3 km	Stationsbyen Givskud ligger 1-2 km vest for ruten

Øvrige kulturlandskaber

17,6 km	Rasteplads ved Torup sø
30,1 km	Rasteplads nær Rørbæk sø
31,3 km	Rasteplads nær Skjern ås og Gudenåens udspring

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

0,0 – ca 15,3 km	Overvejende landbrug
Ca 15,3 – 29,9 km	Overvejende skov
29,9 – 49,3 km	Overvejende landbrug
49,3 – 52,3 km	Vejen stationsby

Naturområder ved ruten

29,5 km	Frederikshåb plantage (1) - Folder fra S&N
---------	--

Naturområder max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Fredet hærvej nord for Bække (2)
Hundsbæk plantage (1)

Bymæssige bebyggelser

7,4 km	Landsby Mølvang
Ca 18,3	Landsby Randbøl
31,8 km	Landsby Fitting
38,8	Landsby Bække (2)
Ca 41,4	Landsby Asbo
Ca 44,4	Landsby Læborg
49,3 – 52,3 km	Stationsby Vejen (2)

Øvrige kulturlandskaber

18,3 km	Rasteplads ved Firehøje
---------	-------------------------

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

0,0 – 22,4 km	Overvejende landbrug
22,4 – 29,0 km	Overvejende skov
29,0 – 38,7 km	Overvejende landbrug

Naturområder ved ruten

3,9 km	Skibelund krat (1+2) – informationstavle mangler
6,4 km	Kongeåen og Frihedsbroen (2)
22,4 km	Stursbøl plantage (2)

Naturområder max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Jels søerne (1+2) – S&N-folder

Bymæssige bebyggelser

1,9 km	Landsby Askov (2)
8,5 km	Landsby Københoved
20,1 km	Stationsby Jels
36,3	Stationsby Vojens

Øvrige kulturlandskaber

9,7 km	Rasteplads ved Skrave kirke
22,4	Rasteplads Stursbøl plantage

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

0,0 – 55,4 km	Overvejende landbrug
55,4 – 64,1 km	Overvejende skov
64,1 – 67,1 km	Padborg

Naturområder ved ruten

10,0 km	Abkær mose (1+2)
Ca 60,0 km	Frøslev Plantage

Bymæssige bebyggelser

8,7 km	Landsby Vedsted
18,7 km	Stationsby Hovslund Stationsby
21,9 km	Landsby Øster Løgum
28,3 km	Stationsby Rødekro (1)
49,0 km	Stationsby Klipleve
Ca 59 km	Landsby Vejbæk
Ca 61 km	Landsby Fårhus
Ca 66 km	Stationsby/grænseby Padborg

Øvrige kulturlandskaber

16,9 km	Rasteplads syd for Immervad bro
---------	---------------------------------

20,1 km	Rasteplads syd for Hovslund Stationsby
21,9 km	Rasteplads i Øster Løgum
24,0 km	Rasteplads ved Vendersvold
29,6 km	Rasteplads ved Rise kirke
35,1 km	Rasteplads ved Hjordkær
44,3 km	Rasteplads ved Poulsbro
58,8 km	Rasteplads nær Vejebak

5.2 Attraktioner (1+2)

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

Attraktioner ved ruten

3,9 km	Hærvejsstenen (1+2+3)
5,0 km	Hald Hovedgård (3)
19,6 km	Kunsthåndelen i Neder Hvam (1)
25,1 km	Thorning kirke (1)
25,1 km	Blicheregnens museum i Thorning (1+2+3)
Ca 29 km	Grate kirke (1+3)
39,5 km	Kragelund kirke (1+2)
44,3 km	Funder kirke

Attraktioner max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Røverhøje (1+2)
 Hald ruin (1)
 Hald Ege samlingen (1)
 Hald Ege kirke (1)
 Væksthuset (1)
 Brattningsborg (3)
 Jørg Friis Hald (3)
 Niels Bugges Hald (3)
 Dollerup kirke (1)
 Lyshøj (3)
 E Bindstow (3)
 Høje i Havredal Plantage (2) - Folder fra S&N
 Grathestenen (3)
 Kong Knaps dige (2+3)
 Klosterlund (1+2)
 Urtegartneriet i Kragelund

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

Attraktioner ved ruten

13,6 km	Vrads Købmandshandel (3)
19,9 km	Vester Palsgård skovmuseum (1)
25 km	Nørre Snede kirke (1)
33,5 km	Margrethe-diget (2+3)
34,5 km	Øster Nykirke (1+2+3)
38,2 km	Kollemorten (2)

Attraktioner max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Ballebæksgård (2+3)
Givskud kirke (1)
Givskud Zoo (1+2+3)

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

Attraktioner ved ruten

2,5 km	Harresø Kro (2+3)
7,4 km	Afstikker til Jelling m flere attraktioner (1+2+3)
18,3 km	Firehøje og Kong Rans høj (1+2+3)



36,5 km	Hamborggårdstenen (1+2+3)
37,3 km	Klebæk høje (1+2+3)
38,3 km	Bække Kro (1+3)
42,0 km	Mannehøj (2)
44,5 km	Runesten ved Læborg kirke (1+2)
48,0 km	Halvvejshøjen (2+3)
49,3 km	Vejen med diverse attraktioner (1+2+3)

Attraktioner max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Danmarks museum for lystsejlad i Harresø (1)
Nørup Kirke (1+2)
Engelsholm slot (1+2+3)

Randbøldal museet (1)
 Marensminde Landbrugsmuseum (1)
 Bindeballe Købmandsgård (1+2+3)
 Bindeballe Station (1+2+3)
 Store Rygbjergstenen (1+2)
 Frederikshåb Møllepark (1)
 Bække kirke (1+2)
 Læborg kirke (1)

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

Attraktioner ved ruten

3,9 km	Skibelund krat (1+2)
6,4 km	Frihedsbroen (1+3)
9,7 km	Skrave kirke (1)
20,1 km	Jels kirke (1)
20,1 km	Jels mølle (1)
20,1 km	Observatoriet Orion (1+3)
29,0 km	Slevad bro (2)

Attraktioner max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Askov kirke (1+2)
 Askov Højskole (1)
 Poul la Cour museet (1)
 Malt kirke (1)
 Lokes høje (2)
 Jels Voldsted (1+2)
 Jelspigen (1)
 Vandkunst i Jels (1)

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

Attraktioner ved ruten

8,7 km	Vedsted mølle (3)
--------	-------------------



14,8 km	Skulpturer ved Immervad herberg (3)
---------	-------------------------------------

15,0 km Immervad bro (1+2+3)



16,9 km Hærulfstenen (1+2+3)
21,9 km Øster Løgum kirke (1)
25,0 km Vendersvold (2+3)
29,6 km Rise kirke (1+2)
39,4 km Urnehoved Tingsted (1+2+3)
44,3 km Poulsbro (2+3)
49,0 km Kliplev kirke (2)
55,4 km Gejlå bro (2+3)
56,9 km ”Talende” sten i Bommerlund plantage (2)
63,6 km Frøslev-lejren (1+2+3)

Attraktioner max 3 km fra ruten, men ikke besøgt

Skrydstrup kirke (1)
Vojens kirke (1)
Mølle keramik (1)
Bronzealderhuset (1+2)
Skrydstruppigens grav (1+2)
Jættestuerne (2)
Vedsted høje (2)
Vedsted kirke (1)
Pothøj og Sikringsstilling nord (2)
Langdysserne ved Holmhus (2)
Damgård Mølle (1+2+3)
Hjordkær kirke (1)
Hjulgraven (1++32)
Nexus kunstcenter i Kliplev (1)
Bov kirke (1)
Bov museum (1+3)
Gendarmstien (2)

Bilag til 7 Turistmæssig infrastruktur

Undervejs på ruten traf vi på flg. muligheder for at få fyldt vandflasker og ”sidde” på toiletet:

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

25,1 km	Thorning kirke
25, 1 km	Thorning museum
28, 1 km	Grathe kirke
39,5 km	Kragelund kirke
44,3 km	Funder kirke

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

11,9 km	Brande kirke
13,6 km	Vrads kirke
24,5 km	Nørre Snede kirke
Ca 34,5 km	Øster Nykirke
43,3 km	Givskud

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

19,0 km	Randbøl kirke
38,3 km	Bække kirke
Ca 44,5	Læborg kirke
52,3 km	Vejen

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

1,9 km	Askov kirke
9,7 km	Skrave kirke
20,1 km	Jels
38,7 km	Vojens

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

8,7 km	Vedsted kirke
21,7 km	Øster Løgum kirke
28,3 km	Rødekro
29,6 km	Rise kirke
49,0 km	Klipleve
67,1 km	Padborg

Vi købte kaffe og aftensmad flg. steder

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

25,1 km	Thorning Silkeborg	Medbragt kaffe + brød fra den lokale bager Aftensmad på restaurant
---------	-----------------------	---

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

24,5 km	Nørre Snede Givskud	Eftermiddagskaffe/brød hos den lokale bager Aftensmad på Harresø kro
---------	------------------------	---

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

38,8 km	Jelling Bække Vejen	Formiddagskaffe Eftermiddagskaffe/Brød hos lokal bager Aftensmad på Best Western
---------	---------------------------	--

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

20,1 km	Jels Vojens	Kaffe på Orion observatorium Aftensmad på Hotel Vojens
---------	----------------	---

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

	Padborg	Ingen kaffepause Aftensmad på Cafeteria ved Danhostel
--	---------	--

Undervejs observerede vi følgende indkøbsmuligheder:

* markerer at de er afmærket på haervej.dk

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

14,2 km	*Skelhøje	Dagligvarebutik
25,1 km	*Thorning	Bager og dagligvarebutik
39,5 km	*Kragelund	Dagligvarebutik
44,3 km	Funder Kirkeby	Dagligvarebutik

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

13,6 km	*Vrads	Dagligvarebutik (og café)
24,5 km	*Nørre Snede	Bager og dagligvarebutik
38,2 km	*Nørre Kollemorten	Dagligvarebutik
	*Givskud	Dagligvarebutik og tankstation

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

38,5 km	*Jelling	Bager og dagligvarebutik
52,3	*Bække	Dagligvarebutik
	*Vejen	Mange indkøbsmuligheder

4. etape, Vejen – Vojens: 38,7 km

20,1	*Jels	Dagligvarebutik
38,7	*Vojens	Mange indkøbsmuligheder

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

8,7 km	*Vedsted	Dagligvarebutik
(18,7 km	*Hovslund Stationsby	Vi fandt aldrig butikken, men krydsede heller ikke jernbanen)
28,3 km	*Rødekro	Mange indkøbsmuligheder
49,0 km	*Klipleve	Dagligvarebutik – bageren lukket (mandag?)
67,1 km	Padborg	Mange indkøbsmuligheder

Bilag til 9 Markedsføring og kortmateriale

1. etape, Viborg – Funder: 48,5 km

Viborg kommune

8,6 km	Herningvej	Info-tavle - Niels Bugges Hald
8,6 km	Ravnsbjergvej	Info-tavle ved naturskole
10,4 km	Ravnsbjergvej	Info-tavle ved Niels Bugges kro - rasteplads
10,4 km	Ravnsbjergvej	Info-tavle Inderøen og Hald sø
11,0 km	Ravnsbjergvej	Info-tavle

2. etape, Funder – Givskud: 43,3 km

Silkeborg kommune

15,9 km	Torupvej	Infotavle om Tingdalsøerne
---------	----------	----------------------------

Ikast-Brande kommune

18,9 km	Arritskovvej	Infotavle Palsgård og Hampen sø
29,6 km	Hærvejen	Info tavle
30,1 km	Hærvejen	Rasteplads med Infotavle Rørbæk sø

Hedensted kommune

31,3 km Hærvejen Rasteplads med Infotavle Kilderne

Vejle kommune

33,5 km Hærvejen Margrethediget infotavle

3. etape, Givskud – Vejen: 52,3 km

Vejle kommune

15,0 km Hærvejen Info-tavle, generelt cykelruter
18,3 km Hærvejen Infotavler om Firehøje
23,2 km Hærvejen Info-tavle: Bindeballestien

Vejen kommune

36,5 km Hamborggårdsvej Infotavle om Hamborggårdstenen,
36,8 km Tværvej Infotavle
37,3 km Klebækvej Skibssætning, info-tavle
42,0 km Asbovej Infotavle, Mannehøj

4. etape, Vejen – Vojens, 38,7 km

Vejen kommune

4,5 km Skibelund Krat Hotel Skibelund Krat, ingen info-tavler,
6,4 km Frihedsvej Infotavle: Kongeåen, Frihedsbroen
8,5 km Københovedvej Info Vandrestien

Haderslev kommune

29,0 km Tingvadvej Selskær gravhøj info-tavle
36,3 km (Sti til Vestergade) Infotavle: Vojens Fritidscenter

5. etape, Vojens – Padborg: 67,1 km

Haderslev kommune

15,0 km Oksevejen Immervad bro, infotavle

Aabenraa kommune

16,9 km Oksevejen Hærulfstenen, Info-tavle
24,0 km Andholmvej Rasteplads, info-tavle om Vendersvold
39,4 km Oksevejen Urnehoved, info-tavle



44,3 km
56,9 km
63,5 km

Oksevejen
Sti langs Hærvejen
Frydendalvej

Poulsbro, info-tavler om bro og landskab
Info-tavle: Talende sten
Info Frøslev plantage - Karsten Thomsens
plads