



Danmarks Nationale Cykelruter

Katalog over virkemidler

September 2026

Indhold

Formålet med et virkemiddelskatalog	4
Input fra følgegruppen	6
Historien om De Nationale Cykelruter	8
De Nationale Cykelruter i dag	10
Delkonklusion	24
Ruternes infrastruktur	25
Konklusion på ruternes infrastruktur	30
Oplevelsesruter vs. et sammenhængende net	31
CASE: Inspiration fra ikoniske ruter i Nederlandene og Flandern	33
Opskriften på en oplevelsesrute	36
Topografi og klima	37
Infrastruktur	37
Oplevelser	39
Service	40
Samlet cykelturismeprodukt	42
Markedsføring	42
CASE: ADFC Radreiseanalyse – et vigtigt monitoreringsværktøj	44
CASE: En dansk forankringsmodel – Udvikling Hærvejen	46
Generelle virkemidler	48
Hvad kan kommuner gøre allerede nu?	53
Et bud på et fremtidigt rutenet	54
Relevante dokumenter og indsatser på de Nationale Cykelruter	62

Kolofon

Titel: Danmarks Nationale Cykelruter – katalog over virkemidler

© Dansk Cykelturisme, 2026

Forfattere: Jens Erik Larsen, John Krogstrup og Jesper Pærksen

Redaktør: Helle Midtgaard

Udgivelsen er støttet af Vejdirektoratets Cykelpulje 2025

Formålet med et virkemiddelskatalog

Dette katalog over virkemidler følger direkte op på "Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter"¹, som er udarbejdet af Vejdirektoratet med inddragelse af arbejdsgruppen for de Nationale Cykelruter under Cykelrådet og udgivet i 2024.

Formålet med arbejdet var "at sætte en fælles retning for det fremtidige arbejde med ruterne og deres udbredelse, så kvaliteten af ruterne højnes, og flere cyklister fra ind og udland får glæde af dem." I "Input til forbedringer..." præsenteres følgende ambition for de Nationale Cykelruter:

Ambition: Fra transportveje til oplevelsesruter

'Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter' sætter en fælles retning for arbejdet med de Nationale Cykelruter, som oprindeligt blev planlagt med henblik på at forbinde alle landsdele med nogenlunde direkte cykelruter. Erfaringer fra udlandet samt en nylig brugerundersøgelse viser imidlertid, at ruterne i højere grad bør have fokus på de oplevelsesmæssige kvaliteter. Det er nemlig de mange seværdigheder, destinationer og oplevelser på og omkring ruterne, der særligt tiltrækker brugerne.

Derfor er det dokumentets overordnede ambition at styrke de Nationale Cykelruter som attraktive oplevelsesruter frem for effektive transportveje.

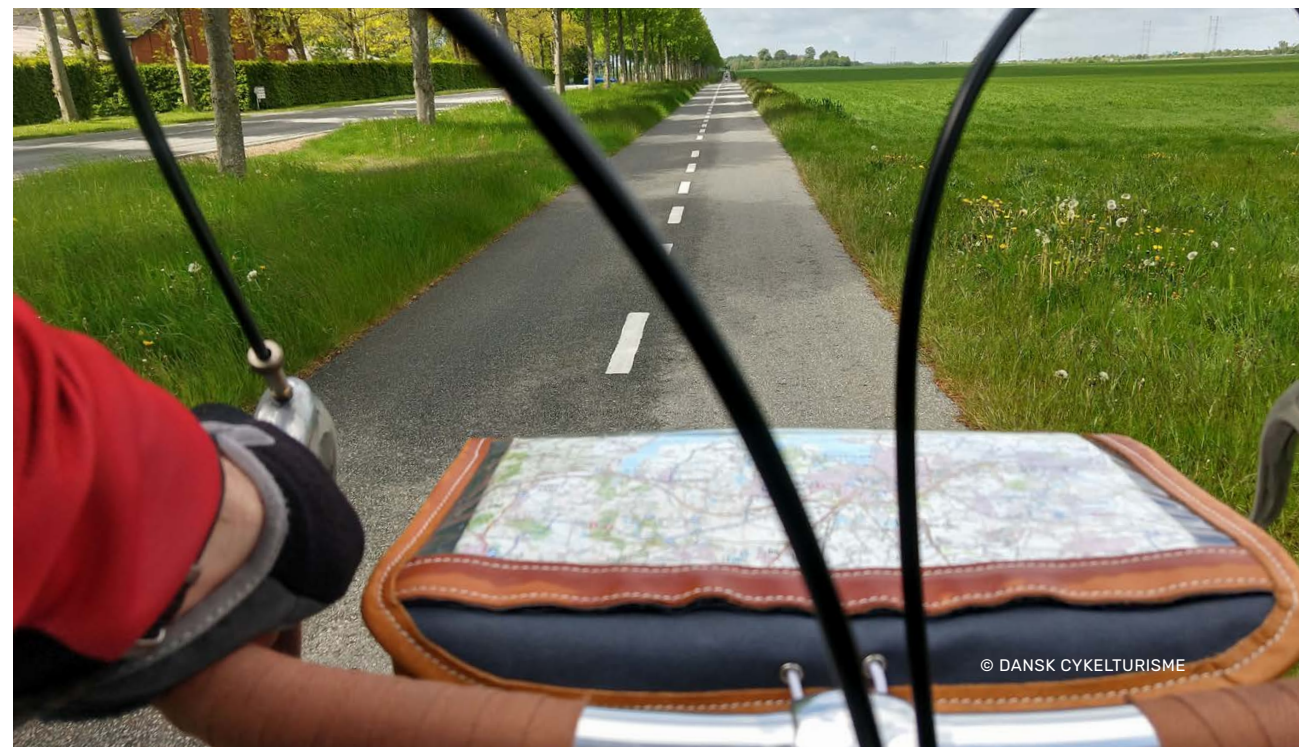
Denne ambition konkretiseres senere under indsatsen "Revision af det samlede net af Nationale Cykelruter", hvor der står "Et højere samlet kvalitetsniveau for de Nationale Cykelruter, hvor oplevelserne omkring ruterne er i fokus, vurderes at være centralt for at tiltrække flere brugere. Ruterne har stort potentiale for at være en attraktiv oplevelse i sig selv på grund af deres

forløb gennem fx natur- og kystområder, men også oplevelser i tilknytning til ruterne bidrager til deres tiltrækningskraft."

Dette medfører to konkrete anbefalinger:

1. "Det anbefales derfor at optimere det samlede, landsdækkende rutenet og revidere ruteføringerne, så de bedre understøtter de enkelte ruters oplevelsesmæssige særpræg samt forbinder til markante lokale seværdigheder og destinationer. Revisionen vil kunne medføre omfattende omlægninger af ruter såvel som delstrækninger, ligesom sammenlægning af ruter og øget brug af rundtursruter kan komme på tale."
2. "Den samlede fortælling omkring de enkelte ruters særpræg og oplevelsestilbud bør i endnu højere grad bidrage til en mere målrettet promovering over for potentielle brugere. Derfor bør revisionen af rutenettet og dets linjeføringer også understøtte den formidlingsmæssige og historiske sammenhæng, så der kan skabes stærke fortællinger om hver rute som et samlet oplevelsesprodukt. Revisionen skal følge de gældende kriterier og principper for de Nationale Cykelruter."

Særligt disse to anbefalinger har dannet fokus for nærværende projekt. I det omfang det har været muligt, har projektet også forholdt sig til indsats 3.4 i den nationale turismestrategi, der omhandler udpegning af 3-5 ikoniske outdoorruter.



¹ Vejdirektoratet: "Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter", 2024, <https://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/input-til-forbedringer-af-de-nationale-cykelruter>

Input fra følgegruppen

Projektet er blevet bistået af en følgegruppe med følgende deltagere:

- Christine Jürgensen, Dansk Kyst- og Naturturisme
- David Tholander Pedersen, VisitDenmark
- Mette Fyhn, Udvikling Hærvejen
- Lars Bendix Poulsen, Naturstyrelsen
- Kristian Jager Nykrog, Friluftsrådet
- Jakob Kvist, DGI
- Mette Mathiasen, Destination Fyn
- Lars Hedegaard Nielsen, Kommunernes Landsforening
- Ida Nygaard Hvidt, Supercykelstisamarbejdet i Region Hovedstaden
- Signe Møller Strandvig, Supercykelstisamarbejdet i Region Midt
- Michael Andersen, Danish Biking

Følgegruppen har mødtes to gange i løbet af projektet. Til det første møde i oktober 2025 blev projektet præsenteret og følgegruppen havde mulighed for at give deres input til, om de Nationale Cykelruter giver mening i dag, og i så fald, hvordan ruterne kan udvikles fra transportveje til oplevelsesruter.

Følgegruppen udtrykte bred enighed om de Nationale Cykelruters grundlæggende berettigelse. De pegede på, at deres funktioner kan være flere. Det kan for eksempel være:

- Landdistriktsudvikling
- Branding af cykling i Danmark
- Kommercielle salgsmuligheder
- Oplevelser både for lokale og for gæster
- Styrkelse af tværkommunale samarbejder
- Sammenhæng med øvrige ruter, fx EuroVelo

Følgegruppen pegede dog også på, at det er en forudsætning for ovenstående, at ruterne kvalitet – bredt forstået ift. infrastruktur, service, oplevelser og formidling – lever op til den moderne cykelturists forventninger. I den forbindelse pegede flere på, at staten bør tage ansvar for at sikre en foku-

seret og prioriteret indsats for de Nationale Cykelruter, som i alle tilfælde på nær National Rute 10, der kun forløber i Bornholms Regionskommune, går på tværs af flere kommunegrænser.

På det andet følgegruppemøde i april 2026 har følgegruppen haft mulighed for at give kommentarer på et udkast til nærværende rapport.



Historien om De Nationale Cykelruter

Første gang et nationalt cykelrutenet blev foreslået af myndigheder var i rapporten "Planlægning for cyklister, hverdag og fritid" udgivet af Miljøministeriets Planstyrelse og Fredningsstyrelse i 1985. Der skrives heri, at "Miljøministeriet vil med udgangspunkt i den regionale planlægning søge etableret et landsdækkende rutenet for feriecyklister".

Næste skridt var udgivelsen af rapporten "Amtskommunernes stiplaner – med oplæg til et nationalt cykelrutenet" fra Skov- og Naturstyrelsen 1988.

Herefter blev der nedsat en arbejdsgruppe under Vejdirektoratet, som i 1990 udkom med forslag til det nationale cykelrutenet. Der var foreslået 9 ruter, men efter protester fra Bornholm kom Øen Rundt med som nummer 10.

Samtidig blev der udarbejdet vejregler om vejvisning for cyklister. Heri blev det bl.a. bestemt, at rutenumrene på nationale ruter skulle være hvide tal på rød baggrund – de nationale farver. Ligeledes blev det fastlagt, at vest-øst gående ruter havde lige numre, mens nord-sydgående ruter fik ulige numre, svarende til de overordnede vejes nummersystem.

Der opstod en strid mellem Vejdirektoratet og Amtsrådsforeningen om styring af rutenettet, som udsatte etableringen et år, men i maj 1993 blev rutenettet indviet. Hærvejsruten var dog allerede åbnet i 1989 efter et samarbejde mellem 5 amter. Amterne skulle stå for vedligehold af rutenettet, mens vejdirektoratet stod for vejreglerne om vejvisning. Disse trådte i kraft 1991, blev revideret i 2000 og igen i 2008-9. I 2017 udkom "Håndbog Vejvisning for cyklister". Udover vejreglerne påtog Vejdirektoratet sig også formidling af ruterne og udgav i en årrække publikationen CykelGuide – et enkelt år endda på engelsk i samarbejde med Sustrans – i et ganske stort oplag. Endvidere førte Vejdirektoratet et digitalt kort over ruterne. Den opgave blev i 2022 overtaget af Foreningen Dansk Cykelturisme med lanceringen af . I dag udgiver Nordisk Korthandel cykelkort, der formidler de Nationale Cykelruter.ruter.dk

Omkring år 2001 kom Limfjorden Rundt med som national cykelrute 12 (primært vest-øst gående). Rutenummer 11 er stadig ikke anvendt. Der er afsat numre op til 16 ruter i vejreglerne til nationale ruter.

En betydelig ændring i organiseringen af de Nationale Cykelruter skete med strukturreformen 2007. De 14 amter blev nedlagt og de 98 nye kommuner overtog ejerskabet til ruterne bortset fra de strækninger, der forløb langs statsvej eller på Naturstyrelsens arealer. Et administrationsgrundlag sikrer, at ændringsforslag skal godkendes i Vejdirektoratet.

EuroVelo – det europæiske cykelrutenet

I 1997 blev det europæiske cykelruteprojekt EuroVelo officielt lanceret. I dag er ca. 70.000 km af rutenettets ca. 90.000 km realiseret og 4 af ruterne går gennem Danmark (3, 7, 10 og 12). Disse følger primært de nationale cykelruter N1, N3, N8 og N9. Afmærkningen af EuroVelo-ruterne er integreret i håndbogen om vejvisning for cyklister. EuroVelo koordineres af det Europæiske Cyklistforbund ECF i Bruxelles i samarbejde med nationale koordinators og koordinationscentre. Siden 2016 har Dansk Cykelturisme været EuroVelo Koordinationscenter i Danmark.



Oversigt over det europæiske cykelnet EuroVelo. © EuroVelo

De Nationale Cykelruter i dag



- | | |
|--------------------------|-------------------------------|
| N1 – Vestkyststruten | N7 – Sjællands Odde-Rødbyhavn |
| N2 – Hanstholm-København | N8 – Østersøstruten |
| N3 – Hærvejsruten | N9 – Gedser-Helsingør |
| N4 – København-Søndervig | N10 – Bornholm Rundt |
| N5 – Østkyststruten | N12 – Limfjordsruten |
| N6 – Esbjerg-København | |

De Nationale Cykelruter i Danmark.

Det foregående kort viser, hvordan de nuværende Nationale Cykelruter krydser hinanden og danner et landsdækkende netværk af ruter.

Nedenfor følger en kortfattet præsentation af de enkelte ruter og den seneste udvikling de måtte have gennemgået. Her vil vi især fokusere på større udviklingsprojekter på ruterne. Adgangen til og fra ruten med kollektiv trafik er også undersøgt og medtaget, dog er kun tog taget i betragtning. Den kollektive trafik kategoriseres som enten fremragende, god eller jævn – på ingen ruter er adgangen dårligere end jævn.

For hver rute gives en vurdering af potentialer. Potentialerne er vurderet ift. følgende kategorier:

Ikonisk potentiale: Om ruten allerede er eller har potentiale til at blive kendt ud over landets grænser som en rute, enhver cykelturist bør overveje at cykle. Dette vurderes ud fra, hvor kendt ruten, destinationen eller temaet er i dag. Kendskabet til ruten vurderes ud fra, om ruten har været på listen over tyskernes foretrukne, udenlandske langtursruter². Kendskabet til destinationen eller temaet vurderes ud fra, om ruten overhovedet har et tema og i givet fald, hvor internationalt kendt temaet eller destinationen er.

Kommercielt potentiale: Om ruten har et kommercielt potentiale. Dette vurderes ud fra, i hvilket omfang der sælges cykelpakkerrejser eller om der er andre kommercielle cykelturistrettede tilbud på ruten.

Øvrigt potentiale: Om ruten har et andet potentiale ud over de ovennævnte.

Det skal understreges, at det ikke har været hensigten med projektet at udarbejde en videnskabelig funderet og komplet analyse af ruternes potentialer. Der tages dermed forbehold for, at potentialevurdering ikke tager alle forhold i indtægt eller at forhold tillægges for stor eller for lille betydning.

Afslutningsvist gives et bud på virkemidler for de enkelte ruter. Dette kan ses som en overordnet konklusion på rutens potentialer. Bagerst i rapporten er rutepotentialerne samlet i en vision for rutenettet.

² Jf. det tyske Cyklistforbunds Radreiseanalyse. Analyserne kan ses her:

<https://www.adfc.de/artikel/radreiseanalyse>

N1 – Vestkyststruten

N1, også kendt som Vestkyststruten, er 563 km lang og indgår i det europæiske rutenet som EuroVelo 12 "North Sea Cycle Route". Ruten følger den danske vestkyst fra Rudbøl ved den dansk-tyske grænse til Skagen. Ruten har et kystnært forløb – på en enkelt strækning går ruten endda på stranden – uden at man dog har vandudsigt på hele turen.

Ruten har et stærkt tema og rummer store naturoplevelser. Turistinfrastrukturen er god, i hvert fald hvis man cykler ruten i sommerhalvåret. Der er jævn adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Der har været enkelte mindre justeringer i ruteforløbet gennem årene, men i store træk følger ruten de samme veje og stier, som den har gjort siden etableringen i 1992. En undtagelse er et længere forløb på stranden ved Løkken, som blev reduceret ifm. en omlægning i 2015. Samtidigt blev ruten omlagt til Ribe by.

I årene 2012–2015 var Vestkyststruten sammen med N9 i fokus i projektet Powered by Cycling: Panorama, som med et budget på 25 mio. kr. satte gang i flere udviklinger. Ruten blev bl.a. gennemkørt af det tyske cyklistforbund ADFC; der blev etableret og tilknyttet 16 Panoramaruter; infotavler blev opstillet; og der blev gennemført flere markedsføringstiltag.

Ikonisk potentiale:

Vestkyststruten rummer et klart potentiale som ikonisk langtursrute. Den følger landets mest kendte kyst, Vestkysten. Den rammer to Nationalparker, Nationalpark Vadehavet og Nationalpark Thy. Den begynder eller ender i det nordligste punkt, Skagen, og kommer også tæt forbi landets vestligste punkt, Blåvandshuk. Endelig er den kendt som en del af EuroVelo 12, der var den første afmærkede europæiske rute. Ruten har flere gange været i top 10 over tyskernes foretrukne udenlandske ruter.

Dens lidt rå karakter passer formentlig også godt til et nyere og voksende



segment af bikepackere, der ikke skræmmes, men nærmere tiltrækkes af ubefæstede stier, natur og begrænset service mellem byer.

Kommercielt potentiale:

At der er flere turoperatører, der sælger rejser på dele af ruten, vidner om et kommercielt potentiale.

Det vestjyske rejsebureau Vesterhavscaminoen (tidligere BikeWithUs), der er etableret i 2018, tilbyder to pakkerejser: En fra Thorsminde til Vigso og en anden fra Slettestrand til Skagen.

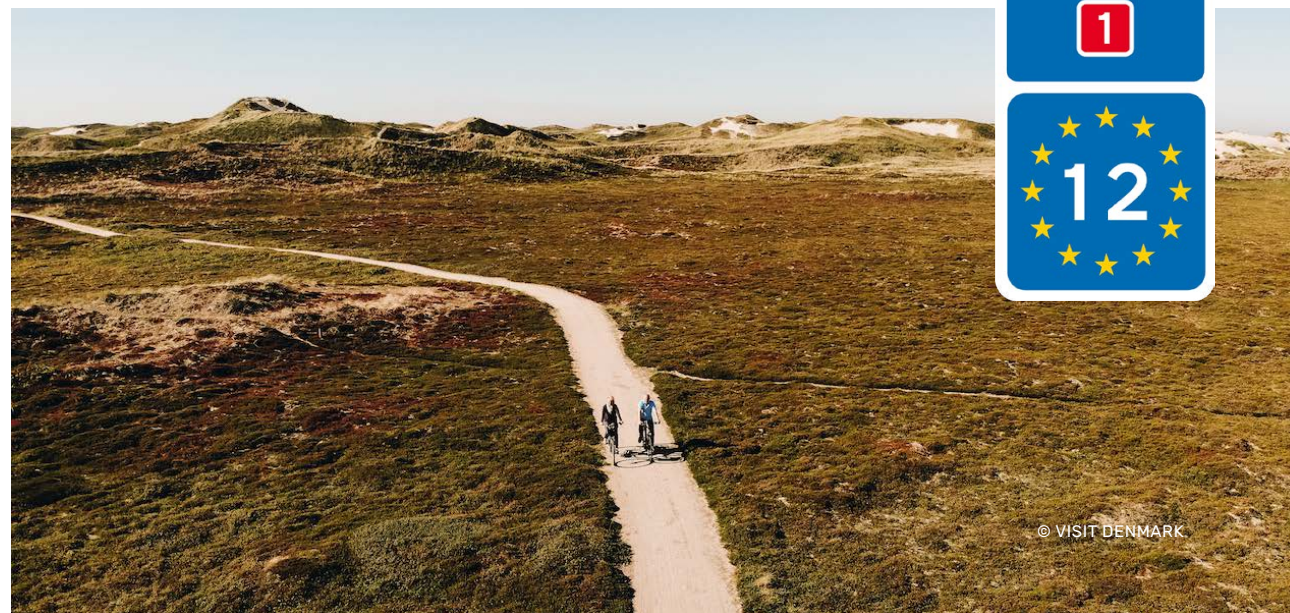
Den store tyske turoperatør Radweg Reisen tilbyder flere pakkerejser, der gør brug af den sydlige del af N1 fra grænsen til Esbjerg.

Øvrigt potentiale:

Ruten skaber sammenhæng mellem de 16 Panoramaruter, der blev udviklet for at aktivere mere cykling på destinationerne på Vestkysten.

Virkemidler:

- Navnet ændres til Nordsøstruten, så det flugter med rutens internationale betegnelse
- EuroVelo 12 forlænges til Aarhus og videre langs den nordsjællandske kyst til Helsingør (se også under N2, N5 og N9)



N2 – Hanstholm-København

N2 er 354 km lang og løber mellem Hanstholm og København. Ruten blev i forbindelse med et Cykelpuljeprojekt i 2019 omlagt fra Ebeltoft til Aarhus pga. den relativt lave frekvens af færger mellem Ebeltoft og Odden. Det har også været afprøvet, om den sjællandske del af ruten kunne omlægges til nordkysten, men det fandt ikke opbakning hos de kommuner, som så ville miste N2.



Ruten har stort set et indlandsforløb på hele strækningen. Flere steder forløber den dog tæt på fjorde. Ruten rammer flere byer på sin vej, ikke mindst i Jylland, hvor den går via Skive, Viborg og Randers, før den rammer Aarhus. Der er god adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har intet tema og bliver stort set ikke formidlet.

Ikonisk potentiale:

Ruten har ikke noget tema andet end dens geografiske start- og endepunkt. Da den blev etableret, var Hanstholm en færgenhavn med forbindelser til Norge og Færøerne, men den sidste færge sejlede i 2010.

Omlægningen i 2019 betød, at Danmarks næststørste by, Aarhus, for første gang blev forbundet med København på den samme cykelroute. Randers og Viborg er to andre vigtige og interessante byer på ruten. Derudover kommer ruten igennem flere interessante naturområder, herunder den kommende naturnationalpark Fussingø og Nordskoven på Hornsherred.

Kommercielt potentiale:

Der er ingen turoperatører, der sælger pakker på N2 eller dele heraf. Der er heller ingen destinationer, der gør opmærksom på ruten.

Øvrigt potentiale:

Ruten skaber forbindelse mellem N1, N12, N3 og N5 i Jylland og mellem N7 og N9 på Sjælland. Særligt interessant er måske forbindelsen mellem Aarhus, Randers og Viborg i Jylland og forbindelsen mellem Aarhus og København.

Virkemidler:

- Ruten mellem Viborg og København tematiseres som Kongeruten
- Resten af ruten bibeholdes som forbindelse mellem N1 og N3 og som mulig forkortelse af N12 over Mors
- Fra Odden til Rørvig/Hundested vil den indgå i en forlænget EuroVelo 12



N3 – Hærvejsruten

N3, også kendt som Hærvejsruten, er 450 km lang og indgår i det europæiske rutenet som EuroVelo 3 "Pilgrims Route". Ruten går fra Padborg til Frederikshavn og følger på sit sydlige forløb fra Viborg til grænsen den jyske højderyg, som var en hovedfærdselsåre mellem Danmark og udlandet i mange århundreder.

Rutens indlandsforløb går via hovedbyer som Vejen, Viborg, Hobro og Aalborg, men der er også lange stræk på ruten, hvor der ikke er direkte adgang til service. Der er jævn adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har et stærkt kulturhistorisk tema, og den er velformidlet via hjemmeside, guidebog og kort.

I disse år bliver der gennemført et historisk stort udviklingsprojekt på Hærvejens cykel- og vandrerute, bl.a. med fokus på optimering af ruteforløb, udvikling af service og oplevelser og styrket formidling og monitorering. I forbindelse med optimering af ruteforløbet er en genskiltning af ruten planlagt i 2026-2027.

Ruten har som den eneste nationale cykelrute en formel tværkommunal udviklingsorganisation i form af Udvikling Hærvejen. Læs mere herom under den senere case.

Ikonisk potentiale:

Hærvejsruten rummer et klart potentiale som ikonisk langtursrute. I modsætning til Vestkyststruten er det ikke naturen, men kulturhistorien, som skaber en stærk fortælling. Den historie har været en del af Hærvejsruten siden etableringen i 1989, og det nuværende udviklingsprojekt har bragt den endnu mere i fokus.

Udviklingsprojektet, der er støttet af Nordea-fonden, har allerede givet over 200 mio. kr. til en lang liste af projekter i tilknytning til Hærvejens ruter. Der



arbejdes ud fra en strategi med den overordnede vision: at udvikle Hærvejen til en ikonisk vandre- og cykelrute med lokal værdi og international tiltrækningskraft.

Der ligger også et potentiale i, at Hærvejen indgår i det europæiske cykelrutenet som EuroVelo 3, der går mellem Trondhjem i Norge og Cape Finisterre i Spanien og er tematiseret som pilgrimsrute. Interessant i denne sammenhæng er også, at delstatsregeringen i Slesvig-Holsten har besluttet at udvikle deres del af ruten, kendt som Ochsenweg, til en ADFC Qualitätsradroute.

Kommercielt potentiale:

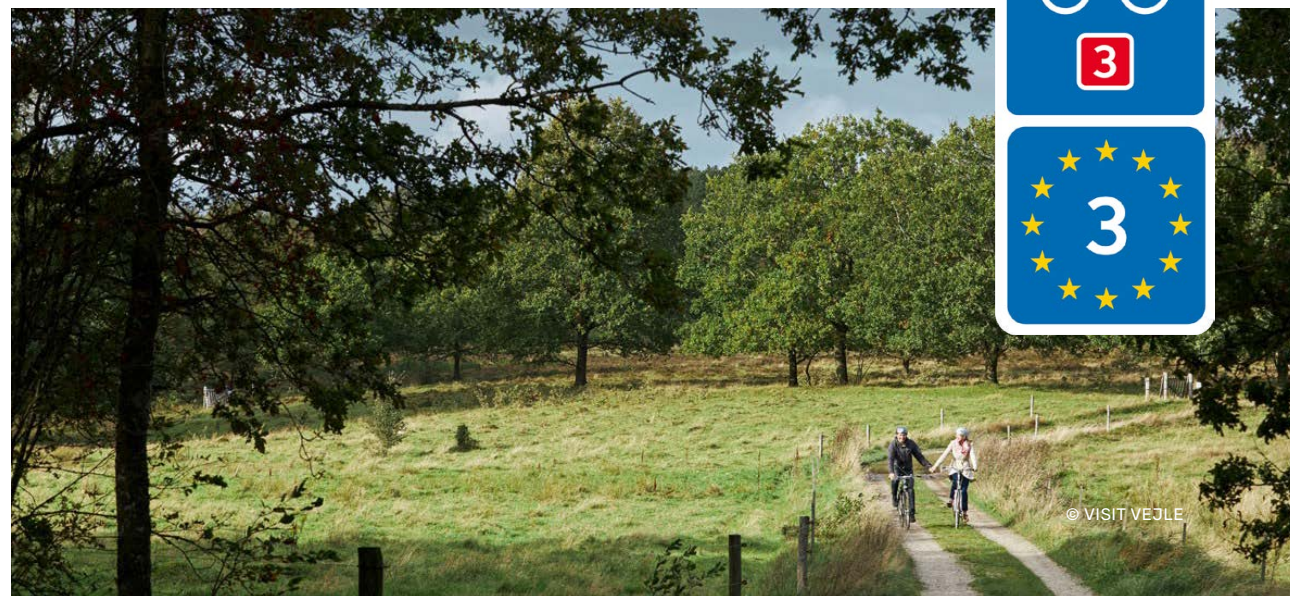
Vagabond Tours sælger cykelpakker på den sydlige del af ruten. Der lader ikke til at være andre udbydere af cykelrejser på ruten.

Øvrigt potentiale:

Hærvejsprojektet kan være model for, hvordan udviklingen af en cykelrute kan organiseres i et fælles sekretariat. Projektet giver også vigtige erfaringer til, hvordan udviklingen af en cykel- og vandrerute kan aktivere både landdistrikts- og erhvervsudvikling.

Virkemidler:

- Ruten føres ind til Silkeborg, hvor den kan forbindes med en opdateret N4
- Udnyt det internationale potentiale via EuroVelo 3



N4 – Danmark på tværs

N4 er 310 km lang og forløber mellem Søndervig og København. Ruten blev i forbindelse med et Cykelpuljeprojekt i 2018 omlagt til et nyt forløb via Samsø og Hou, da færgeoverfarten mellem Kalundborg og Aarhus længe havde været indstillet. I samme ombæring foretog en række andre kommuner mindre justeringer af ruteforløbet og ruten fik sit nuværende navn: Danmark på tværs.

Selvom det er en indlandsrute, er der udsigt til vand på flere strækninger, og ruten er generelt meget varieret i forhold til landskabstyper. Der er fremragende adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har potentielt et stærkt tema i kyst til kyst, men det er ikke aktiveret endnu. Der er stort set ingen formidling af ruten.

Ikonisk potentiale:

Kyst til kyst-ruter er et begreb, som kendes fra andre lande. I England kalder de den for C2C (i modsætning til, hvad mange tror, refererer det ikke til Coast to Coast, men Sea to Sea). Ifølge Sustrans er det den mest populære langdistancetur i England.

I Frankrig har man Vélosud og Canal des Deux Mers, som begge forbinder Adriaterhavet med Atlanterhavet.

Kommercielt potentiale:

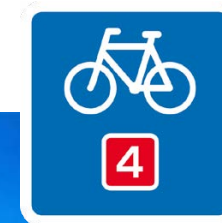
I Danmark arrangerer Belgian Cycle Club et årligt motionsløb fra Aarhus til Søndervig under navnet Coast2Coast Road. Motionsløbet har begrænset overlap med N4. Et gravelløb er også planlagt.

Der er ingen turoperatører, der sælger pakker på N4 eller dele heraf. Ruten bliver formidlet af enkelte destinationer.



Virkemidler:

- Ruten forlænges til Amager Strand/Københavns Lufthavn for at komme ud til kysten og skabe forbindelse til et vigtigt adgangspunkt.
- Ruten føres ind til Silkeborg by, så krydsning med N3 sker der
- Ruten føres via Den Genfundne Bro og om muligt også via Ejer Bjerge



N5 – Østkyststruten

N5 er 650 km lang og forløber mellem Sønderborg og Hulsig langs den jyske østkyst. Den nordlige strækning fra Hulsig til Grenå indgår sammen med N1 i EuroVelo 12: "North Sea Cycle Route".

Ruten forløber kystnært og er den mest kuperede, nationale rute i Danmark. Der er god adgang til service på ruten, da den går via stort set alle købstæderne langs kysten eller inde ved fjordene. Der er dog kun jævn adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har potentielt et stærkt tema i sit kystnære forløb og i adgangen til de mange købstæder, men det er ikke aktiveret endnu. Der er stort set ingen formidling af ruten.

Ikonisk potentiale:

Østkyststruten har bestemt et potentiale som modstykke til Vestkyststruten. Den vilde kyst vs. den blide kyst. Strandbyerne vs. købstæderne. Ruten rummer stor afveksling og er temmelig kuperet med over 4.000 højdemeter i alt. Dens potentiale er aldrig for alvor blevet undersøgt, da ruten er voldsomt underformidlet. Den kan givetvis meget mere, end den får lov til i dag.

Med en forlængelse af EuroVelo 12 til Aarhus og videre langs den nordsjællandske kyst til Helsingør vil en større del af N5 komme på det europæiske rutenet. Denne forlængelse er yderligere aktualiseret af færgelukningen Grenå-Varberg i april 2026.

Ruten kan også indgå i en Jylland Rundt-rute sammen med N1. Endelig kan ruten sammen med N7 indgå i en diagonalrute fra Rødbyhavn til Skagen. Mere herom under N7.

Kommercielt potentiale:

Radweg Reisen har en tur rundt om Lillebælt, der aktiverer N5 flere steder på strækningen mellem Sønderborg og Den Gamle Lillebæltsbro. Ellers er der ikke fundet operatører, der udbyder pakker.



Virkemidler:

- EuroVelo 12 forlænges til Aarhus og videre langs den nordsjællandske kyst til Helsingør. Dermed vil en større del af N5 indgå i det europæiske net
- Ruten føres ind til Frederikshavn
- Ruten kan sammen med N1 og R19 (den regionale rute fra Tønder til Padborg) markedsføres som Jylland Rundt-ruten
- Ruten kan sammen med N7 indgå i en diagonalrute fra Rødbyhavn til Skagen



N6 – Esbjerg-København

N6 er 330 km lang og forløber mellem Esbjerg og København. N4 og N6 har i øvrigt næsten det samme forløb fra Kirke Hvalsø til Hvidovre bortset fra i og omkring Roskilde.

Ruten har som de andre øst-vest-ruter et indlandsforløb, hvor der på flere etaper er langt mellem servicepunkterne og/eller oplevelserne. Som den eneste cykelrute krydser den Storebælt, hvor cyklister er nødt til at tage toget. Det kan være en barriere, især hvis man rejser i en større gruppe. Der er fremragende adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Da færgedriften mellem Esbjerg og Harwich stadig eksisterede, var ruten kendt som Englandsruten. I dag har ruten ikke noget tema og bliver stort set ikke formidlet.

Ikonisk potentiale:

Uden et tema er det svært at se ruten som andet end en transportrute mellem Danmarks femtestørste by og hovedstaden med Odense cirka på halvvejen.

En del af ruten kunne tematiseres over H.C. Andersen, fra hans fødested i Odense til gennembruddet i København. Hertil kan tilknyttes herregårdene på Fyn og Sjælland, som var vigtige stationer i hans liv. Fordelen ved dette tema, ud over at H.C. Andersen er verdenskendt, er, at en rejse på cykel i hastighed og daglig distance kan minde om digterens rejser i 1800-tallet.

En anden mulig tematisering kan være vikinger. Det er dog et tema, der relaterer sig til mange egne af Danmark og derfor er mindre stedspecifikt. En fordel ved dette tema er til gengæld, at det også kan bruges på den vestlige del af ruten. Dog vil det i så fald være logisk at lade ruten ende i Ribe og ikke i Esbjerg. Mod øst vil en omlægning via Borgringen i Køge give mening.



Kommercielt potentiale:

Den fynske operatør Bike Tours Fyn tilbyder forskellige pakkerejser på Fyn, men ikke N6. Heller ikke i Jylland eller på Sjælland er der turoperatører, der tilbyder rejser på ruten.

Virkemidler:

- Tematisér ruten som H.C. Andersen-ruten eller som Vikinge-ruten



N7 – Sjællands Odde- Rødbyhavn

N7 er 240 km lang og forløber mellem Rødbyhavn og Sjællands Odde. Kun N10 er kortere. Selv om ruten orienterer sig efter kysten, er den ikke kystnær. Det gælder særligt for den sjællandske del af ruten. Der er god adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har ikke noget tema, og den bliver stort set ikke formidlet.

Ikonisk potentiale:

N7 har ikke noget umiddelbart potentiale for at blive en ikonisk rute. Den forbinder ingen hovedbyer. Den har ikke et kystnært forløb. Og vigtigst, så er den ikke tematiseret. Det er heller ikke åbenlyst, hvad rutens tema skulle være.

I Frankrig er konceptet "diagonale" udbredt. Det er permanente "breveter"³, der forbinder Frankrigs seks hjørner. Det kunne være en udviklingsmulighed for N7 at tematisere ruten som en diagonal mellem Rødbyhavn og Skagen i kombination med N5 fra Aarhus.

En anden mulighed er at markedsføre den sydlige del af ruten i kombination med N8 som Hamborg-København-ruten. Et turforslag, der allerede i dag udbydes af flere turoperatører, og som bliver aktivt markedsført som turforslag af bl.a. Komoot og Outdooractive.

Kommercielt potentiale:

Der er ingen turoperatører, der tilbyder pakkerejser på hele ruten. Den sydlige del af ruten, enten helt fra Næstved eller fra Saksøbing, til Rødbyhavn, indgår dog i flere cykelpakker mellem Hamborg og København.



Virkemidler:

- Tematiser ruten som diagonalruten mellem Rødbyhavn (adgangspunkt for gæster fra Tyskland) og Skagen i kobling med N5
- Udnyt at den sydlige del allerede indgår i en cykelpakke mellem Hamborg og København og skab sammenhæng med N8 og N9 til København
- Ruten føres ind til Sorø by
- Ruten omlægges til Dronning Margrethe II Bro (den længste bro med cykelsti i Danmark)



³ En "Brevet" (fransk for prøve eller diplom) er et cykelløb på mellem 200, 300, 400 og 600 km, som skal gennemføres inden for en bestemt tidsgrænse.

N8 – Østersøruten

N8 er 820 km lang og forløber som et liggende 8-tal i det sydlige Danmark. Ruten blev komplet opdateret frem mod 2019 med nyt ruteforløb og opdateret skiltning. I den forbindelse blev der også gennemført forretningsudviklingsaktiviteter og markedsføringskampagner. Der er god adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Den sydlige del er en del af EuroVelo 10 "Baltic Sea Cycle Route", som efter Danmark fortsætter i hhv. Tyskland og Sverige.

Ruten har et stærkt tema i Østersøen. Der har tidligere eksisteret et samarbejde mellem de seks destinationer på ruten om drift af en fælles hjemmeside. Hjemmesiden er ikke aktiv mere.

Ikonisk potentiale:

Østersøruten rummer et klart potentiale som ikonisk langtursrute. Den omkranser den indre Østersø og har et kystnært forløb på størstedelen af sin ruteføring. Derudover binder den populære ferieøer som Als, Ærø, Tåsinge, Langeland, Lolland, Falster, Bogø og Møn foruden Sjælland og Fyn sammen. Dermed kan ruten også formidles som en øhop-rute, hvor færger og broer er en del af oplevelsen. Ruten lukrerer på, at Østersøen er et brand, som Visit-Denmark og destinationer forsøger at udbrede.

Den sydlige del af ruten indgår desuden i det europæiske netværk som EuroVelo 10. Denne rute har fået en del opmærksomhed i flere EU-projekter over de seneste 5-7 år.

Kommercielt potentiale:

Der har været gennemført flere indsatser for at få turoperatører i spil på N8. Det har båret frugt, og i dag er der flere internationale turoperatører, der tilbyder pakkerejser på hele eller dele af ruten. Det vurderes dog, at der stadig er et stort potentiale for flere pakkerejser.



Virkemidler:

- Følg ruten via Hvidkildestien som ikonisk oplevelse
- Styrk koblingen til Tyskland via færgerne: Cykelfærgen over Flensborg Fjord, Rødbyhavn-Puttgarden og Gedser-Rostock



N9 – Helsingør-Gedser

N9 er 290 km lang og forløber mellem Gedser og Helsingør. Ruten indgår i det europæiske rutenet som EuroVelo 7 "Sun Route". Den er dog formentlig bedre kendt som en del af København-Berlin-ruten, hvilket den også er afmærket som i Tyskland.

Ruten har et meget kystnært forløb med kig til vand på lange stræk. Ruten var sammen med N1 i fokus i projektet Powered by Cycling: Panorama i årene 2012-2015. Der er jævn adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten har som København-Berlin et stærkt tema og er velformidlet via hjemmeside, guidebøger og kort. De tre store destinationer på ruten, Wonderful Copenhagen, VisitSyddjælland-Møn og VisitLollandFalster, driver sammen med Dansk Cykelturisme og tre tyske destinationer [hjemmesiden for København-Berlin-ruten](#). I 2026 er der lanceret et nyt turforslag mellem København og Gdansk, som i Danmark benytter sig af den samme strækning. Turforslaget er formidlet via hjemmesiden [bike-copenhagen-gdansk.com](#).

Ikonisk potentiale:

Ruten har især som cykelforbindelse mellem de to hovedstæder Berlin og København et ikonisk potentiale, der rækker ud over Europas grænser. At den derudover er en del af EuroVelo 7 er kun et plus.

Kommercielt potentiale:

Ruten mellem Berlin og København har eksisteret som turoperatorpakke i over 25 år. Den tyske operatør Mecklenburger Radtour var det første firma, der udbød turen, og de har den stadig i programmet. I dag bliver ruten udbudt af en lang række turoperatører fra hele verden. Det var på N9, man første gang kunne leje en cykel uden at bringe den tilbage. Det danske firma [Onewaybiketours](#) tilbyder stadig denne service, som nu er udvidet til også at dække andre destinationer.

Ruten er den klart mest kommercialiserede af alle de Nationale Cykelruter.



Virkemidler:

- Før ruten ind til København istedet for uden om
- Forlæng ruten til Hundested, så den nordsjællandske kyst får en National Cykelrute
- Forlæng EuroVelo 12 til Aarhus og via den nordsjællandske kyst til Helsingør



N10 – Bornholm Rundt

N10 er med sine 105 km den korteste af de nationale cykelruter. Den følger Bornholms kystlinje rundt. I 2019 blev den inkluderet i EuroVelo 10 som en sløjfe på "Baltic Sea Cycle Route".

Ruten har et tydeligt tema, og den er formidlet via Destination Bornholms hjemmeside og kort. Der er fremragende adgang til og fra ruten med kollektiv trafik (bus med cykelmedtagning).



Ikonisk potentiale:

Bornholm er kendt som en god cykelø, og den rummer mange store og for Danmark unikke naturoplevelser. En cykelrute rundt om klippeøen i Østersøen har derfor et naturligt ikonisk potentiale, men den er muligvis for kort til for alvor at komme på de internationale cykelturisters "bucket list". Til gengæld skaber den sammen med de nuværende Regionale Cykelruter på Bornholm, et måske kommende Rekreativt Cykelnet og de gode mountainbikemuligheder en alsidig og komplet cykeldestination. En arkitektonisk cykelbro eller anden ikonisk infrastruktur (se også kapitlet Opskriften på en oplevelsesrute) vil kunne skabe nye billeder og øge kendskabet og interessen for cykeløen.

Kommercielt potentiale:

Internationale turoperatører har i mange år udbudt pakkerejser på Bornholm. Den lokale cykeludlejningsflåde er meget stor i forhold til øens størrelse.

Virkemidler:

- Ruten afmærkes også som EuroVelo 10
- Får ruten tættere på Hammershus
- Underseg, om der kan etableres ikonisk infrastruktur som et "must-see" et sted på ruten



N12 – Limfjordsruten

N12 er 610 km lang og forløber langs Limfjorden og kysterne. Den blev først lanceret i 2001 og er dermed den yngste af de Nationale Cykelruter. Den kan kortes ned til flere rundture: en kort vestlig, der inkluderer en smutvej over Mors. En længere vestlig mellem Aalborg og Vestkysten. Og en østlig fra Aalborg til Kattegat. Det giver mulighed for flere rejselængder og dermed måske flere målgrupper.

Der er jævn adgang til og fra ruten med kollektiv trafik.

Ruten bliver stort set ikke formidlet.

Ikonisk potentiale:

Ruten har et godt tema i Limfjorden, men det er ikke lige så stærkt, som Østersøen er det for N8. Det vil derfor kræve en større indsats at løfte ruten til en ikonisk rute. Kulturbroen i Aalborg og en mulig ny broforbindelse mellem Aalborg C og Stigsborg, som med sine 650 meter vil blive Danmarks længste cykel-gangbro, kan være en del af den oplevelsesrige infrastruktur, som kan smitte af på hele ruten.

Kommercielt potentiale:

Der er ingen turoperatører, der tilbyder pakkerejser på ruten.

Virkemidler:

- Udnyt den oplevelsesrige infrastruktur, der er bygget og planlagt, til at styrke fortællingen
- Gør ruten mere tilgængelig ved at formidle, hvordan den kan brydes op i en vestlig og en østlig rundtur



Delkonklusion

Ud fra gennemgangen ovenfor kan ruterne deles op i tre kategorier:

- Ruter, der allerede kan formidles som ikoniske ruter
- Ruter, der har et potentiale til at blive ikoniske cykelruter
- Ruter, der kræver en større indsats for at blive ikoniske cykelruter

Til første kategori hører:

N1, N3, N8 og N9

Alle ruterne har et tema, er udviklet over årene, bliver formidlet og indgår i det europæiske netværk EuroVelo.

Ruter med potentiale til at blive ikoniske ruter er:

N4, N5, N10 og N12

I alle tilfælde ruter, hvor fortællingen og markedsføringen skal styrkes. For N10 er der en mulighed for at koble den tættere til N8/N9, da de deles om at være EuroVelo 10 i Danmark.

Og endelig de ruter, hvor en større indsats er krævet for at forløse deres potentiale:

N2, N6, N7

Ruternes infrastruktur

I 2023 udgav Vejdirektoratet "Principper for de Nationale Cykelruter". Principperne skal anvendes som vurderingsgrundlag, når kommuner ansøger om ændringer på de nationale cykelruter. De kan dog også fungere som et værktøj til forbedringer og opgraderinger af eksisterende ruteforløb.

Principperne falder inden for fire overordnede parametre: Rekreative værdier, infrastruktur, service samt drift og vedligehold.

I dette kapitel er der især fokus på ruternes infrastruktur.

RuteTjek

Alle Nationale Cykelruter med undtagelse af N8 og enkelte delstrækninger på de øvrige ruter er i årene 2017-2020 blevet inspiceret og vurderet af Dansk Cykelturisme. Det er sket med støtte fra statens Cykelpulje.

I oversigten nedenfor fremgår, hvilke strækninger der er kørt igennem hvor-når. For alle ruter/strækninger, hvor datakvaliteten er angivet med et "+", findes udførlige data, der tillader sammenligning på tværs af ruterne på alle de målte parametre.

Der skal dog generelt tages et stort forbehold for at bruge data til at drage konklusioner om ruternes aktuelle stand, da de første gennemkørsler er foretaget for snart 10 år siden.



Rute	År for gennemkørsel	Data til rådighed	Datakvalitet
N1	2019-2020	Hele ruten	+
N2	2018-2019	Hele ruten	+
N3	2023	Hele ruten	+
N4	2018	Hele ruten (minus Holbæk Kommune)	0/+
N5	2017	Hele ruten	-
N6	2018	Den jyske og den sjællandske del (minus Strandparken)	0/+
N7	2018-2019	Hele ruten	+
N8	-	Ikke gennemkørt	0
N9	2017 + 2019	Gedser-København	+
N10	2018	Hele ruten	+
N12	2017	Hele ruten	+

Opsamling af gennemkørslerne af de Nationale Cykelruter. Tabellen viser årstal for gennemkørsel, data til rådighed samt datakvalitet (angivet med: '+': god data, '-': mangelfuld data, '0': ingen data).

En generel udfordring på tværs af alle ruter var tilstanden af vejvisningen. Den bar præg af at være knopskudt over en periode på flere årtier med varierende designkabeloner og generelt lide under manglende vedligehold. Trods nationale vejregler blev der iagttaget mange forskellige lokale praksisser i udformning af tavler og placering af afmærkning på ruterne. Sporadiske gennemkørsler over de seneste fem år bekræfter, at kontinuerlig og ensartet vejvisning stadig er en udfordring på mange af de Nationale Cykelruter.

Vejtaxonomianalyse

For at få et aktuelt og sammenligneligt billede af samtlige ruters infrastruktur er der gennemført en såkaldt Vejtaxonomianalyse. Vejtaxonomianalysen kortlægger og kategoriserer den infrastruktur, ruterne forløber ad. Det gør den ud fra en automatiseret analyse af en række offentligt tilgængelige data-kilder⁴.

Vejtaxonomien er her anvendt til at opdele infrastrukturen i tre hovedgrupper:

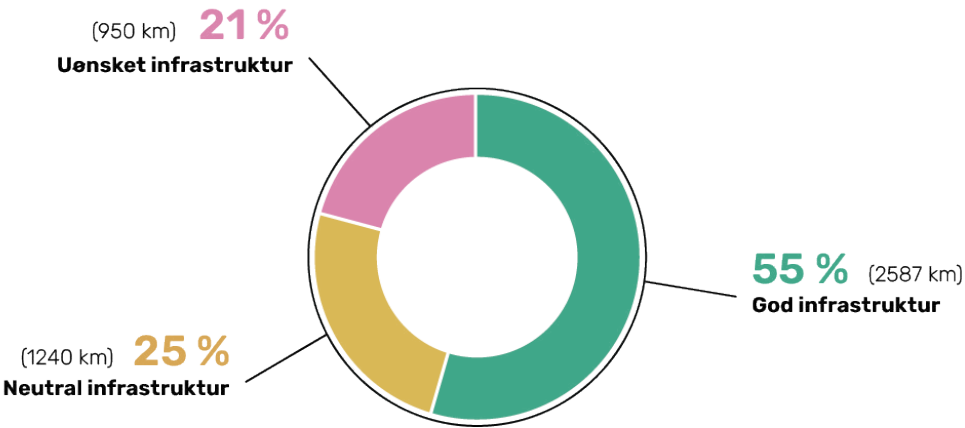
- God infrastruktur (6-7 point)
- Neutral infrastruktur (5 point)

⁴ En visualisering af vejtaxonomien kan ses på: lab.ruter.dk

- Uønsket infrastruktur (2-4 point)

Opdelingen tager højde for vejtype, trafikmængde og underlag. Skalaen går fra 1-7 point, hvor 7 er bedst og 1 er infrastruktur, hvor cykling ikke er tilladt. Det kalder vi for ruterne beskaffenhed.

I figuren nedenfor vises beskaffenheden for samtlige ruter.



Den grupperede beskaffenhed (afrundet i både % og absolutte km) for alle nationale cykelruter.

Som det fremgår, vurderer vi, at hele 950 km forløber ad uønsket infrastruktur. Det svarer til 21 % af rutenettets samlede længde. Det er bemærkelsesværdigt og ikke mindst uhensigtsmæssigt. Det kan dog ikke heraf konkluderes, at 950 km ikke lever op til Principperne for de Nationale Cykelruter, da Vejtaxonomien på nogle punkter er mere "følsom". En væsentlig forskel mellem Vejtaxonomien og principperne er, at sidstnævnte også tager højde for sti/vej-bredde og hastighedsgrænser, som kan være svære at genfinde i offentlig tilgængelige data.

I tabellen nedenfor vises beskaffenheden for de enkelte ruter. Ser vi først på den uønskede infrastruktur, varierer andelen fra ~17% (N1, ~96 km) til ~29% (N7, ~67 km), mens det for N8, på trods af en andel på blot 18%, når helt op på ~148 km. Ser vi i stedet på den gode infrastruktur, varierer andelen mellem ~42% (N7, ~97 km) og ~69% (N10, ~72 km).

Rute	Uønsket (2-4)	Neutral (5)	God (6-7)
N1 (559 km)	17,1% (95,8km)	22,9% (128,4km)	59,8% (334,9km)
N2 (358 km)	18,9% (67,8km)	21,2% (76,1km)	59,7% (214,5km)
N3 (451 km)	14,2% (64,1km)	25% (112,8km)	60,7% (274,1km)
N4 (329 km)	24,3% (80km)	25,8% (84,9km)	49,8% (163,8km)
N5 (664 km)	21,3% (142,1km)	28,3% (188,2km)	50,3% (334,4km)
N6 (330 km)	20,7% (68,5km)	28,2% (93,2km)	51% (168,6km)
N7 (231 km)	28,6% (66,5km)	29,4% (68,2km)	41,9% (97,1km)
N8 (816 km)	18% (147,5km)	26,7% (218,5km)	55,1% (450,6km)
N9 (305 km)	22,5% (68,7km)	26% (79,3km)	51,4% (157km)
N10 (104 km)	22% (23,1km)	8,4% (8,8km)	69,3% (72,4km)
N12 (625 km)	20,1% (125,8km)	29% (181,5km)	50,8% (318,5km)

Andelen af beskaffenhed for ruternes infrastruktur grupperet i: Uønsket (2-4), Neutral (5) og God (6-7) og fordelt på etaper.

Vejtaxonomien anvendes derudover til at bryde infrastrukturen ned i:

- Fritliggende stier/spor
- Blandet trafik – cykelegnet
- Blandet trafik – ikke cykelegnet

Om den blandede trafik er cykelegnet eller ej afhænger udelukkende af årsdøgnstrafikken. Her anvender vi den samme grænse på 500, som også anvendes i Principperne for de Nationale Cykelruter. Det er vigtigt at bemærke, at der ikke findes trafiktællinger for samtlige strækninger. Derfor er ÅDT i nogle tilfælde estimeret ud fra vejtypen. I figuren nedenfor vises fordelingen for alle Nationale Cykelruter.



Fordeling af infrastruktur for alle nationale cykelruter, grupperet i hhv. Fritliggende stier/spor, Blandet trafik – cykelegnet og Blandet trafik – ikke cykelegnet.

Betragter vi først cykling i blandet trafik, dvs. på veje uden cykelinfrastruktur, så forløber 19% (~908 km) ad infrastruktur, som ikke er cykelegnet (ÅDT >

500), mens 43% (~2210 km) forløber ad cykelegnet infrastruktur (ÅDT < 500). De resterende 38%, svarende til ~1654 km, er fritliggende stier og spor.

Variationen ruterne imellem er høj, særligt for mængden af cykelvenlig blandet trafik og fritliggende stier/spor. Dog er det i denne sammenhæng mest relevant at undersøge mængden af den uegnede infrastruktur, som varierer mellem 12,4% (N3, ~53 km) og 26% (N7, ~60 km).

I tabellen nedenfor vises fordelingen for de enkelte ruter.

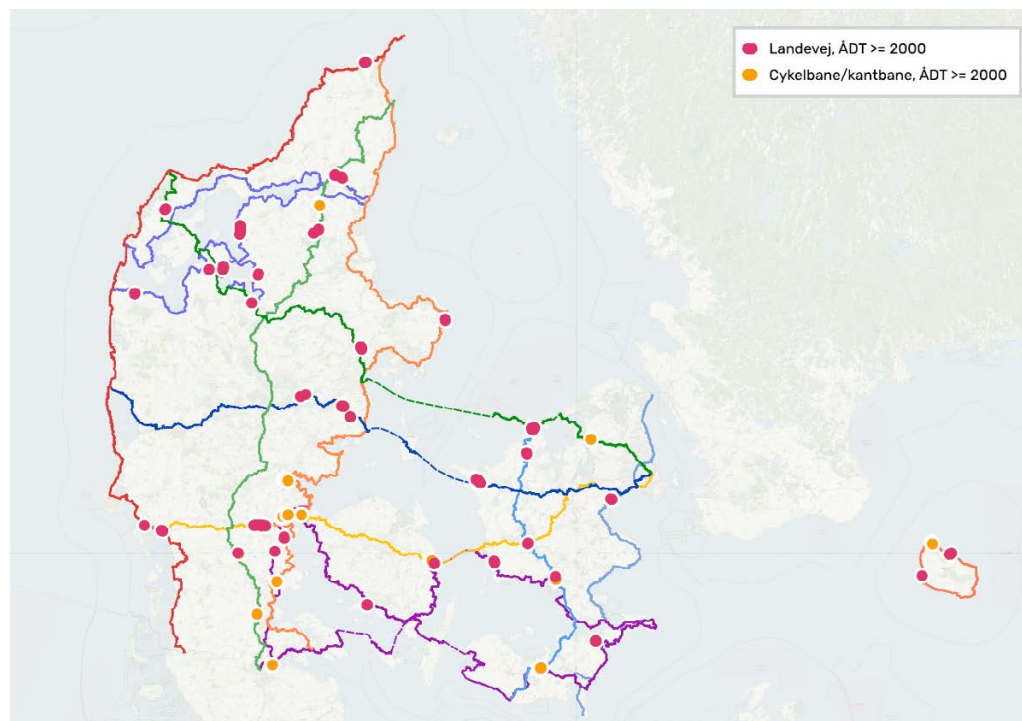
Rute	Blandet trafik	Blandet trafik (cykelegnet)	Fritliggende sti/spor
N1 (559 km)	15 % (83,9 km)	36,8% (205,9km)	48,1% (269,1km)
N2 (358 km)	19,9 % (71,7 km)	36,5% (131,2km)	43,3% (155,4km)
N3 (451 km)	12,4 % (56,3 km)	62,2% (280,9km)	25,1% (113,5km)
N4 (329 km)	20,4 % (67,3 km)	43,9% (144,6km)	35,2% (116,1km)
N5 (664 km)	21,2 % (141 km)	47,6% (316,5km)	31% (206,5km)
N6 (330 km)	21,7 % (71,7 km)	42,4% (140,1km)	35,5% (117,4km)
N7 (231 km)	26 % (60,3 km)	42,6% (98,9km)	31,3% (72,6km)
N8 (816 km)	17,1 % (140,5 km)	52,7% (431km)	29,9% (244,8km)
N9 (305 km)	24,2 % (73,8 km)	37,2% (113,6km)	38,4% (117,2km)
N10 (104 km)	15,4 % (16,1 km)	16,7% (17,4km)	67,8% (70,9km)
N12 (625 km)	20 % (125,3 km)	52,6% (329,5km)	27,3% (170,8km)

Fordeling af infrastruktur for alle nationale cykelruter grupperet i: Fritliggende stier/spor og Blandet trafik, fordelt på etaper.

Som det fremgår, ligger de fleste ruter nogenlunde omkring den overordnede fordeling. Variationen i infrastrukturtyper på etapeniveau er dog langt større (det er undersøgt, men ikke vist her).

I undersøgelsen ovenfor betragtes alle veje med ÅDT over 500 som ikke egnede for cyklister. Oplevelsesmæssigt er der dog stor forskel på at cykle på en landevej med en bredde og et vejforløb, der ikke indbyder til hurtig bilkørsel, og en bred, snorlige hovedvej, hvor den kørte gennemsnitshastighed nemt kan være over hastighedsgrænsen. Og selvfølgelig er der forskel på, om man som cyklist bliver overhalet med minutters eller sekunders mellemrum. Og ikke mindst, om det er let eller tung trafik, der passerer. Med andre ord, så er der nuancer af cykeluegnethed.

På kortet nedenfor viser punkterne, hvor de Nationale Cykelruter går ad infrastruktur med ÅDT over 2.000. Hastighedsgrænsen vil i de fleste tilfælde ligge på 70 eller 80 km/t. De røde punkter repræsenterer veje uden cykelbaner eller kantbaner, mens de orange punkter er med. Hvis prikkerne overlapper, vises den røde prik.



Udpegnings af infrastruktur langs De Nationale Cykelruter hvor de fleste cyklister vil føle sig utrygge. Disse er defineret som landeveje og veje med cykelbane eller kantbane hvor ÅDT er over 2.000.

Som det ses, er der på alle ruter problematisk infrastruktur, hvor de fleste cyklister vil føle sig utrygge.

Konklusion på ruternes infrastruktur

Som det er påvist i undersøgelsen ovenfor, har alle ruter udfordringer med infrastrukturen. Det er først og fremmest et grundlæggende problem, at hele 21 % af ruternes samlede længde forløber ad uønsket infrastruktur. Man kan formode, at dette problem kun bliver større i takt med biltrafikkens generelle udvikling, bilernes voksende volumen og cyklisternes stigende efterspørgsel efter trygge og sikre (læs: bilfrie) ruter. Det er dog også vigtigt at holde sig for øje, at nogle strækninger er værre end andre, og i første omgang søge løsninger på de værste strækninger, som giver de dårligste cykeloplevelser.

For at få et aktuelt og retvisende billede af ruternes infrastrukturelle tilstand anbefales det at gennemføre et nyt kvalitetstjek af samtlige ruter.

Oplevelsesruter vs. et sammenhængende net

En ting er at skabe en succesfuld cykelrute, en anden at skabe et sammenhængende net af gode cykeloplevelser. Et net, der ikke kun tilbyder oplevelser for langturscyklister, men for alle typer af rekreative cyklister, og som ideelt set også kan anvendes til hverdag.

I Schweiz har man længe været flere skridt foran i netværkstanken. Det sammenhængende net indeholder nemlig ikke bare cykelruter, men ruter til alle former for aktiv bevægelse i naturen: vandring, kano/kajak, rulleskøjte, langrend, snesko, kørestole, klatring ... Netværket er derudover koblet direkte til kollektiv transport og en længere række af servicepunkter. Det hele bliver koordineret, formidlet og markedsført som et samlet system.

Resultatet er et net af ruter, der binder hele Schweiz sammen, og som inviterer til aktiv, rekreativ bevægelse i naturen.

I Tyskland har udviklingen været omvendt. Her har fokus i mange år – og med god succes – været på at etablere enkeltstående oplevelsesruter som Elberadweg, Weserradweg og Bodenseeradweg. Ruterne har generelt høj efterspørgsel, og i årenes løb er flere ruter blevet til kommercielle succeser, der muliggør mange forskellige servicetilbud på og i tilknytning til ruterne.

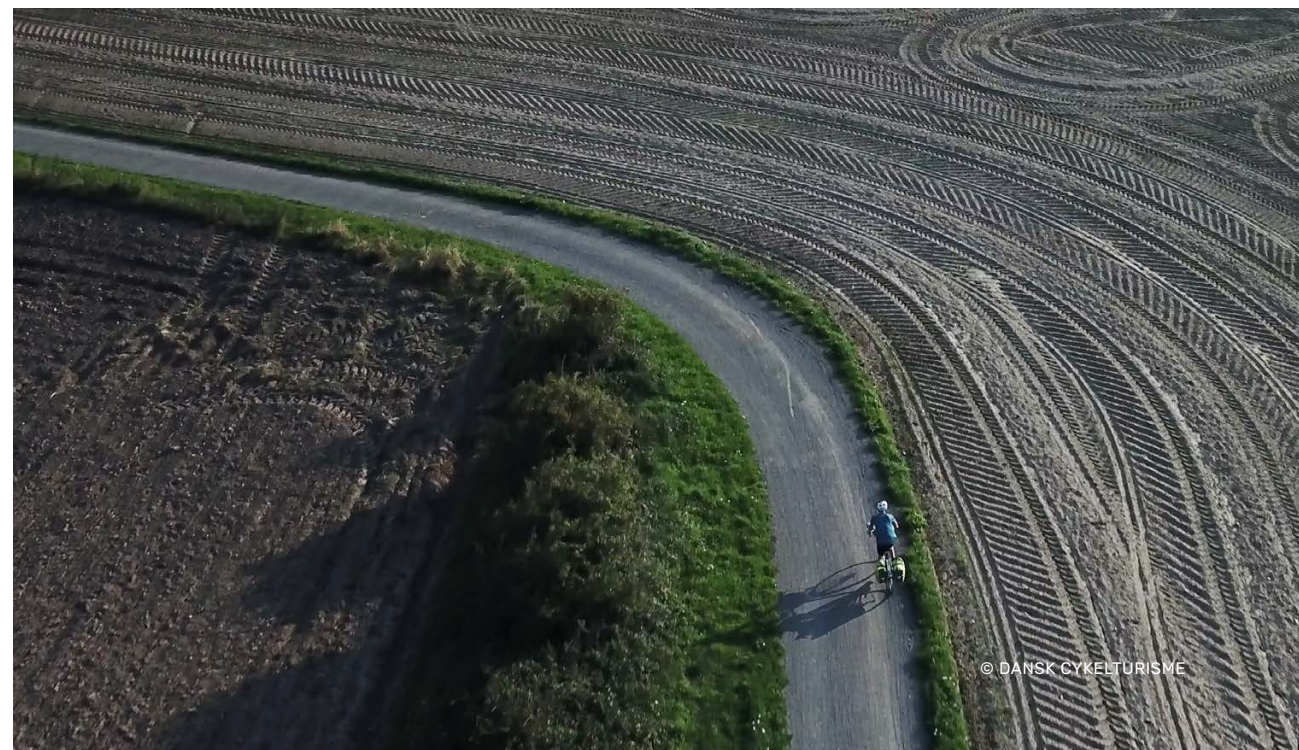
I de senere år har fokus dog også været på at udvikle et sammenhængende "Radnetz Deutschland", der består af 12 såkaldte D-ruter og ruten "Radweg Deutsche Einheit". Udviklingen styres centralt fra et føderalt ministerium. Det tyske Radnetz minder til forveksling om det nationale rutenet i Danmark. Forskellen er, at D-ruterne allerede var veletablerede oplevelsesruter, som nu integreres i et netværk, mens netværkstanken har været præsent i det danske rutenet helt tilbage fra begyndelsen.

Hvis idealet er at have de bedst mulige ruter i et sammenhængende netværk, er det nødvendigt at diskutere:

- Hvilke ruter er i sig selv et stærkt produkt
- Hvilke ruter tjener primært det formål at binde netværket sammen
- Hvilke ruter er hverken et stærkt produkt eller et bindemiddel
- Hvornår bør ruter have samme forløb, og hvornår bør de adskilles.

Det schweiziske net viser, hvordan et sammenhængende net af korte og lange ruter kan bindes sammen med adgang til service, herunder især kollektiv transport, hvilket har været en kongstanke fra begyndelsen.

Nederlandene og den belgiske delstat Flandern er to andre eksempler på, hvordan oplevelsesruter og et netværk kan understøtte hinanden. Det beskrives nærmere i casen nedenfor.



CASE: Inspiration fra ikoniske ruter i Nederlandene og Flandern

Både i Nederlandene og i den belgiske delstat Flandern har de lange cykelruter undergået en større forandring inden for de sidste 5-10 år. Det kan tjene som inspiration for de Nationale Cykelruter i Danmark. Derfor præsenteres de nedenfor som en samlet case.

Fra transportruter til tematiserede ruter

I Flandern har man udviklet 9 såkaldte ikoniske cykelruter. Ruterne har erstattet de tidligere cykelruter, der primært havde til formål at forbinde delstaten på kryds og tværs. De nye ikoniske ruter skal vise det bedste, Flandern har at byde på. Projektet blev gennemført hurtigere end oprindeligt planlagt, da coronapandemien pludselig ramte, og en meget stor efterspørgsel efter at komme ud i naturen fulgte. Her var det en fordel, at VisitFlandern havde et klart mål for de ikoniske ruter, og at der blev afsat statslig finansiering.

I Nederlandene er man fortsat i gang med at udpege de nye tematiserede LF ruter (Landelijke Fietsrouten, som betyder nationale cykelruter). Indtil videre er 4 ruter udviklet. Planen er at udvikle ca. 10 ruter i alt. Nogle af ruterne er opdateringer af eksisterende ruter, andre er helt nye. I modsætning til Flandern sker udpegning mere som en proces, rute for rute, hvor finansieringen afhænger af provinserne. Den nationale finansiering, der var tilgængelig, rakte kun til de 4 første ruter.

Hvorfor udvikle nye ruter?

Da de oprindelige ruter i sin tid blev udviklet i både Nederlandene og Flandern, handlede det mere om at forbinde landet og delstaten på kryds og tværs end om at udvikle tematiserede oplevelsesruter – på den måde minde de meget om de nuværende Nationale Cykelruter i Danmark.

Men da både Nederlandene og Flandern i løbet af 2010'erne havde fuldt dækkende knudepunktsnetværk for cyklister (det, der i dag udrulles i Danmark under navnet Cykelnettet), var ruterne funktion som forbindelsesruter gjort overflødig. Det var heller ikke længere nødvendigt, at ruterne hang sammen som et netværk. Netværket sørgede knudepunkterne for.

I stedet kunne man sætte fokus på at udvikle stærke tematiserede langtursruter med det formål at tiltrække flere cykelturister. Ruterne hænger stadig sammen, så cykelturister kan kombinere ruterne, som de ønsker.

Kun en tåbe frygter ikke driften

Både i Nederlandene og Flandern handler det også om at reducere driftsopgaven. I Flandern afhang de gamle LF ruters vedligehold af frivillige kræfter. Det var sårbart. Derfor var målet, at de nye ikoniske ruter altid skulle forløbe på strækninger, som også indgår i knudepunktsnetværket. Dermed ville vedligehold være en opgave for provinserne.

I Nederlandene har både udviklingen af de nye tematiserede LF ruter og knudepunktsnetværket før det været brugt som anledning til en større oprydning i forskellige rutekoncepter. "Less is more" er mottoet. Hellere få stærke ruter end mange svage. Fremover skal tilbuddet til cykelturister og rekreative cyklister kun bestå af LF ruter og knudepunktsnetværket. Ligesom i Flandern er afmærkningen af både ruter og netværk integreret.

Begynd med et blankt papir

I Flandern blev de nye ikoniske cykelruter tegnet på et blankt stykke papir. Hvordan kunne ruterne fortælle stærke historier og samtidig vise det bedste af delstaten frem? Det var først og fremmest opgaven for ruteudviklerne hos VisitFlanders. Derefter var det regionernes opgave at få stregerne til at flugte med strækninger, som allerede var i knudepunktsnetværket.

I Nederlandene var processen i høj grad inspireret af Flandern. Men i udpegningen af de nye LF ruter tog ruteudviklerne hos Fietsplatform i højere grad udgangspunkt i nogle af eksisterende ruter, der allerede fungerede godt. På den måde havde papiret allerede konturerne af enkelte ruter. Til gengæld var muligheden for at skabe helt nye ruter mere begrænset.

God infrastruktur som basis – narrativ i fokus

God og sikker infrastruktur har i begge tilfælde været en grundforudsætning for de nye ruter. Det handlede og handler om at sikre bekymringsfri og tryk cykling for flest muligt. Denne opgave var uproblematisk at løse, da koblingen til knudepunktsnetværkene netop sikrede infrastruktur af en vis kvalitet.

Dernæst har det i høj grad handlet om, at ruterne skulle fungere som et turistprodukt. Hvorfor skal jeg cykle der? Det var spørgsmålet, ruterne skulle kunne besvare. Her har det som nævnt været afgørende, at ruterne havde et stærkt tema, og at de kan fortælle en historie. Ingen historie, ingen rute.

Både Flandern og Nederlandene har (re)lanceret de nye ruter på hjemmesider, der præsenterer hhv. alle ikoniske ruter og alle LF ruter. I Flandern er man desuden begyndt at bygge elementer af gamification ind.

[Den nederlandske hjemmeside](#)

[Den flamske hjemmeside](#)

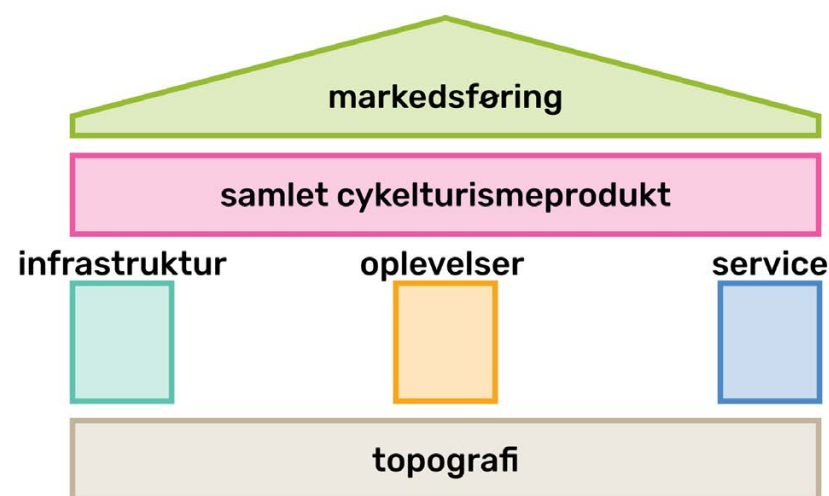
Casen er baseret på interviews med hhv. VisitFlanders d. 13. november 2025 og med Fietsplatform d. 19. november 2025.



© FLANDERS BY BIKE

Opskriften på en oplevelsesrute

I mange år har den såkaldte tempelmodel været modellen, cykelruter er blevet udviklet efter, jf. illustrationen nedenfor.



Tempelmodellen: Model til udvikling af cykelruter. Modellen viser hvordan en routes fundament udgøres af topografi mens rutens søjler defineres af infrastruktur, oplevelser og service. Med en fortælling bindes komponenterne sammen til et turisme produkt, som kan markedsføres.

Fundamentet udgøres af topografi, dvs. et varierende eller smukt landskab, interessante byer m.m. Man kan argumentere for, at en levende cykelkultur også hører hjemme her. Søjlernes repræsenterer hhv. infrastruktur, oplevelser og service, dvs. cykelstier, afmærkning, attraktioner, spisesteder, offentlige toiletter m.m. Overliggeren er det samlede cykelturisme produkt, selve cykeloplevelsen, som skal markedsføres – her er vi nået til taget.

Modellen tjener primært to formål. For det første at vise, at en oplevelsesrute er mere end bare infrastruktur og service. For det andet, at templet vælter, hvis fundamentet ikke er til stede, eller hvis en af søjlerne mangler.

Men taget er mindst lige så vigtigt. For hvad nu, hvis alt er på plads, men ruten ikke har et stærkt og interessant tema, der kan vække interesse hos kunderne? Hvordan skal den nogensinde blive en populær oplevelsesrute, hvis den ikke fortæller en vedkommende historie?

Casen fra Nederlandene og Flandern – og det gælder i øvrigt også de tyske flodruter – viser, at temaet er lige så fundamentalt som infrastrukturen. Det centrale spørgsmål er derfor: Hvordan kan ruten fortælle en historie? Og ikke: Hvor er det smukt at cykle?

Nedenfor gennemgås de forskellige "bygningselementer" i en cykelrute et for et.

Topografi og klima

Den danske topografi er grundlæggende velegnet til cykling. Landskabet er varieret. Det kan være kuperet, men uden uoverstigelige stigninger. Afstanden til service er som regel lille, og byerne er for det meste trygge og sikre at cykle igennem. Dertil kommer en levende cykelkultur, som dog er under pres på flere fronter: Færre cykler, biltrafikken intensiveres, og bilerne bliver stadig større. Der er heldigvis også modsatrettede tendenser, for eksempel befolkningens stigende ønske om at komme ud i naturen og kommunernes indsats for at gøre det mere trygt og sikkert at cykle.

Infrastruktur

Infrastruktur dækker over en cykelrutes fysiske egenskaber såsom underlag, trafik og vejvisning.

Underlag:

Selv om der det seneste årti er vokset en stærk trend frem, bikepacking, som handler om let oppakning og cykling på løst underlag, foretrækker de fleste langturscyklister stadig et fast og jævnt underlag. Det gælder især for det støt stigende antal cyklister på elcykler.

Et fast og jævnt underlag opnås bedst og i øvrigt også mest bæredygtigt med asfalt, da holdbarheden er lang og driftsomkostningerne små. Men det er vigtigt at slå fast, at underlaget skal passe til konteksten. Et mere "naturligt" underlag som grus passer bedre til ruteforløb gennem naturområder. Derudover giver skift i underlag variation på ruten.

Inspiration: Donauradweg forløber udelukkende på asfalt fra Passau til Wien i Østrig (320 km).



Trafik:

De bedste cykelruter er dem, hvor man cykler uden selskab af biler og tung trafik. Det højner trygheden hos cyklisterne. Det åbner også ruten for en bredere målgruppe af cyklister: ikke mindst børn, men også ældre på elcykler og mennesker med funktionsnedsættelse. Endeligt højner det cykeloplevelsen for alle, når man slipper for trafikstøj og har følelsen af at komme steder hen, som kun er cyklister (og måske vandrere) forundt.

Når det ikke er muligt at lave komplet separation, findes der andre greb, der

kan højne cykeloplevelsen og øge trygheden. Et eksempel er de såkaldte "cykelgader", der typisk er kendetegnet ved en hastighedsgrænse på 30 km/t (i Danmark kun anbefalet) og ofte også med en form for adgangsbegrænsning (kun ærindekørsel). Cykelgader anvendes primært på bygader, i Tyskland ses de dog også uden for byerne. For eksempel går en længere strækning af København-Berlin på en "Fahrradstrasse" i et skovområde i Tyskland.

De populære europæiske flodruiter såsom Elberadweg og Donauradweg har typisk også en meget høj andel bilfrie strækninger uden dog at være helt bilfrie.

Inspiration: Vennbahn (B/D/LUX), Otago Rail Trail (NZ) og andre banestier, der er 100% bilfrie. Især Spanien har et omfattende net af banestier, som de kalder Via Verdes.



© [Creative Commons](#)

Vejvisning:

Kontinuerlig og ensartet vejvisning på hele ruten er essentielt for en god cykeloplevelse. Fysisk vejvisning er ifølge den tyske Radreiseanalyse stadig et meget vigtigt navigationsværktøj på cykelturen. Oftest bruges det i kombination med digitale værktøjer som GPS-modtagere eller apps og/eller med fysiske cykelkort.

God fysisk afmærkning højner både sikkerheden og komforten for cyklisten. Blikket kan rettes frem og ikke ned på en lille skærm. Ved god vejvisning vil

man blive varslet, inden man skal tage en beslutning. Det øger flowet på cykelturen og dermed komforten. Den almindelige rutevejvisning vil ofte være suppleret med infotavler, der viser det område, man befinder sig i.

I Danmark er vejvisningen af cykelruter bestemt af Vejreglen "Vejvisning for cyklister"⁵, der løbende er blevet opdateret, senest i 2025.

Inspiration: SchweizMobil-ruterne (CH). Her er vejvisningen for cyklister integreret med vejvisning for flere andre friluftsbrugere i et samlet system. Et vigtigt princip er, at ruterne har direkte forbindelse til kollektiv transport-knudepunkter. Det medfører, at vejvisningen begynder direkte fra stationer, busholdepladser og lignende. Al vejvisning følger et fast design.

I Sverige dækker Trafikverket alle omkostninger til afmærkning af (nye) nationale cykelleder, også på veje, der ikke er ejet af staten.



© Dansk Cykelturisme

⁵ Den kan findes på vejregler.dk

Oplevelser

En cykelrute vil altid repræsentere en oplevelse. For de fleste cykelturister vil den forventede oplevelse være selve motivationen for at begive sig på tur. Oplevelser kan bestå af mange ting. De kan være defineret af naturen omkring ruten, eksempelvis floder og kyster. Det kan handle om kultur og historie. Det er Hærvejsruten i Danmark og dens europæiske pendant Pilgrimsruten (EuroVelo 3) gode eksempler på.

Oplevelser findes på forskellige niveauer. Helt overordnet som selve rutens tema eller stedsspecifikke, som kan ligge både inden for og uden for temaet. Her taler vi om attraktioner, seværdigheder m.m. De senere år er der dukket en ny type oplevelse frem, som på en måde er en hybrid mellem infrastruktur og oplevelser. Her kalder vi det for ikonisk infrastruktur.

Ikonisk infrastruktur:

I konkurrencen om cykelturisternes gunst har det længe ikke været nok bare at tilbyde en afmærket cykelrute. Det kræver også udvikling af målrettet service, klar formidling og kontinuerlig markedsføring. I de senere år er flere destinationer dog også begyndt at gribe til andre midler for at tiltrække cykelturister.

I provinsen Limburg i Belgien har de lagt et ekstra lag på deres rekreative cykelnet – der i øvrigt var det første knudepunktsnetværk i verden, da det blev etableret i begyndelsen af 1990'erne. De kalder det unikke cykeloplevelser, og de består af infrastruktur, som på arkitektonisk vis giver adgang til et område, der ikke var tilgængeligt på cykel før. De foreløbigt fire etablerede oplevelser er:

Cykling gennem vand, cykling gennem træerne, cykling gennem hedelandet og cykling mellem slaggebunker.

Det handler ikke kun om selve cykeloplevelsen. Limburg har også effektivt udnyttet billederne og fortællingerne om oplevelserne til at brande området og skabe international opmærksomhed.

I Danmark er cykelstien ved Hvidkilde Gods på Fyn og den Genfundne Bro

over Gudenåen to eksempler på lignende unik infrastruktur, som rummer en cykeloplevelse og tiltrækker international opmærksomhed. De ligger ikke på nationale cykelruter, men dog på regionale cykelruter.



200 meter dobbeltrettet cykelbro ved Hvidkilde Gods på Sydfyn.

Service

Service handler grundlæggende om adgang til en cykelrute. Det er svært at forestille sig en cykelturist, der ikke har behov for en eller anden form for service undervejs. Det kan være generelle tilbud som overnatning, forplejning, rastepladser og kollektiv transport. Det kan også være cyklist-specifikke tilbud som cykeludlejning, bagagetransport, opladning af el-cykler og cykelparkering.

Tilvejebringelse af servicetilbud er typisk en opgave for både offentlige og private aktører. Her vil især den private service være afhængig af en vis kundegennemstrømning, før den er rentabel. Der er dog også eksempler på, at den private service har været med til at skabe et produkt med en efterspørgsel. Et godt eksempel på det er cykelpakkerejsen mellem Berlin og København, som gik forud for etableringen af den internationale cykelrute. Der findes også mange eksempler på, hvordan offentligt finansierede projekter har understøttet udviklingen af private servicetilbud, selv om det ikke er uden benspænd i forhold til at overholde regler om statsstøtte og konkurrenceforvridning.



Cyklistvenlig overnatning:

Cyklistvenlige overnatningssteder er en specialisering eller videreudvikling af en i forvejen eksisterende service. De er organiseret i mærkningsordninger som Bett+Bike (D, A, LU, DK, B), Accueil Vélo (F) og Fietzers Welkom! (NL) for at nævne nogle få. Der vil typisk være faste krav til den cyklistrettede service, fx at cyklister gerne må overnatte bare en enkelt nat, og at der er sikker cykelparkering. Ideen med mærkningsordningerne er at skabe synlighed og præference for et overnatningssted, men mange af dem inddrager også bespisning og andre relevante tilbud.

Turoperatører:

Tilstedeværelsen af turoperatører er på mange måde det endelige bevis på, at en cykelrute er et salgbart produkt, der er efterspørgsel på. En turoperatørpakke består typisk af tre grundelementer: Ruten i form af kort og rutebeskrivelse, overnatninger og bagagetransport. Ofte vil cykelleje også være inkluderet, og der kan være specifikke oplevelser tilknyttet i form af adgang til museer og lignende. På den måde er en cykelpakke den ultimative service, der gør det nemt at vælge en cykelrejse.

Det siges typisk, at turoperatørernes markedsandel er ca. 5%. Dvs. at hver 20. cyklist har booket en cykelpakke. Resten planlægger og booker i et eller andet omfang selv deres cykeltur. Turoperatører vil dog argumentere for, at deres pakker også tjener som inspiration for "selvplanlæggerne", og at de dermed har en betydning, der rækker ud over deres markedsandel.

I forhold til de fleste andre populære cykellande i Europa er cykelpakkerejse-udbuddet i Danmark stadig begrænset. Det udgøres primært af tyske operatører suppleret med nederlandske, engelske og amerikanske. Der er dog også danske operatører, hvoraf de mest kendte er [Vesterhavscaminoen](#), [Danish Biking](#) og [BikingPeople](#).

På nogle ruter kan man booke bagagetransport og cykeludlejning som en individuel service.

I Danmark findes der som tidligere nævnt et godt alternativ til dem, der selv vil planlægge ruten og finde overnatningssteder, men har brug for en cykel - [Onewaybiketours](#)

Samlet cykelturismeprodukt

Nogen skal samle bygningselementerne til et produkt, der kan formidles og markedsføres. Derfor skal nogen tage ejerskab og investere tid og ressourcer. De Nationale Cykelruter blev et produkt før strukturreformen i 2007. Dengang lå ejerskabet i høj grad hos de 14 amter. I dag ligger ejerskabet til selve ruterne hos de 98 kommuner og staten som vejmyndigheder.

I 2022 "udliciterede" Vejdirektoratet den digitale formidling af de Nationale Cykelruter til Foreningen Dansk Cykelturisme. Tidligere blev ruterne vist på trafikken.dk. Fra begyndelsen af 2023 har de været digitalt udstillet på [ruter.dk](#). Dansk Cykelturisme sørger ligeledes for, at ruternes forløb holdes opdateret i GeoFa, som bl.a. udinaturen.dk trækker data fra. Scanmaps udgiver cykelkort over alle ruter.

På ruteniveau er det undtagelsen frem for reglen, at der eksisterer et tværkommunalt samarbejde om udvikling og formidling. En undtagelse er Udvikling Hærvejen, der som navnet antyder er skabt med henblik på at udvikle Hærvejens cykel- og vandrerute. Se den efterfølgende case for en nærmere beskrivelse.

I udlandet findes der forskellige eksempler på ejerskab af hhv. det samlede rutenet og enkeltstående ruter. Det er beskrevet i andre dokumenter⁶, hvorfor det ikke omtales yderligere her.

Markedsføring

Markedsføring er essentielt for at skabe interesse for en cykelrute. En rute, der ikke bliver markedsført, mister hurtigt sin værdi. Den store investering i fysisk infrastruktur som stier og afmærkning vil kun være kendt af et lille publikum. Samtidig vil det være vanskeligt at tiltrække private investeringer i service, hvis ikke ruten opnår en vis kendskabsgrad og en vis kundegennemstrømning.

⁶ Se eksempelvis "Studie af rekreative netværk", Dansk Kyst- og Naturturisme, 2021, og "Internationale erfaringer med nationale cykelruter", Vejdirektoratet 2024

Markedsføring kan varetages på forskellige niveauer og af forskellige aktører. Typisk vil markedsføringen af det samlede nationale rutenet ske via nationale turistorganisationer og/eller cyklistorganisationer. Siden 1999 har det tyske cyklistforbund ADFC udgivet magasinet "[Deutschland per Rad entdecken](#)", der formidler ruter og områder i hele Tyskland. I Schweiz sker markedsføringen af det samlede rekreative rutenet af [Switzerland Tourism](#) i samarbejde med [Switzerland Mobil](#). I Nederlandene står cykelturismeorganisationen [Fietsplatform](#) sammen med provinserne for hjemmesiden [Nederland Fietsland](#). I Frankrig står organisationen France Velo Tourism for hjemmesiden af [samme navn](#).

På ruteniveau er det typisk destinationerne, der står for markedsføringen, enten alene eller i et samarbejde.

Derudover sker en del markedsføring via turoperatører som ovenfor nævnt og ikke mindst via kommercielle, digitale platforme som [Komoot](#), [outdooractive](#) og [bikemap](#). Her er adgang til opdaterede data om cykelruterne helt essentiel. I Danmark fungerer GeoFA som den officielle database over ruternes forløb. Databasen opdateres primært af kommuner. Den brugergenererede geografiske database OpenStreetMap er dog typisk datakilde til de kommercielle platforme.

Til markedsføringen vil der ideelt set være tilknyttet en form for monitorering. Formålet kan være at blive klogere på udviklingen i efterspørgslen, at påvise effekten af markedsføringen eller at sikre en politisk opbakning til investeringer, jf. nedenstående case fra Tyskland.

CASE: ADFC

Radreiseanalyse – et vigtigt monitoreringsværktøj

Den tyske Radreiseanalyse har etableret sig som en af de vigtigste – hvis ikke den vigtigste – analyser af det største cykelturismemarked i Europa. Den opdateres hvert andet år og præsenteres på den store turismemesse ITB i Berlin.

Historik og finansiering

Det begyndte som et universitetsprojekt. I 1998 lykkedes det den unge geografistuderende Frank Hofmann at få støtte fra Økonomiministeriet til at gennemføre en analyse af cykelturisme i Tyskland. Den første analyse kom i 1999, og frem til 2022 blev den gennemført årligt. Siden 2023 hvert andet år.

I de første mange år blev analysen finansieret af offentlige midler. Fra 2002 gennemføres analysen alene af ADFC, i dag med et årligt budget på 35.000 EUR. En del af midlerne indhentes via annoncesalg i publikationen "Deutschland per Rad entdecken", der distribueres i et meget højt antal, og som også bruges til at formidle relevante resultater fra analysen.

Dataindsamling

I starten skete dataindsamlingen udelukkende i egne rækker via et spørgeskema i ADFCs medlemsmagasin. Men efter nogle år lykkedes det at få cykelturismerelevante spørgsmål ind i en landsdækkende transportanalyse, og så nåede man også ud til folk, der (endnu) ikke cyklede. I dag gennemføres interviews og dataindsamling af et analysefirma. Der gennemføres 16.000 interviews i perioden oktober til december, så analysen er klar til præsentation på ITB i Berlin i marts måned. Data fra automatiske tællestationer i Tyskland indgår ikke i Radreiseanalyse. Der er ganske enkelt for få til, at de kan anvendes til systematisk, national dataindsamling.

Generelt om udviklingen i Tyskland

Den løbende monitorering og især dokumentationen for cykelturismemarkedets størrelse og udvikling gennem årene har haft stor betydning for viljen til at investere i cykelturisme i Tyskland. Hertil hører også en sund konkurrence mellem de forskellige "Radfernwege" (langturscykelruter)⁷ om at ligge i top på popularitetslisten (i 2025 lå Elberadweg, Weser-Radweg og Ostseeküstenradweg i top). Det nationale cykelnet Radnetz Deutschland, der følger flere af de populære flodruter, har indtil for få år siden ikke fået så meget opmærksomhed. Men i de senere år har ganske store nationale investeringer i infrastrukturforbedringer og markedsføring gjort nettet mere kendt. Der findes 14 såkaldte D-Routen.

Hvad kan vi lære i Danmark?

I Danmark har vi med enkelte undtagelser kun VisitDenmarks generelle turismeundersøgelse som monitoreringsværktøj. Den gennemføres hvert 3. år. Undersøgelsen giver et godt overblik over, hvor mange cykelturister der gæster Danmark, og til en vis grad også cykelturisternes profil. Den dækker dog kun cykelturisme ifm. kommercielle overnatninger. Rekreative dagsture på cykel er altså ikke inkluderet. De er med i de senere Radreiseanalyser, hvor der ses en stærk vækst.

Den løbende monitorering af cykelturisme og nu også rekreativ cykling i Tyskland har været vital for at sikre politisk opbakning og investeringer på området. Den bidrager i høj grad også til strategisk planlægning af udviklingsindsatser, da kundernes efterspørgsel monitoreres.

Endelig har den tyske analyse skabt en sund intern konkurrence mellem de populære ruter, som har kastet en del opmærksomhed af sig og givetvis også skubbet til ruteudviklingen.

Casen er baseret på et interview med Frank Hofmann d. 3. februar 2026.

⁷ Der findes et national cykelrutenet i Tyskland "Radnetz Deutschland", som består af 14 såkaldte D-ruter. Flere, men ikke alle Radfernwege er overlappende med D-ruterne.

CASE: En dansk forankringsmodel – Udvikling Hærvejen

Hærvejen er den ældste blandt de Nationale Cykelruter og den eneste med et formaliseret tværkommunalt samarbejde. Det giver derfor mening at dykke ned i, hvordan dette samarbejde er kommet i stand, hvilket formål det har, og hvordan det drives i dag.

Historien kort fortalt

Flere regionale projekter var forløber til, at der i årene 2016–2018 blev etableret et samarbejde mellem 10 kommuner på Hærvejen. Samarbejdet blev i første omgang koordineret af en medarbejder på halv tid. I 2019 indledtes en dialog med Nordea-fonden om et større fondsprojekt. Et krav fra fondens side var, at der skulle etableres en professionel projektorganisation. I 2021 blev Udvikling Hærvejen stiftet med en væsentlig politisk og ressourcemæssig forankring i medlemskommunerne, og det store fondsprojekt med en trecifret millionramme blev igangsat.

En tværkommunal udviklingsforening

Udvikling Hærvejen er en forening, hvor de kommuner, som Hærvejen (både cykel- og vandrerrute) løber igennem, er medlemmer. Kommunerne betaler et grundkontingent på 65.000 kr. årligt. Resten af kontingentet er afhængig af km rute og indbyggertal i kommunen. Det højeste kontingent ligger over 200.000 kr. årligt.

Foreningen er politisk forankret via et repræsentantskab, hvor borgmestre eller rådmænd fra alle 15 kommuner er repræsenteret, og en bestyrelse med fire borgmestre eller rådmænd og tre andre medlemmer (Dansk Kyst- og Naturturisme, Naturstyrelsen og Hærvejsrådet). I styregruppen sidder 15 kommunale ledere, og herunder findes en koordineringsgruppe med 15 kom-

munale nøglepersoner og repræsentanter fra turismeorganisationer.

Det daglige arbejde i sekretariatet varetages af 3–4 fuldtidsansatte medarbejdere, som holder til på Viborg Rådhus.

Styrker og svagheder

Udvikling Hærvejen peger især på den politiske forankring som en stor styrke i samarbejdet. Når der er nikket fra en borgmester eller rådmand, glider tingene meget nemmere. En anden fordel er, at der med organiseringen er kommet styr på den daglige drift. Det gælder for eksempel driften af Hærvejens hjemmeside. Styr på driften giver muligheder for udvikling.

En udfordring, som muligvis gælder alle tværkommunale samarbejder, er, at der naturligt nok kan være forskellige prioriteringer fra kommune til kommune. Det kan give udslag i en vis træghed, når ønsket er at gå fremad i samme tempo.

Casen er baseret på et interview med projektleder Mette Fyhn fra Udvikling Hærvejen d. 27. november 2025.



Generelle virkemidler

Som nævnt flere gange er de enkelte Nationale Cykelruter både et produkt i sig selv og en del af et samlet rutenet. I dette afsnit hæves blikket til det samlede rutenet, og der gives en række bud på virkemidler.

Tværkommunal forankring og national koordinering

Et grundlæggende virkemiddel handler om at styrke den tværkommunale forankring og den nationale koordinering. Det er ikke en ny udfordring. Den har eksisteret lige siden strukturreformen 2007, hvor kommunerne overtog amternes rolle og funktioner på området. Udfordringen er nævnt i flere rapporter, bl.a. i årsrapporten fra Ekspertgruppen for Cykelturisme 2019⁸, hvor der præsenteres to anbefalinger:

- Opbyg én formel, overordnet, koordinerende organisation inkl. finansieringsmodel, som sikrer udvikling og koordinering af cykelruter, cykelturisme og rekreativ cykling i Danmark
- Etabler tværkommunale samarbejder og placer ansvaret for drift og udvikling af nationale ruter

Senest er emnet berørt i "Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter"⁹, udgivet af Vejdirektoratet i 2024, hvor der står:

"Den nuværende organisering bærer imidlertid præg af fragmentering, og manglen på en mere konsistent koordinering, udvikling og udrulning er

⁸ https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2019-09/Cykelturismen%20i%20v%C3%A6kst_%C3%B5srapport2019.pdf

⁹ https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-05/Input_til_forbedringer_af_de_Nationale_Cykelruter_final.pdf

dermed en barriere for styrkelsen af de Nationale Cykelruter. Det anbefales derfor at skærpe organiseringen og samarbejdet omkring det samlede rutenet og styrke forankringen af de enkelte ruter blandt aktørerne langs disse, så der kan sikres en mere fokuseret udvikling og opfølgning ifm. deres udbredelse."

Også her bringes to anbefalinger, som i høj grad flugter med anbefalingerne fra 2019:

- Konsolider organiseringen og styrk det tværgående samarbejde på tværs af geografi, myndigheder og sektorer
- Skab forankring langs de enkelte ruter og understøt synergier til lokale brugere og behov

Løses denne grundlæggende problemstilling ikke, viser erfaringen fra strukturreformen og frem til i dag, at tiltag på de nationale cykelruter har en relativt begrænset effekt. Begrænset i forhold til tid: Der er en effekt, men den ebber hurtigt ud, når indsatsen er afsluttet. Eller grundlæggende begrænset, fordi der ikke bliver løftet i flok. Det kan fx være en markedsføringsindsats uden infrastrukturforbedringer. Eller infrastrukturforbedringer, som ikke markedsføres. Det kan også være i form af en ukoordineret indsats på tværs af de kommuner, ruten går igennem.

Den begrænsede effekt er et problem i sig selv. Det er dog en mindst lige så stor udfordring, at de gode intentioner og investerede midler hurtigt går tabt, når forankring og koordination ikke er på plads.

Virkemiddel: Etabler et nationalt kompetence- og formidlingscenter for cykelturisme og rekreativ cykling, der kan understøtte en styrket tværkommunal forankring af ruterne.

En national strategi for udvikling og markedsføring af de Nationale Cykelruter

Den første opgave for et nationalt kompetence- og formidlingscenter bør være at stå i spidsen for udvikling af en samlet strategi for ruterne i samarbejde med kommuner, turismefremmesystemet, aktører m.fl.

Den nationale strategi kan med fordel forholde sig til temaer som:

Styrket tematisering og oplevelsesudvikling

Det kræver et kontinuerligt fokus på tematisering og oplevelsesudvikling at kunne fortsætte med at "sælge" de samme ruter.

Den nationale plan bør derfor indeholde eksempler på, hvordan temaer kan iscenesættes på ruterne. Det kan for eksempel ske via udvikling af oplevelsesrig infrastruktur med inspiration fra de unikke cykeloplevelser, der er etableret i Belgien. Eller ved at inkludere allerede eksisterende oplevelsesrig infrastruktur som for eksempel Den Genfundne Bro eller Hvidkildestien i de Nationale Cykelruter.

Det kan også ske ved at udvikle forskellige engagementsmuligheder på ruterne ala "[icons challenge](#)" på de belgiske ikoniske ruter, hvor det handler om at tage billeder af udvalgte seværdigheder langs ruterne.

Virkemidler:

- Definer en plan for styrket tematisering og oplevelsesudvikling på ruterne

Strategisk, kontinuerlig markedsføring

Det tager tid at placere en cykelrute i et marked, hvor mange cykelruter er i konkurrence. Derfor skal markedsføringen være kontinuerlig og langsigtet.

En løsning kan være at udvælge de ruter, der er klar til international markedsføring, og lade dem være spidsspyds i eksponeringen af cykling i Danmark. Når nye ruter er klar, kan de sættes i fokus. På den måde kan der skabes afveksling i markedsføringen.

Virkemiddel:

- Den internationale markedsføring af de udpegede ikoniske cykelruter gøres til et fast prioriteret indsatsområde
- Der udvikles et fælles brandkit, som alle destinationer kan bruge – også til messedeltagelse

Tiltrækning af turoperatører

Det danske udbud af pakkerejser er stadig meget begrænset i forhold til udbuddet i andre veludviklede cykelferielande som Nederlandene, Tyskland, Østrig og Schweiz. De fleste pakkerejser, der udbydes i Danmark, er produceret og distribueret via udenlandske operatører – primært tyske operatører.

Mange års erfaring fra den årlige turoperatørmesse [Cycle Summit](#) viser en stor efterspørgsel efter at sælge pakker i Danmark. Et anbefalet virkemiddel er derfor at arbejde strategisk med at tiltrække turoperatører og matche dem med danske udbydere af overnatning, cykler og bagagetransport.

Virkemiddel:

- Turismens aktører definerer en strategisk indsats for tiltrækning af turoperatører

Opgradering af ruternes infrastruktur inkl. afmærkning

Som vejtaxonomien viste, forløber 21% af ruterne på uønskede strækninger. Det kræver infrastrukturforbedringer og/eller omlægninger at opgradere ruternes infrastruktur.

Muligheder:

- Nedklassificering af veje, herunder etablering af 2-1 veje, gennemkørsel forbudt, lokale hastighedsnedsættelser m.m.
- Udvikling af en cykelgade til brug uden for byerne – den kan for eksempel hedde Cykelvej og modelleres efter den tyske Fahrradstrasse
- Øget brug af nedlagte jernbanestrækninger
- Anlæg af ny cykelinfrastruktur

Der bør derudover gennemføres et kvalitetstjek af ruterne – evt. koblet til en certificering – for at sikre og vise, at ruterne lever op til principperne.

En gennemgående mangel i det RuteTjek, der blev gennemført af Dansk Cykelturisme i årene 2017-2023, er afmærkningen af ruterne. Det kan være alt fra kritiske mangler som vejvisning, der ikke længere eksisterer eller viser forkert, til vejvisning, der har mange år på bagen og derfor ikke giver et særligt godt indtryk. En anden iagttagelse er, at der er stor forskel i den måde, de Nationale Cykelruter – og andre ruter – bliver afmærket på, fra kommune til kommune.

Virkemidler:

- Udvikling og afprøvning af en Cykelvej i dansk kontekst
- Stil krav om kvalitetstjek og certificering af de udpegede ikoniske cykelruter
- Staten overtager omkostningerne til afmærkning af de Nationale Cykelruter, ikke kun på statsvej, men også på kommunale og private veje for at sikre samme kvalitet

Klimatilpasning og Grøn Trepert

Klimaforandringerne konsekvenser for cykelturisme er for længst begyndt at vise sig, særligt i Sydeuropa, hvor varmen i sommermånederne gør cykling til en hed omgang, og hvor ekstreme nedbørsmængder kan erodere stier og veje. Men også i Tyskland blev der i den seneste Radreiseanalyse for første gang sat fokus på klimaforandringer og de foranstaltninger, der kan træffes for at modvirke konsekvenserne.

Det handler om at sikre skygge, læ og ly samt adgang til drikkevand på ruterne. Det sidste er et mindre problem i Danmark, da mange kirker har offentlige toiletter med adgang til drikkevand.

Skygge, læ og ly kan dog være en udfordring i det åbne danske landskab. Et tiltag, som ikke kun kommer cyklister til gavn, kan derfor være at etablere/genetablere læhegn langs de cykelruter, som er mest udsatte for vind. Det vil også skabe skyggemuligheder og ly for regnen. Og så vil det være et bidrag til ambitionen om flere træer i Danmark.

Et læhegn har derudover en række fordele for dyre- og plantelivet:

- det forhindrer fygning, formindsker fordampning og skærmer for kulde
- det skaber et tilholdssted for vildt og insekter
- det er et levested for vilde planter
- det er en spredningskorridor for planter og dyr.

Muligvis kan læhegn langs veje også være med til at øge trafiksikkerheden. I Tyskland findes konceptet "Verkehrssicherheitsgrün", der argumenterer for, at korrekt anvendelse af beplantning langs veje kan have en gunstig effekt på trafikanters opmærksomhed og adfærd¹⁰.

Virkemiddel:

- Der laves en prognose for klimaforandringerne konsekvenser for de Nationale Cykelruter
- Læhegn langs de Nationale Cykelruter indtænkes i Den Grønne Trepert som mulighed for mere natur i Danmark

Udbredelse af cykelvenlig service

Alle stærke cykelturismelande i Europa har veletablerede mærkningsordninger for cykelvenlig service. Mærkningsordningerne viser meget konkret, at det private erhverv bakker op om cykelturisme.

I Danmark blev den tyske mærkningsordning Bett+Bike importeret i forbindelse med et cykelturismeprojekt i 2012-2015, men ordningen er aldrig slået igennem. I 2026 har Dansk Cykelturisme i samarbejde med VisitLollandFalster lanceret Cykelværter som en ny mærkningsordning, der også inkluderer spisesteder og attraktioner.

Virkemiddel:

- Dansk Cykelturisme udbreder ordningen til øvrige destinationer

Monitorering

Casen om den tyske Radreiseanalyse viser, hvor vigtigt det er med løbende monitorering. Det anbefales derfor at udvikle en metode til løbende monitorering af cykelturisme i Danmark. Der findes allerede erfaringer fra Cykelturismebareometeret, der blev gennemført i forbindelse med Cyklens År 2022. Analysen kan med fordel gennemføres hvert andet år.

Virkemiddel:

- Videnscenter for Cykelfremme, VisitDenmark og Dansk Cykelturisme undersøger, hvordan bedre data kan tilvejebringes

¹⁰ https://www.ise.kit.edu/rd_download/SEB/Kolloquium_SEB_04-12_G_Anhaeuser.pdf

Udvikling af det samlede rutenet inkl. adgangspunkter

I det afsluttende afsnit gives et bud på, hvordan det fremtidige rutenet kan se ud. Buddet forholder sig også til etablering af adgangspunkter, der kan binde ruterne bedre sammen og i det hele taget øge adgangen til dem.

Hvad kan kommuner gøre allerede nu?

Der er flere ting, kommunerne allerede i dag kan gøre for at sikre, at de Nationale Cykelruter er i den bedst mulige tilstand, og at de fungerer på tværs af kommunegrænser. Her giver vi nogle bud:

- Udpege en kommunal kontaktperson for de Nationale Cykelruter
- Etablere en tværkommunal faggruppe med relevante medarbejdere i nabokommuner
- Foretage en årlig inspektion af de Nationale Cykelruter
- Prioritere vedligehold og udvikling af de Nationale Cykelruter i det kommunale budget.



Et bud på et fremtidigt rutenet

Både Nederlandene og Belgien har reduceret antallet af ruter for at prioritere færre ikoniske ruter. I dag har Nederlandene 12 LF-ruter, mens Flandern har 9.

Det er ikke vores vurdering, at der er behov for at reducere antallet af ruter i Danmark. Der er til gengæld et behov for at opdatere flere ruter, så de får et stærkere tema. Derudover kan der tilføjes en N11, så det fremtidige rutenet består af følgende 12 ruter:

- N1 – Nordsøruten (nyt navn)
- N2 – Kongeruten fra København til Viborg (nyt tema, forkortet)
- N3 – Hærvejsruten
- N4 – Danmark på tværs
- N5 – Østkystruten
- N6 – HC Andersen-ruten (nyt tema)
- N7 – Diagonalruten (i kobling med N5)
- N8 – Østersøruten
- N9 – Sjælland Rundt (i kobling med N7 og N8)
- N10 – Bornholm Rundt
- N11 – Herregårdsruten (fra regional til national)
- N12 – Limfjordsruten

De tre EuroVelo-ruter 3, 7 og 10 beholder deres nuværende forløb. EuroVelo 12 forlænges via N5 til Aarhus og via N2 og N9 til Helsingør.

Nedenfor præsenteres de større ændringer.

N2 – Kongeruten

Ruten er kortet ned, så den forløber mellem Viborg og København.

Ruten kan tematiseres og markedsføres som Kongeruten. Det vil skabe en forbindelse mellem Viborg som kongens og adelens magtbase i Jylland frem til enevælden og København, hvor kongemagten siden blev koncentreret.

Den sjællandske del mellem Odsherred og Rørvig vil indgå i forlængelsen af EuroVelo 12 til Helsingør.



Forslag til forkortet ruteforløb på National Cykelroute 2.

N6 – HC Andersen-ruten

Ingen ruteændringer.

Ruten tematiseres og markedsføres som HC Andersen-ruten. Det fungerer især for strækningen mellem Odense og København, selvom der også er et nedslagspunkt i Hindsgavl. Mellem Hindsgavl og Esbjerg er der ingen umiddelbare koblinger til temaet. Ruten kan bibeholdes som en forbindelse på tværs af Jylland. Alternativt kan ruten tematiseres som Vikingeruten.



National Cykelroute 6's ruteforløb mellem København og Odense.

N7 - Diagonalruten

Ruten er omlagt til Sorø by og Dr. Margrethe II Bro, den længste bro med cykelsti i Danmark. Afmærkningen af ruten kan ophøre i Højby, Odsherred. Derefter overtager N2 til Aarhus.

Ruten kan tematiseres som en diagonalrute mellem Rødbyhavn (adgangspunkt fra Tyskland) og Skagen. Samtidigt kan den sammen med N8 og N9 indgå i en Sjælland Rundt-rute.



Ændringen og forlængelsen af National Cykelrute 7 fra Gedser til Skagen.

N9 – Sjælland Rundt

Ruten er forlænget til Hundested og ført ind gennem København.

I kombination med N2, N7 og N8 kan ruten markedsføres som Sjælland Rundt. Ruten vil stadig være en del af den populære cykelrute mellem København og Berlin.

Strækningen mellem Hundested og Helsingør vil indgå i den forlængede EuroVelo 12-rute.



Forlængelsen af National Cykelrute 9 fra Helsingør til Hundested samt omlægning af ruten ind gennem København.

N11 – Herregårdsruten

Ruten eksisterer allerede som regional cykelrute med et stærkt tema. Ruten opgraderes til National Cykelrute 11.

Ruten kan også markedsføres som Fyn og Øerne Rundt.



National Cykelrute 11's ruteforløb rundt om Fyn, Langeland og Ærø.

EuroVelo 12 – Nordsøruten

EuroVelo 12 forlænges til Aarhus og videre langs den nordsjællandske kyst til Helsingør. Den gør dermed brug af N1, N5, N2 og en fremtidig forlænget N9.



EuroVelo 12 – Nordsørutens forløb fra den tyske grænse mod syd, op omkring Skagen, videre over Aarhus og Sjællands Odde med afslutning i Helsingør.

Adgangspunkter (gateways)

For at styrke adgangen til og sammenhængskræften mellem ruterne foreslås det at udvikle nogle centrale adgangspunkter (gateways).

Et adgangspunkt bør være i en by, hvor der er adgang til kollektiv trafik, overnatning og bespisning/indkøb. Den kollektive trafik kan være i form af tog, færger og evt. også busser.

Adgangspunktet er ideelt et fysisk sted i umiddelbar nærhed af stationen eller færgen. Det bør som minimum indeholde et oversigtskort over det Nationale Rutenet og et kort over lokale ruter (gerne inkl. andre rekreative ruter, fx vandreruter). Adgangspunkterne bør have et fælles, ikonisk kendetegn, så cykelturisterne og andre brugere genkender dem.

Adgangspunkternes funktion kan variere lokalt, alt efter mulighederne. Man kan forestille sig bænke, cykelparkering, overdækning, cykelservicestationer, opladning m.m. Det kan også være en idé at udvikle et stempel eller et andet "trofæ", som man kan indsamle på sin cykeltur gennem Danmark.

På kortet nedenfor gives eksempel på fordelingen af adgangspunkter på tværs af landet.



Eksempel på eksempel på mulige adgangspunkter på tværs af de Nationale Cykelruter.



Litteraturliste

Foreningen Frie Fugle: "[Nationale Cykelruter – ændringsforslag til ruteforløb](#)", 2012.

Dansk Kyst- og Naturturisme: "Studie af rekreative netværk i fire europæiske lande", 2021, <https://www.kystognaturturisme.dk/dansk-kyst-og-naturturisme/programmer/materiale-fra-bedre-vilkaar-cykelturismen-i-danmark>

Vejdirektoratet: "Input til forbedringer af de Nationale Cykelruter", 2024, <https://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/input-til-forbedringer-af-de-nationale-cykelruter>

Vejdirektoratet: "Internationale erfaringer med nationale cykelruter", 2024, <https://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/internationale-erfaringer-med-nationale-cykelruter>

Find mere materiale på:

- cykelviden.dk
- cykelturisme.dk/viden