

INDHOLD

BAGGRUNDEN.....	2
Q: Hvad er Supercykelstierne?	2
Q: Hvad er formålet med Supercykelstierne?	2
Q: Hvad er målsætningen for Supercykelstierne?	2
Q: Hvem står bag Supercykelstierne?	2
Q: Hvem er Supercykelstierne for?	2
Q: Hvad er en Supercykelsti i forhold til en almindelig cykelsti?	3
TAL OG STATISTIKKER.....	3
Q: Hvor mange Supercykelstier er planlagt?	3
Q: Hvornår åbnede den første Supercykelsti?	3
Q: Hvad er de samfundsøkonomiske gevinster ved ruterne?	3
Q: Hvad er sundhedsgevinsten ved ruterne?	4
Q: Hvad er tidsgevinsten for cyklisterne på ruterne?	4
Q: Hvad vil Supercykelstierne koste?	4
CYKELPENDLERNE.....	4
Q: Er der erfaring, der viser, at Supercykelstierne kan skaffe flere og nye cyklister?	4
Q: Når så mange mennesker allerede cykler i Hovedstadsregionen, hvem skal så være de nye cyklister?	5
RUTERNE	5
Q: Hvad er forskellen på en anlagt, en projekteret og en planlagt rute?	5
Q: Er de planlagte ruter på kortet på hjemmesiden de endelige ruter?	5
KONCEPTET.....	6
Q: Skal Supercykelstierne udformes på samme måde på fx Nørrebro som i en mindre trafikeret kommune?	6
Q: Hvor mange baner vil Supercykelstierne have?	6
Q: Findes der et samlet koncept for Supercykelstierne?	6
RESULTATERNE.....	7
Q: Har I nogen indikationer på, hvilke resultater der er opnået med Supercykelstierne indtil nu?.....	7

SUPERCYKELSTIER er et samarbejdsprojekt mellem 22 kommuner i hovedstadsområdet og region Hovedstaden. Ambitionen er at skabe et stærkt net af Supercykelstier, der giver pendlercyklisterne bedre vilkår og får flere til at vælge cyklen mellem job og hjem.

BAGGRUNDEN

Q: HVAD ER SUPERCYKELSTIERNE?

A: Supercykelstierne er cykelruter, hvor kvaliteten har fået et løft, så det er nemt og komfortabelt at vælge cyklen. Bag Supercykelstierne er et unikt, tværkommunalt samarbejdsprojekt mellem 23 kommuner i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden. Ambitionen er at skabe et stærkt net af Supercykelstier i hele regionen, der giver pendlercyklisterne bedre vilkår og får flere til at vælge cyklen mellem job og hjem. Supercykelstierne kan potentielt give over 30 % flere pendlercyklister i regionen sammenlignet med i dag¹.

Q: HVAD ER FORMÅLET MED SUPERCYKELSTIERNE?

A: Formålet er at skabe et konkurrencedygtigt transportalternativ til biler og kollektiv trafik, der kan bidrage til, at regionen får flere cykelpendlere. Det er til gavn for den enkelte og for samfundet. Cyklister forurener og støjer mindre, de øger folkesundheden, giver mindre trængsel og bidrager derfor til et bedre byliv.

Q: HVAD ER MÅLSÆTNINGEN FOR SUPERCYKELSTIERNE?

A: Supercykelstierne skal:

- Forbinde hovedstadsregionens kommuner i et højklasset cykelrutenet
- Yde et højt serviceniveau til cyklisterne
- Omfatte nyskabende løsninger som forbedrer cyklisternes vilkår
- Øge antallet af borgere der cykler dagligt på strækninger mellem 5-20 km

Det skal være nemt, komfortabelt og trygt at komme til og fra arbejde på cykel i hele hovedstadsregionen.

Q: HVEM STÅR BAG SUPERCYKELSTIERNE?

A: Det gør Region Hovedstaden og 23 kommuner: Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Egedal, Fredensborg, Frederiksberg, Frederikssund, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Gribskov, Helsingør, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre og Vallensbæk. Derudover varetager et projektsekretariat opgaver, der går på tværs af samarbejdet.

Q: HVEM ER SUPERCYKELSTIERNE FOR?

A: Supercykelstierne er for alle, der har opdaget fordelene ved at pendle på cykel – det er nemt, sikkert og sundt. Alle kan bruge Supercykelstierne, men ruterne er udviklet med udgangspunkt i pendlernes behov. Rutenettet forbinder arbejdspladser, studier og boligområder samt bus-, metro- og S-togsstationer, så man nemt kan kombinere cykelturen med offentlig transport.

¹ Cykelsuperstier, Økonomi og potentiale, Projektsekretariatet for Supercykelstier, oktober 2011

Supercykelstierne er især udviklet til:

- Pendlere over længere afstande – minimum 5 km
- Nuværende pendlere
- Potentielle pendlere, som skal vælge cyklen frem for bilen

Q: HVAD ER EN SUPERCYKELSTI I FORHOLD TIL EN ALMINDELIG CYKELSTI?

A: En Supercykelsti er en cykelsti, som specielt retter sig mod pendlernes behov, og hvor man kan forvente samme høje standard hele vejen fra A til B. Stierne er tilrettelagt, så de forbinder knudepunkter som boligområder, uddannelsesinstitutioner og områder med mange arbejdspladser. Samtidigt er de planlagt, så de så vidt muligt er den mest direkte vej med få stop og plads til at holde eget tempo. Komforten for cyklisterne er højt prioriteret med en jævn asfalt på stierne og høj grad af vedligehold, som fx snerydning. Flere steder kan cyklisterne også få ekstra services som grønne bølger, nedtællingssignaler, cykelpumper og fodhvilere.

TAL OG STATISTIKKER

Q: HVOR MANGE SUPERCYKELSTIER ER PLANLAGT?

A: Der er indtil videre planlagt 28 ruter i et net med ca. 500 km Supercykelsti. Inden 2020 vil 13 ruter være etableret. Nye ruter kan blive udviklet i takt med, at nye kommuner træder ind i samarbejdet.

Se kort over ruterne på www.supercykelstier.dk

Q: HVORNÅR ÅBNEDE DEN FØRSTE SUPERCYKELSTI?

A: C99 Albertslundruten åbnede den 14. april 2012. Ruten går gennem fem kommuner og strækker sig over 17,5 km. C95 Farumruten åbnede 20. april 2013. Den går gennem tre kommuner og strækker sig over 21 km.

Q: HVAD ER DE SAMFUNDSØKONOMISKE GEVINSTER VED RUTERNE?

A: En realisering af de 28 Supercykelstier har potentiale til at reducere antallet af sygedage med 34.000 om året, og kan samtidig give en årlig reduktion i CO2 udslip på 856 tons (svarende til 100 danskeres årlige udslip) og 1,4 millioner færre bilture om året².

Supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast på 19 % i forhold til investeringen. Til sammenligning har Metro Cityring et afkast på 3,1 % og motorvejen mellem Herning og Holstebro et afkast på 8,2 %. Med en indfrielse af potentialet vil Supercykelstierne give et samfundsøkonomisk overskud på 7,2 milliarder kroner³.

² Samfundsøkonomiske analyser af Cykelsuperstierne, Incentice Partners, april 2013

³ Ibid.

SUPERCYKELSTIER

Q: HVAD ER SUNDHEDSGEVINSTE VED RUTERNE?

A: I foråret 2013 deltog fem bilister i Supercykelstiernes cykeludfordring, hvor de skulle skifte bilen ud med cyklen i én måned. De fik alle et bedre kondital, deres body age blev to-tre år lavere og deres fedtprocent faldt med mellem 0,6 og 2 %⁴. Derudover viser forskningen, at voksne, der cykler til arbejde, har 28 % lavere dødelighed, end voksne der ikke cykler til arbejde⁵. Og hvis du cykler bare 15 minutter om dagen, lever du i gennemsnit tre år længere⁶.

Kommentar [bj3a1]: Jespers kommentar: "Jeg synes, det er ..." ?

Q: HVAD ER TIDSGEVINSTEN FOR CYKLISTERNE PÅ RUTERNE?

A: På Supercykelstierne fokuserer vi på flow frem for høj hastighed. Derfor giver Supercykelstierne pendlerne en så direkte rute som muligt med så få stop som muligt. Med færre stop bliver det nemmere at holde et konstant flow.

Brugertilbagemeldinger tyder i øvrigt på, at sundhed og motion vægter højere end rejsetid i forhold til at vælge cyklen på de lidt længere ture.

Q: HVAD VIL SUPERCYKELSTIERNE KOSTE?

A: De 28 ruter, der pt. er planlagt, på samlet set ca. 500 km. Rutenet, er vurderet til at koste mellem 1 milliarder og 2 milliarder kr. afhængigt af, hvilke løsninger man vælger. Det koster i gennemsnit 2 millioner kr. (i basisløsning) og 4 millioner kr. (i idealløsning) at etablere en km Supercykelsti på de planlagte 28 ruter. Til sammenligning koster det mellem 70 og 100 millioner kr. at etablere én km motorvej.

Kommentar [bj3a2]: Jespers kommentar – kan ikke læse...

CYKELPENDLERNE

Q: ER DER ERFARING, DER VISER, AT SUPERCYKELSTIERNE KAN SKAFFE FLERE OG NYE CYKLISTER?

A: Ja. Evalueringen af Supercykelstien Farumruten har vist en stigning i antallet af cykelpendlere på ruten på 52 %. Evalueringen viste at⁷:

- Antallet af cykelpendlere er steget med 52 % siden åbningen af ruten i 2012 (på hverdagsdøgn)
- Blandt cykelpendlerne er 21 % helt nye trafikanter på ruten, mens 14 % i dag oftere vælger ruten, sammenlignet med før den blev indviet som Farumruten
- 25 % af de nye cykelpendlere på ruten kørte tidligere i bil
- 90 % af cykelpendlerne mener, at Supercykelstien lever op til forventningerne
- 90 % af cykelpendlerne mener, at det er nogenlunde nemt eller meget nemt at holde en jævn cykelhastighed. I 2012 var det tal nede på 74 %
- Følelsen af tryk på ruten er på en 10-trinsskala steget fra 7,3 til 8,1

⁴ Cykeludfordringen Farumruten, Is It A Bird, oktober 2013

⁵ Cyklingens effekter og samfundsøkonomi, Transportministeriet, 2013

⁶ Politiken, Cykelpendlere taber sig og får bedre helbred på en måned, juni 2013

⁷ Farumruten, Evaluering, COWI, december 2014

SUPERCYKELSTIER

I London har de Cycle Superhighways, hvor man har set stigninger på op mod 200 pct. på nogle strækninger⁸. Deres udgangspunkt ligger dog markant lavere, end det vi ser i hovedstadsregionen i Danmark, hvor rigtig mange allerede cykler.

Q: NÅR SÅ MANGE MENNESKER ALLEREDE CYKLER I HOVEDSTADSREGIONEN, HVEM SKAL SÅ VÆRE DE NYE CYKLISTER?

A: 60 % af borgerne i Københavns Kommune cykler til arbejde og uddannelse inden for kommunegrænsen, men mange pendler i bil ind og ud af København og mellem kommunerne i Supercykelstisamarbejdet⁹.

Vi ved, at kurven knækker ved 5 km, dvs. når folk har længere end 5 km på arbejde, så lader mange flere cyklen stå. Det er her potentialet ligger, og det er derfor Supercykelstisamarbejdet er vigtigt. Supercykelstierne skal give dem, der pendler på tværs af kommunegrænser, en seriøs mulighed for at skifte eller kombinere bil- eller togturen med en cykeltur - også på strækninger over 5 km. Derudover tilbyder Supercykelstierne en bedre rute til de pendlere, der allerede cykler dagligt¹⁰.

RUTERNE

Q: HVAD ER FORSKELLEN PÅ EN ANLAGT, EN PROJEKTERET OG EN PLANLAGT RUTE?

A: De to anlagte rute er C99 Albertslundruten og C95 Farumruten. Dvs. de ruter som allerede står færdige.

De projekterede ruter er Allerød-ruten, en forlængelse af Farumruten, Fasanvejsruten, Frederikssunds-ruten, første etape af Helsingør-ruten, Indre Ringrute, Ishøj-ruten, Jyllingeruten, Københavnerruten, Ring 3-ruten, Ring 4-ruten og Værløseruten. Det er ruter, der er finansieret og vil blive anlagt frem til 2020.

De planlagte ruter er de ruter, som kommunerne i samarbejdet har peget på som mulige kommende Supercykelstier - finansieringen af forbedringerne og anlæg af disse ruter er ikke på plads endnu.

Q: ER DE PLANLAGTE RUTER PÅ KORTET PÅ HJEMMESIDEN DE ENDELIGE RUTER?

A: Nej det er de ikke. De planlagte ruter er vejledende og kan derfor ændre sig i processen.

Se evt. kortet over ruterne på www.supercykelstier.dk

⁸ Mangler kilde

⁹ Vurdering af potentialet for længere pendlerture på cykel, Tetraplan 2009

¹⁰ Ibid.

KONCEPTET

Q: SKAL SUPERCYKELSTIERNE UDFORMES PÅ SAMME MÅDE PÅ FX NØRREBRO SOM I EN MINDRE TRAFIKERET KOMMUNE?

A: Det korte svar er nej. Supercykelstierne skal imødekomme det behov, der måtte være lokalt, på den bedst mulige måde. Som eksempel er behovet for stiernes bredde inde i København større end i mindre trafikerede kommuner, hvad man må indregne i planlægning og etablering af stierne.

Q: HVOR MANGE BANER VIL SUPERCYKELSTIERNE HAVE?

A: Det kommer an på de enkelte strækninger. På strækninger, hvor der ikke er så befærderet, vil bredden på stien være 2,5 m - dvs. en bred sti med to baner. På de meget befærdede strækninger i fx det centrale København arbejder vi på at få tre baner – det vil sige en sti, der er cirka 3 meter bred. Det gælder fx Dronning Louises Bro / Nørrebrogade, en del af Farumruten, som er op til 4 meter bred.

Q: FINDES DER ET SAMLET KONCEPT FOR SUPERCYKELSTIERNE?

A: Ja. Det seneste samlede konceptforslag er fra januar 2014. Konceptforslaget er på dansk og findes på den interne hjemmeside under informationsmaterialer. Samme sted findes også en kortere engelsk oversættelse af følgende hovedpunkter fra konceptforslaget:

Principper for ruters udformning - strækninger:

- Stityper
- Bredde
 - o Enkeltrettede stier
 - o Dobbeltrettede stier
 - o Fællestier
 - o Evt. brug af lokalveje
- Belægning
- Synlighed og belysning

Principper for ruters udformning - steder med krydsende trafik:

- Signalkryds
 - o ITS – Intelligente Transport Systemer
- Krydsninger ved sideveje og overkørsler
 - o Separat sti som krydser vej
- Krydsende buspassagerer ved busstoppesteder
- Rundkørsler

RESULTATERNE

Q: HAR I NOGEN INDIKATIONER PÅ, HVILKE RESULTATER DER ER OPNÅET MED SUPERCYKELSTIERNE INDTIL NU?

A: Ja. I januar 2015 fik vi den første evaluering af Farumruten¹¹. Evalueringen viste at:

- Antallet af cykelpendlere er steget med 52 % siden åbningen af ruten i 2012 (på hverdagsdøgn)
- Blandt cykelpendlerne er 21 % helt nye trafikanter på ruten, mens 14 % i dag oftere vælger ruten, sammenlignet med før den blev indviet som Farumruten
- 25 % af de nye cykelpendlere på ruten kørte tidligere i bil
- 90 % af cykelpendlerne mener, at Supercykelstien lever op til forventningerne
- 90 % af cykelpendlerne mener, at det er nogenlunde nemt eller meget nemt at holde en jævn cykelhastighed. I 2012 var det tal nede på 74 %
- Følelsen af tryghed på ruten er på en 10-trinsskala steget fra 7,3 til 8,1

KOMMUNIKATION

Ind imellem kommer der spørgsmål angående kommunikationen om Supercykelstierne. Henvi da gerne til sekretariatet. Men herunder er også en lille opsamling af budskaber og væsentlige erfaringer.

Q: HVAD ER JERES MÅL FOR KOMMUNIKATIONEN AF SUPERCYKELSTIERNE?

A: Vores mål for kommunikationen af Supercykelstierne er at:

- Skabe interesse blandt interessenter som politikere, embedsmænd, partnere og ikke mindst nuværende samt potentielle cykelpendlere
- Skabe et brand der kan konkurrere med andre transportformer som Metro og S-tog
- Skabe et brand der er genkendeligt og anerkendt som en løsning af høj kvalitet
- Formidle fordelene ved at cykle og ved Supercykelstierne
- I sidste ende: At flytte pendlere i regionen fra bil til cykel

Q: HVORDAN DEFINERER I SUPERCYKELSTIER HELT KORT?

A: Vi har defineret, hvad Supercykelstierne er i et kort pitch:

Supercykelstierne er cykelstier, hvor kvaliteten har fået et løft, så det er nemt og komfortabelt at vælge cyklen. Bag Supercykelstierne er et unikt, tværkommunalt samarbejdsprojekt mellem 23 kommuner i hovedstadsregionen og Region Hovedstaden. Ambitionen er at skabe et stærkt net af Supercykelstier i hele regionen, der giver pendlercyklisterne bedre vilkår og får flere til at vælge at tage cyklen mellem

¹¹ Farumruten, Evaluering, COWI, december 2014

SUPERCYKELSTIER

job og hjem. Supercykelstierne kan potentielt give over 30 % flere pendlercyklister i regionen sammenlignet med i dag¹².

Q: HVILKE HOVEDBUDSKABER ARBEJDER I UD FRA?

A: Vores hovedbudskaber er:

- 23 kommuner og Region Hovedstaden arbejder sammen i et ambitiøst fællesskab for at gøre cyklen til et seriøst transportalternativ
- Et net af cykelpendleruter i høj kvalitet skal gøre cyklen til en mere attraktiv transportform, så flere vælger cyklen frem for bilen på ture over fem kilometer
- Pendling på en Supercykelsti giver mange personlige fordele. Det er nemt, sundt, fleksibelt, billigt, komfortabelt og sikkert
- Supercykelstier giver mange samfundsmæssige gevinster både i forhold til økonomi, trængsel, klima og byliv

(Se i øvrigt vores budskabsdokument på den interne hjemmeside. Her er også underbudskaber og proof points)

Q: HVEM ER JERES MÅLGRUPPE?

A: Eksternt er vores målgrupper pendlere i bil, cykelpendlere (fastholdelse og som ambassadører), samarbejdspartnere (fx andre organisationer, der arbejder med mobilitetsmanagement), nationale politikere og den politiske administration. Internt er vores målgrupper politikere samt projekt- og styregruppemedlemmer (trafikplanlæggere og ingeniører) i Region Hovedstaden og de 23 kommuner.

Q: HVAD ER JERES FOKUS I KOMMUNIKATIONEN AF SUPERCYKELSTIERNE?

A: På nuværende tidspunkt består Supercykelsti-netværket af to ruter. Der er stadig et stykke vej, til alle de 28 planlagte ruter er finansierede og byggede. Derfor er synlighed det primære fokus for vores kommunikation – vi skal sikre, at befolkningen, pendlere, politikerne og de lokale medier kender til Supercykelstiernes eksistens og fremskridt, og vi skal skabe en bred genkendelse og anerkendelse af projektet og dets brand.

I sidste ende arbejder vi på at ændre mobilitetsvaner, men vores påvirkning af transportvaner ligger lidt længere fremme. Desuden er vi en lille organisation, så når det kommer til påvirkning af transportvaner, er vi nødt til at samarbejde med andre.

Q: HVILKE ERFARINGER ER DE STØRSTE I FORBINDELSE MED KOMMUNIKATIONEN?

A: I forbindelse med kommunikationen af Supercykelstierne kan de markante erfaringer inddeles i ni kategorier:

¹² Cykelsuperstier, Økonomi og potentiale, Projektsekretariatet for Supercykelstier, oktober 2011

1. Kommunikation er vejen frem

En Supercykelsti er kun relevant, hvis folk ved, den er der. Dvs. hvis vi vil skabe nye cykelpendlere, skal vi oplyse om muligheden for at bruge Supercykelstien som en nem, sikker og komfortabel vej til arbejde.

2. Opfattelse = virkelighed

Oplevelsen af at blive prioriteret som cyklist er i høj grad visuel. Dvs. hvis man tydeligt kan se, at man er på en Supercykelsti, føler man sig prioriteret. Den visuelle identitet er essentiel, og derfor arbejder vi løbende på nye løsninger til skiltning og afmærkning af Supercykelstierne.

3. Farlig fart

Beboere tæt på Supercykelstierne, og folk, der cykler med børn, kan være ængstelige for vores koncept. Nogle opfatter Supercykelstierne som cykeltorveje fyldt med "mænd i tights", som ræser af sted uden hensyn til deres omgivelser eller deres medtrafikanter. Det kan skabe modvilje og forhindre nogle fra at bruge Supercykelstierne. Derfor optræder temaet 'fart' ikke i vores kommunikation. Vi fokuserer på, at det er nemt, sikkert og sundt at bruge Supercykelstierne.

4. Fokus: sundhed og fleksibilitet frem for fart

Vi måler antallet af stop på ruten frem for rejsehastighed og fortæller om fleksibiliteten og sundhedsgevinsterne ved at cykle. Især på de længere ture rundt i regionen tyder det på, at sundhed og motion er en endnu vigtigere faktor end at komme hurtigt frem.

5. Infrastruktur er også kommunikation

Den måde ruterne bliver anlagt på, fortæller også en historie. Det samme gør skiltning, afmærkning og servicetiltag. Hvis asfalten eksempelvis er ny og lækker, er det tydeligt at se, at her bliver cyklister prioriteret. Hvis stien er bred, inviterer den til mange cyklister. Hvis man lægger bump på stien, føler man sig som cyklist forhindret. Hvis den grønne bølge er skiltet og indstillet efter cyklisternes hastighed, giver det troværdighed til målsætningen om at få folk til at skifte bilen ud med cyklen.

6. Følg den gode historie

I 2013 igangsatte Supercykelstierne *Cykeludfordringen*¹³, hvor fem frivillige bilpendlere tog cyklen på arbejde i en måned. Udfordringen viste, at pendlernes body age blev reduceret med op til tre år, deres fedtprocent kan reduceres med 3 %, og deres kondital forbedres markant, bare fordi de skifter bilen ud med cyklen en enkelt måned.

»Mange tror desværre, at der skal ydes en kæmpe sveddryppende indsats måned efter måned i træningscentre for at blive sundere. Det er helt forkert«, siger Jerk W. Langer, læge og foredragsholder. »Det vigtige er, at man er moderat fysisk aktiv hver dag i en rimelig tidsmængde. Den helt store gevinst vinder man ved at flytte rumpetten fra sofaen og bilsædet ud på fortovet og cykelstien«¹⁴.

¹³ Cykeludfordringen Farumruten, Is It A Bird, oktober 2013

¹⁴ Politiken, Cykelpendlere taber sig og får bedre helbred på en måned, juni 2013

7. Vaner er svære at bryde

Man kan ikke bare fortælle pendlere i bil, at det er nemmere og sundere at tage cyklen, og forventer at de ændre adfærd. De skal selv erfare, at det er nemmere, og at de får det godt af at cykle. Det er svært at kommunikere ud gennem massemedierne. Du skal have fat i individet, fx ved at få folk med ud på "den første tur", så vi kan give dem den fysiske erfaring, at det er nemt, trygt og komfortabelt at bruge Supercykelstien.

8. Brug brugere – Haters are in fact lovers

Pendlerne er eksperterne, når det kommer til pendling, og vi tager det seriøst, når folk kontakter os med klager, forslag eller feedback. Fx har sekretariatet taget kommentarer fra vores Facebookside med videre til den relevante kommune, og nogle gange har det resulteret i opgraderinger af lys, asfalt eller afmærkning. Det har i flere tilfælde gjort utilfredse brugere til ambassadører for Supercykelstierne, at de kan se deres henvendelser blive taget alvorligt, og at kommunerne reagerer konkret på deres input.

9. Vær synlig og tilgængelig

Synlighed er essentielt, og det er vigtigt, at brugerne oplever, at Supercykelstierne er synlige og tilgængelige, men også at vi i samarbejdet om Supercykelstierne er synlige og tilgængelige. Vi har gode erfaringer med at være fysisk til stede, hvor pendlerne er, og dermed tilgængelige for dialog.

BRUGERNE

Q: HVORDAN INDDRAGER I BRUGERNE I UDVIKLINGEN AF SUPERCYKELSTIERNE?

Vi efterspørger løbende feedback fra borgerne og pendlerne på ruterne. Enten via Facebook, mail, ude på ruterne, til events, gennem evalueringer eller til dialog/informationsarrangementer. Beslutningerne omkring ruteforløb, design, udstyr osv. er dog først og fremmest et spørgsmål om politik og finansiering. For eksempel havde vi en orange stribe (vores brand-farve) langs begge vores ruter, Albertslundruten og Farumruten. Brugere har været vilde med det og efterspurgt det efterfølgende. Desværre kan striben ikke blive permanent, fordi det ikke er tilladt inden for Vejdirektoratets regler for skiltning og afmærkning. Vi arbejder derfor på nye løsninger.