

NOVEMBER 2012
SEKRETARIATET FOR CYKELSUPERSTIER

ALBERTSLUNDRUTEN

EVALUERING



COWI

NOVEMBER 2012
SEKRETARIATET FOR CYKELSUPERSTIER

ALBERTSLUNDRUTEN

EVALUERING

PROJEKTNR. A008688
DOKUMENTNR. A008688-005
VERSION 1
UDGIVELSESDATO 26. november 2012
UDARBEJDET HEK
KONTROLLERET HGR
GODKENDT HGR

INDHOLD

1	Indledning og sammenfatning	7
1.1	Omfang af evaluering	7
1.2	Resultater	8
2	Trafiktællinger	10
3	Spørgekortundersøgelser	14
3.1	Uddeling og svarprocent	14
3.2	Turformål	15
3.3	Kørt distance	16
3.4	Hyppighed for kørsel på Albertslundruten	16
3.5	Mulighed for at holde hastigheden	17
3.6	Tryghed	19
3.7	Kendskab til hjemmesiden	20
3.8	Kendskab til Albertslundruten	21
3.9	Køn og alder	21
3.10	Tidligere kørsel på Albertslundruten	22
3.11	Den samlede oplevelse	24
3.12	Kendetegn på Albertslundruten	24
3.13	Servicefunktioner	25
4	Rejsehastighedsmålinger	27
4.1	Metode	27
4.2	Resultater	27
5	Jævnhedsmålinger	30
5.1	Resultater	31
6	Plan og proces	35
6.1	Metode	35
6.2	Resultater	35

6.3	Læring til kommende ruter	38
6.4	Vigtige punkter til fremtidige ruter	39

BILAG

Bilag A	Spørgekort fra interviewundersøgelsen	40
Bilag B	Kommentarer fra interviewene	41
Bilag C	Spørgeguide til evaluering af plan og proces	47

1 Indledning og sammenfatning

Albertslundruten er i foråret 2012 blevet indviet som den første cykelsupersti i projektet om cykelsuperstier i Hovedstadsområdet. Den har været pilotprojekt, og der har derfor været lagt vægt på at evaluere både selve ruten samt den gennemførte proces i forbindelse med etableringen.

I oplægget om cykelsuperstier er der nævnt en række succeskriterier for Albertslundruten:

- › Forbedringstiltagene skal være gennemført inden udgangen af 2011
- › Antallet af cyklister på den samlede rute skal øges med 20% fra 2010 til 2015.
- › Rejsehastigheden skal øges med 10% fra 2010 til 2015.
- › Der skal indsamles synspunkter fra pendlere, som er den primære målgruppe
- › Trafiksikkerheden skal forbedres
- › Arbejdsprocessen skal evalueres som inspiration til de kommende ruter.

Det kan konstateres, at nogle af målene strækker sig til 2015, og de kan i sagens natur ikke evalueres endeligt endnu, men der kan gives en vurdering af tendenser på områderne.

1.1 Omfang af evaluering

Evalueringen har omfattet:

- › Ugetællinger på 5 udvalgte steder på ruten i begyndelsen af oktober 2010 (førundersøgelse) og i oktober 2012 (efterundersøgelse).
- › Interview med cyklister i morgen- og eftermiddagstimerne i form af uddeling af spørgeskort på de samme fem analysesteder både før og efter indvielsen.

- › Rejsehastighedsmålinger, hvor en testcyklist har kørt ruten igennem flere gange både før og efter indvielsen.
- › Jævnhedsmålinger, hvor rutens jævnhed registreres med specielt måleudstyr både før og efter indvielsen.
- › Evaluering af plan og proces i form af interview med nogle af de involverede kommuner.

Der er ikke foretaget vurderinger af trafiksikkerhed, idet ruten kun har været i drift i et halvt år, hvorfor der ikke er tilstrækkeligt datagrundlag til en pålidelig vurdering.

1.2 Resultater

De vigtigste resultater af evalueringen er:

- › Albertslundruten bruges ikke overraskende mest i morgen- og eftermiddagstimerne (over 40 % af alle cyklister på hverdage er registreret i en af de to spidsperioder 7-9 og 15-17) og dermed primært af pendlere, som skal til og fra arbejde eller skole, og som kører på ruten meget hyppigt. Dette gælder både i 2010 og 2012.
- › Etableringen af Albertslundruten har dermed ikke ændret brugerprofilen, men har fastholdt en stor andel pendlere, hvilket svarer til målgruppen for projektet med Albertslundruten.
- › På to af tælleposterne (Bystien i Glostrup og Finsensvej på Frederiksberg) er der kommet markant flere cyklister fra 2010 til 2012, mens antallet på de tre øvrige poster er nogenlunde uændret.
- › Fremkommeligheden opfattes ikke som mærkbart forbedret, idet der stadig er et betydeligt antal stop ved trafiklys mv, og idet der er deciderede flaskehalse ved f.eks. krydsningen af Grøndals Parkvej samt passagen af det centrale Frederiksberg.
- › Cyklisterne er generelt positive over for de gennemførte tiltag og for den overordnede ide og konceptet.
- › Cykelsuperstien har tiltrukket enkelte nye brugere, der tidligere har benyttet bil eller kollektivt trafik, og har desuden tiltrukket enkelte cyklister, der tidligere har kørt ad Roskildevej. I antal svarer det til ca.10 % nye brugere, hvoraf de fleste er flyttet fra bil eller kollektiv trafik.
- › Hvad angår plan og proces, så peger de interviewede personer fra kommunernes forvaltning på, at det vigtigste resultat har været etableringen af et samarbejde mellem de fem kommuner, som har fungeret godt.

- › De peger endvidere på, at det er vigtigt, at der har været et sekretariat - som er uafhængigt af de involverede kommuner - og at der har været tilknyttet eksterne rådgivere.

2 Trafiktællinger

Der er gennemført maskinelle tællinger i uge 40 i 2010 (4.-10. oktober 2010) samt i uge 40-41 (6.-12. oktober 2012) på fem tællestationer placeret tæt på interviewposterne.

Placeringen af tællestationerne var fra vest mod øst:

- › Trippendalstien i Albertslund mellem Humlehusene og stikrydset ved Herstedøstervej (dobbeltrittet cykelsti)
- › Bystien i Glostrup lidt øst for Birkeskoven (dobbeltrittet cykelsti)
- › Rødovre Parkvej ca. 50 meter vest for krydset ved Tårnvej (almindelig vej med cykelsti i begge sider)
- › Damhusdæmningen på nordsiden af Damhussøen (dobbeltrittet cykelsti)
- › Finsensvej ca. 50 meter øst for Sønderjyllands Alle (almindelig vej med cykelsti i begge sider).

Vejret var ved begge tællinger mildt i analyseperioden med dagtemperaturer omkring 10 grader og svag vind. I 2010-målingen var der om torsdagen et kraftigt regnvejr om formiddagen, hvilket også kunne ses i tællingerne, idet tallene for torsdagen er ca. 8 % lavere end for de øvrige hverdage.

I 2012-tællingen var lørdagen præget af heldagsregn, mens der om søndagen var mange, mindre byger, hvilket kan ses af resultaterne, som viser ca. 30-40 % lavere tal ved weekendtællingerne i 2012 sammenlignet med 2010.

Hovedresultaterne fra tællingerne ses i Tabel 1.

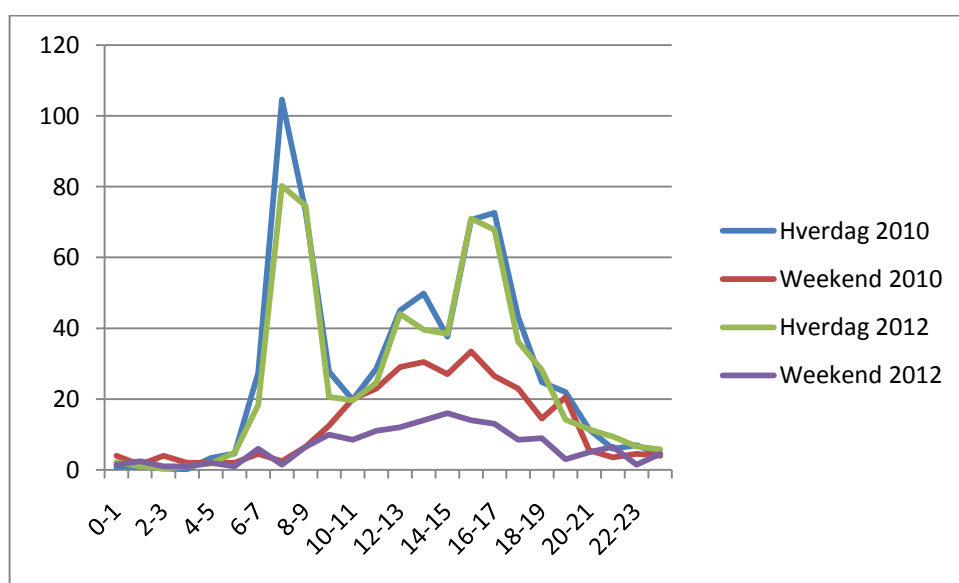
Tabel 1: Hovedtal fra cykeltællinger (antal cykler/døgn, begge retninger tilsammen)

Sted	Hverdagsdøgn			Weekenddøgn		
	2010	2012	Ændring	2010	2012	Ændring
Trippendalsti	686	622	-9%	307	170	-44%
Bystien	535	623	+16%	188	130	-30%
Rødovre Parkvej	2.025	2.151	+6%	979	611	-37%
Damhusdæmningen	2.668	2.706	+1%	1.448	822	-43%
Finsensvej	2.852	3.437	+20%	1.351	1.157	-14%
Total	8.766	9.539	+8%	4.273	2.890	-32%

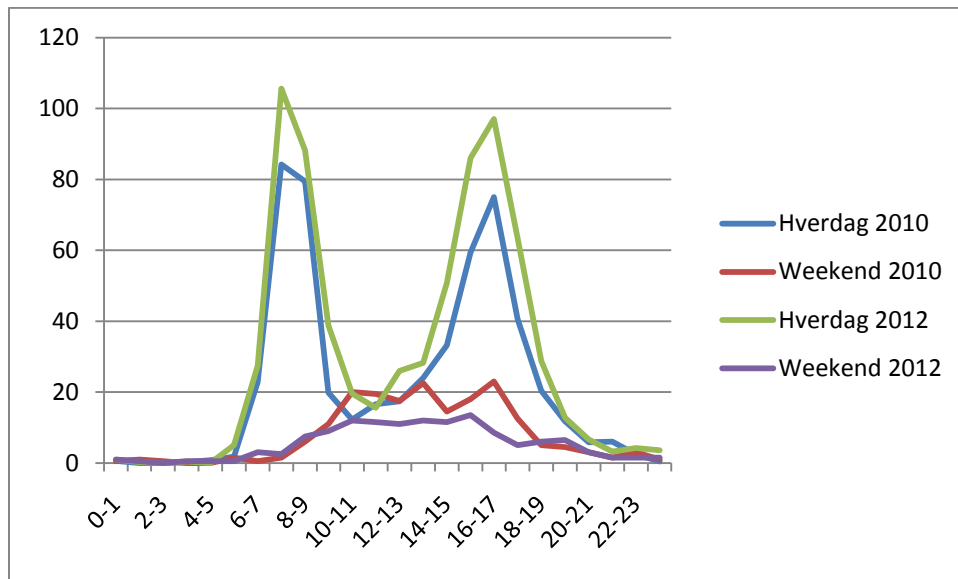
På hverdage er der betydelige trafikstigninger fra 2010 til 2012 på Bystien og på Finsensvej, mens der er mindre ændringer på de tre øvrige tælleposter. Værd at bemærke er, at der totalt for alle tællesteder på hverdage er en stigning på 8 %. Generelt må resultaterne ud fra et statistisk synspunkt siges at være mest valide for de poster, der har det største antal cyklister.

I weekenden er der markante fald på alle analyseposter, hvilket må tilskrives den førnævnte heldagsregn. Dette bekræftes af, at faldet er størst på Damhusdæmningen, som er et udpræget udflugtsmål, mens faldet er mindst på Finsensvej, som også i weekenden har meget trafik, der er relateret til indkøb og andre mindre vejrafhængige aktiviteter.

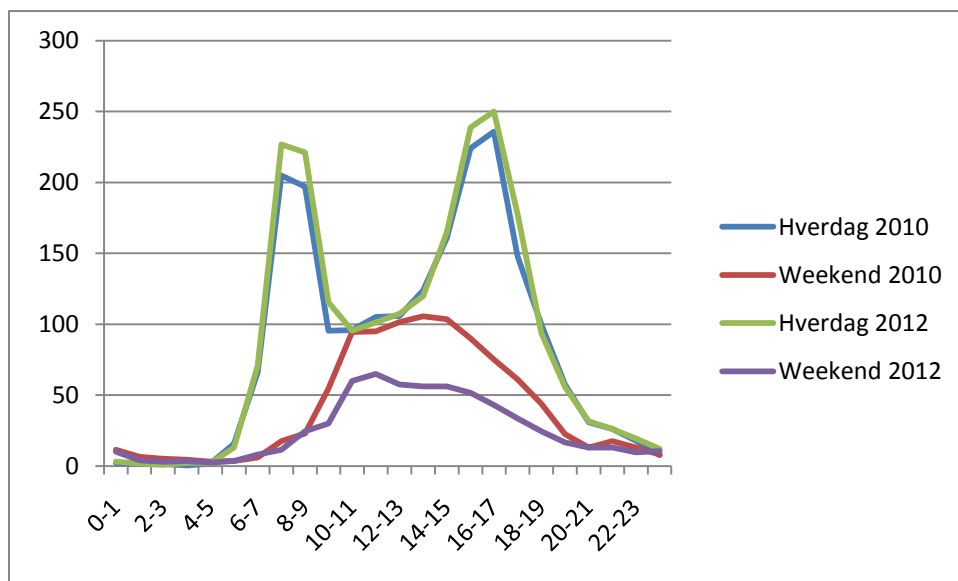
Døgnfordelingerne for de enkelte tællinger ses i de følgende grafer. Hverdagskurven er et gennemsnit for dagene mandag-fredag og weekend-kurven er et gennemsnit for lørdag og søndag.



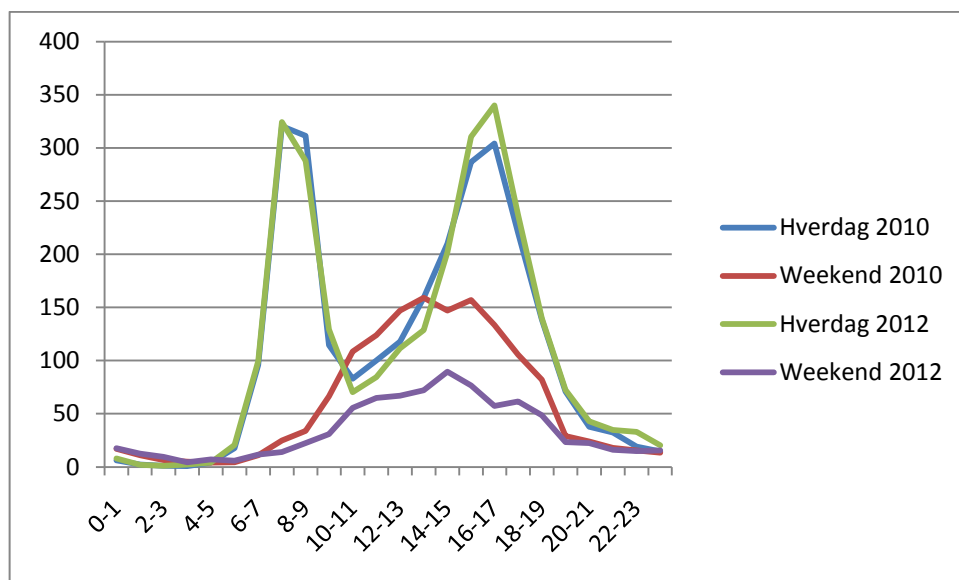
Figur 1: Talt cykeltrafik på Trippendalstien (cykler/døgn, begge retninger tilsammen)



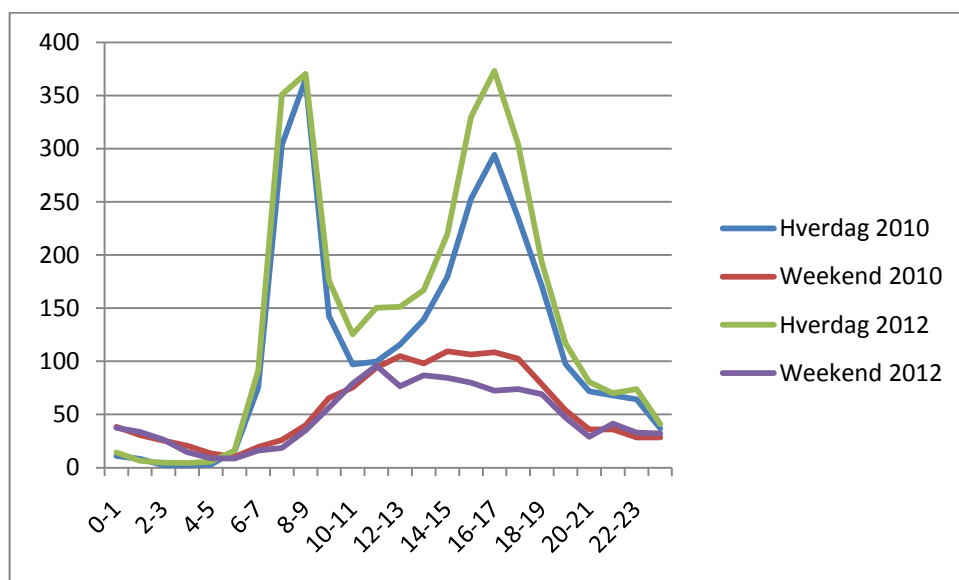
Figur 2: Talt cykeltrafik på Bystien, Glostrup(cykler/døgn, begge retninger tilsammen)



Figur 3: Talt cykeltrafik på Rødovre Parkvej (cykler/døgn, begge retninger tilsammen)



Figur 4: Talt cykeltrafik på Damhusdæmningen (cykler/døgn, begge retninger tilsammen)



Figur 5: Talt cykeltrafik på Finsensvej, Frederiksberg (cykler/døgn, begge retninger tilsammen)

På alle tælleposterne er der - for hverdagens vedkommende - meget stor lighed mellem døgnfordelingen i 2010 og 2012. Variationerne hen over dagen er de samme med nogle markante spidstimer morgen og eftermiddag, hvilket indikerer, at der i høj grad er tale om pendlertrafik.

3 Spørgekortundersøgelser

Interviewundersøgelsen blev gennemført ved uddeling af spørgekort på fem steder, der lå tæt på tælleposterne.

I 2010 skulle spørgekortet udfyldes og returneres med posten. I 2012 var der også mulighed for at besvare skemaet på internettet via et link, der var anført på kortet. Internetudgaven indeholdt tre supplerende spørgsmål, som af pladshensyn ikke var med på det trykte spørgekort. De supplerende spørgsmål omhandlede rutens kendetegn og hjælpemidler.

3.1 Uddeling og svarprocent

Ved de to undersøgelser blev der uddelt henholdsvis 1.348 og 1.511 spørgekort. Fordelingen på de fem analyseposter er vist i Tabel 2.

I 2010 blev der returneret 562 udfyldte kort, mens der i 2012 indkom 610 besvarelser, hvoraf 103 kom via internettet og 507 var fysiske spørgekort. Spørgekort kan ses i Bilag A og i Bilag B er gengivet respondenternes supplerende kommentarer til nogle af spørgsmålene.

Ved begge undersøgelser var der dermed svarprocenter i størrelsesordenen 40%, hvilket er højt for en undersøgelse af denne type. De primære årsager til den høje svarprocent antages at være, at emnet opfattes positivt af de adspurgte, idet spørgekortene omhandler forbedrede forhold for cyklister.

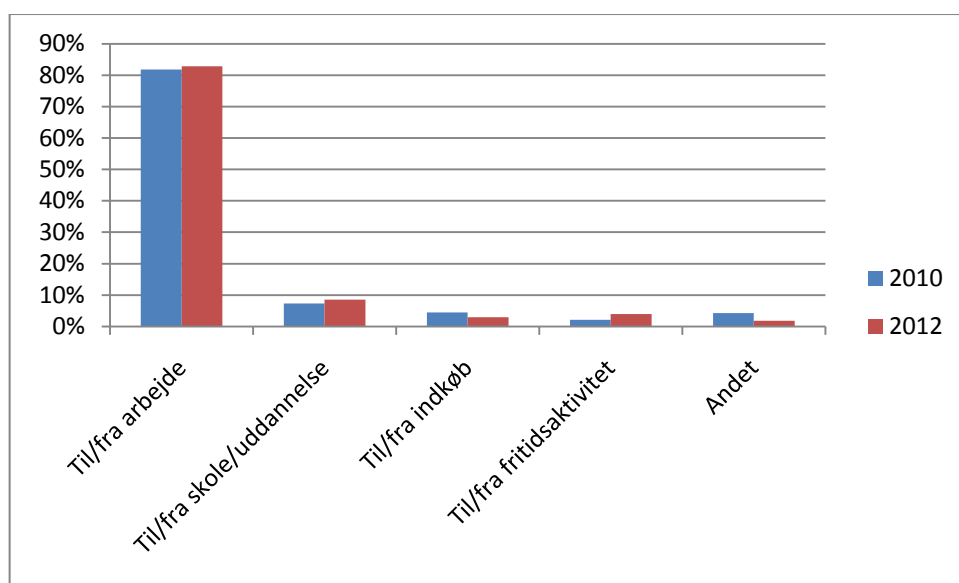
Svarprocenterne på de enkelte analyseposter ses i Tabel 2. Som det ses, har Finsensvej en lidt lavere svarprocent end de øvrige, hvilket formentlig skyldes, at der på Finsensvej er flere lokale cyklister, som har mindre interesse i den samlede Albertslundroute.

Tabel 2: Uddelte og returnerede kort.

Sted	2010		2012	
	Uddelte kort	Svarprocent	Uddelte kort	Svarprocent
Trippendalstien	64	44 %	95	38 %
Bystien, Glostrup	200	52 %	226	44 %
Rødovre Parkvej	313	36 %	349	42 %
Damhusdæmningen	456	50 %	479	41 %
Finsensvej	315	29 %	362	36 %
I alt	1.348	42 %	1.511	40 %

3.2 Turformål

Respondenterne er i udpræget grad pendlere, hvilket fremgår af deres turformål vist i Figur 6. Næsten 90 % skal enten på arbejde eller til uddannelse og må dermed betegnes som pendlere.



Figur 6: Respondenternes turformål

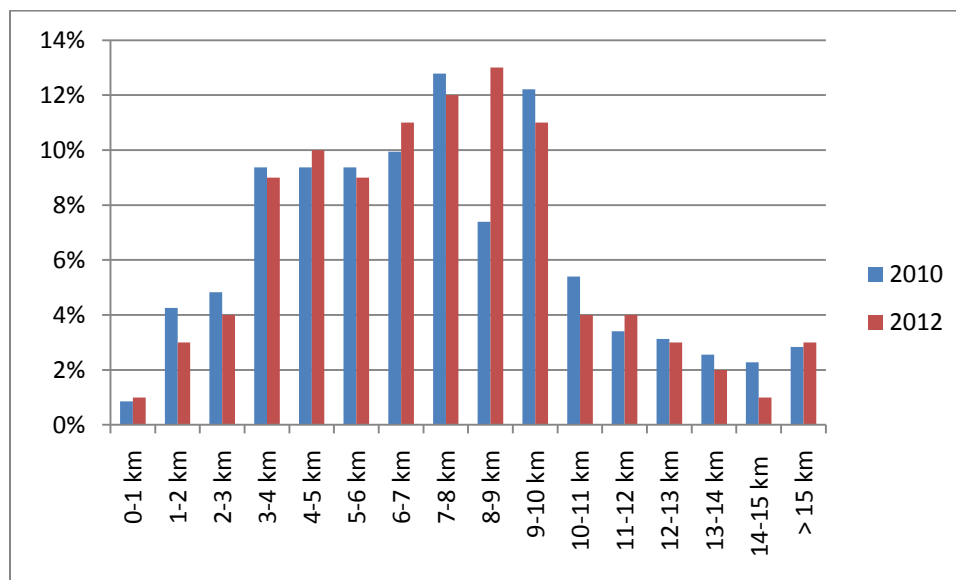
Tallene er stort set identiske for 2010 og 2012, og der kan således ikke observeres nogen forskel i cyklisterne's formål. Den primære målgruppe for cykelsuperstien er netop pendlere, og det må derfor konstateres, at besvarelserne svarer til det forventede.

Det skal erindres, at besvarelserne omfatter cyklister, som har kørt på stien i perioderne kl. 7-9 og 15-17, som netop er spidstimer for pendlertrafikken. Det er derfor forventeligt at pendlere udgør en stor andel i disse perioder.

3.3 Kørt distance

Cyklisterne kørte distance er vurderet ud fra de opgivne til- og fra-adresser. Den gennemsnitlige distance blandt respondenterne var 7,3 km i 2010 og 7,5 km i 2012.

Fordelingen af ture på kørte distancer er vist i Figur 7.



Figur 7: Respondenternes fordeling af ture efter kørt distance.

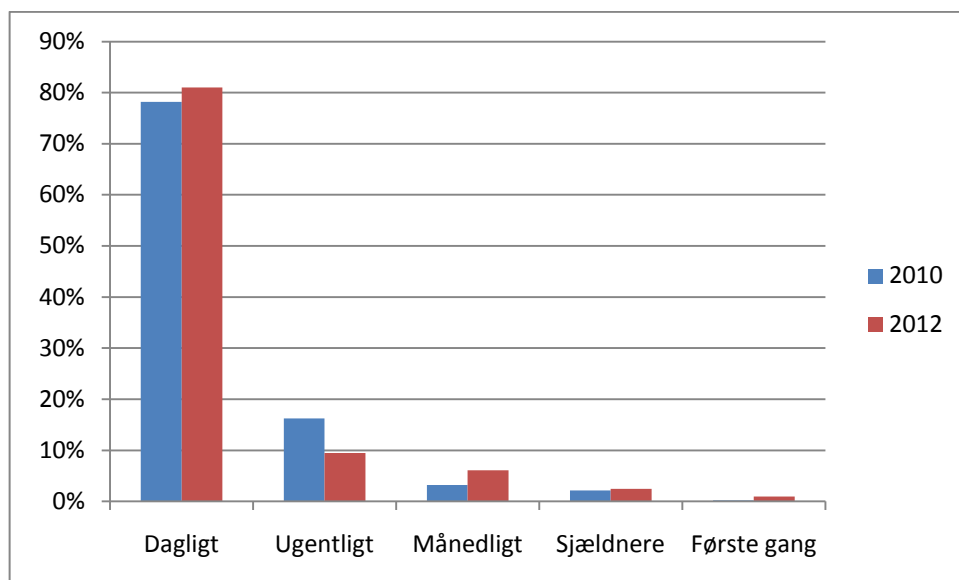
Som det ses, er turene meget jævnt fordelt over intervallet 3-10 km, både i 2010 og i 2012. Ca. 75% af samtlige ture i 2010 og 79% i 2012 ligger inden for dette interval.

Cykelsuperstiprojektet har som formål især at tiltrække personer med ture på over 4 km. Denne gruppe udgjorde allerede i 2010 ca. 81%, og i 2012 er andelen 83%.

Afviselserne mellem de to undersøgelser er så små, at der ikke kan konstateres en signifikant ændring fra 2010 og 2012.

3.4 Hyppighed for kørsel på Albertslundruten

Langt de fleste af de adspurgte cykler regelmæssigt på Albertslundruten, hvilket fremgår af Figur 8. Omkring 80% er daglige brugere, og der er i alt 90%, som cykler på ruten mindst en gang om ugen. Dette er i god overensstemmelse med, at størstedelen af de adspurgte er pendlere, og dermed har samme transportbehov hver dag.

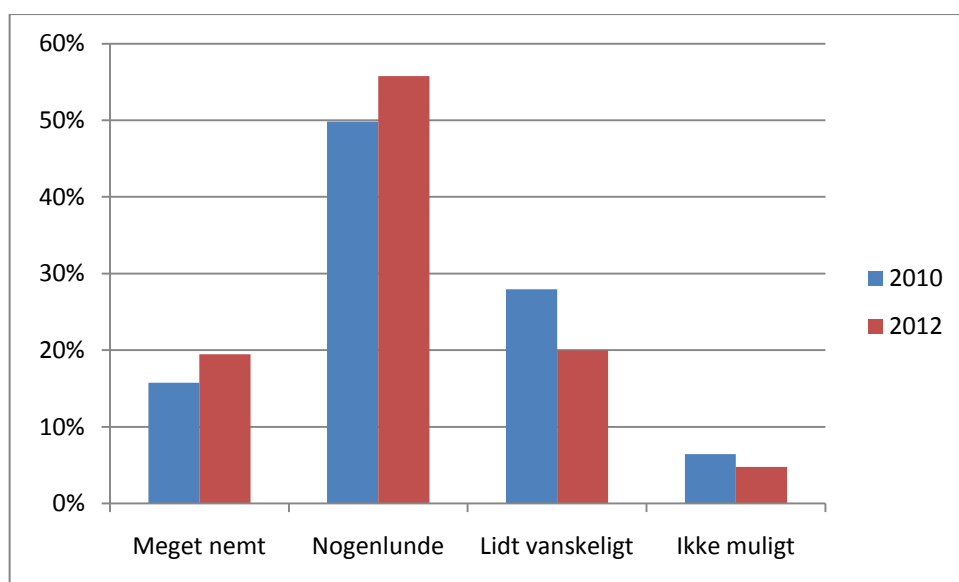


Figur 8: Respondenternes svarfordeling om hyppighed for kørsel på Albertslundruten.

Også her er fordelingen stort set ens i de to undersøgelser.

3.5 Mulighed for at holde hastigheden

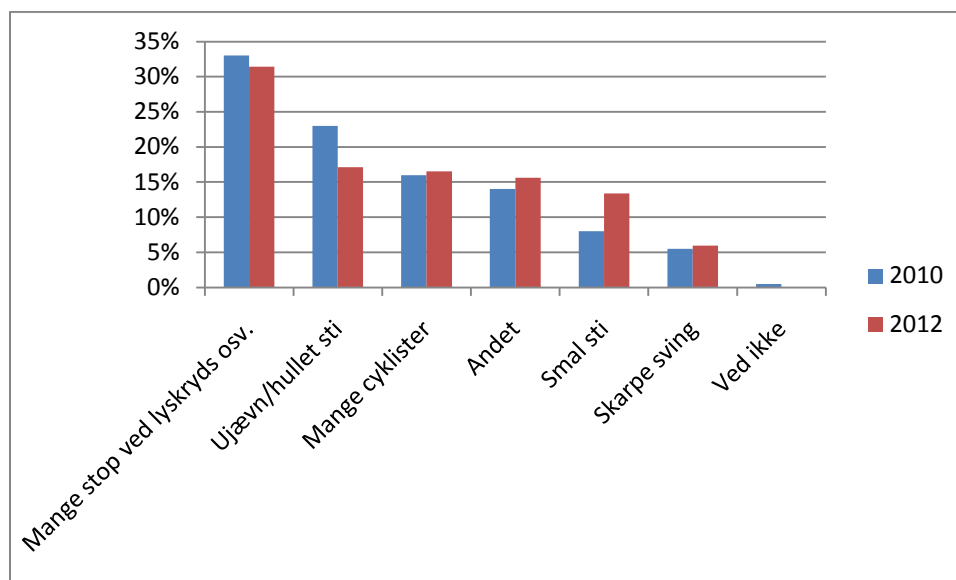
Fremkommeligheden er ikke helt optimal, hvilket fremgår af Figur 9. Mindre end hver femte finder det "meget nemt" at holde en jævn hastighed, mens ca. halvdelen opfatter det som "nogenlunde nemt".



Figur 9: Mulighed for at holde jævn hastighed

På dette punkt er der en forskel i de to undersøgelser, idet den oplevede fremkommelighed er blevet bedre. I 2010 var der i alt 66%, som fandt det meget eller nogenlunde nemt at holde en jævn hastighed, men i 2012 er denne andel steget til 75%, hvilket er en statistisk signifikant stigning.

De respondenter, der har svært ved at holde en jævn hastighed, har også angivet årsager til det. Disse er vist i Figur 10.



Figur 10: Respondenternes oplevede årsager til dårlig fremkommelighed

Der er stor overensstemmelse mellem de to undersøgelser, men det er værd at bemærke, at årsagen "ujævn/hullet sti" er faldet fra 23% til 17%, hvilket tyder på, at belægningen opfattes som forbedret.

Den hyppigst nævnte gene er stop ved lyskryds osv., hvilket især er aktuelt i København og Frederiksberg Kommuner.

I begge undersøgelser er der ca. 15%, der har svaret "Andet", men det dækker over lidt forskellige forhold i de to undersøgelser.

I begge undersøgelser nævnes krydsningen af Grøndals Parkvej, som en væsentlig flaskehals for cyklister i retning mod København. Cyklisterne skal krydse den stærkt trafikerede Grøndals Parkvej i et vigepligtsreguleret kryds, hvilket kan give lange ventetider.

Et andet punkt, hvor der er overensstemmelse i de to undersøgelser, er stien på Damhusdæmningen, hvor der er mange fodgængere, hvilket reducerer cyklisternes fremkommelighed.

I 2010 var der vejarbejde på Damhusdæmningen, hvilket blev fremhævet af mange cyklister, som i øvrigt også nævnte de mange svaner ved Damhussøen, der går eller ligger på stien.

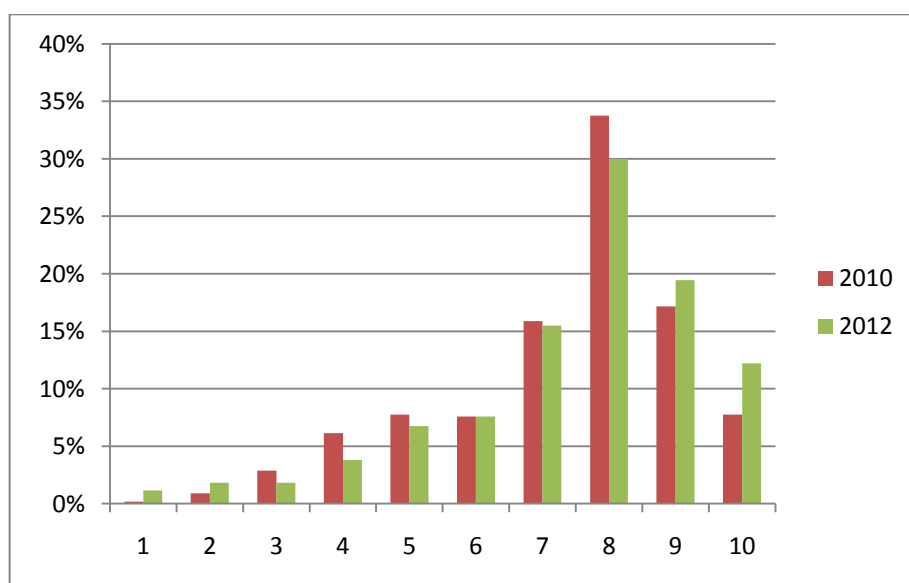
I 2012-undersøgelsen er der tre årsager, der fremhæves hyppigt:

- Hyltebjerg Alle har dårlig fremkommelighed, fordi den er smal, mangler cykelsti og fordi der er mange parkerede biler på den.

- › Passagen af Frederiksbergcenteret og Frederiksberg Station er besværlig, fordi stien har et snoet forløb, flere belægningsskift, og fordi der er mange fodgængere (metropassagerer og besøgende til centeret).
- › Snerydningen er mangelfuld på store dele af strækningen. Dette skal ses i lyset af, at der mellem de to undersøgelser har været to vintre med større mængder sne end normalt. Her skal det dog pointeres, at mellem indvielsen og efterundersøgelsen har der ikke været en vinterperiode.

3.6 Tryghed

Den oplevede tryghed blandt cyklisterne er vist i Figur 11.



Figur 11: Oplevet tryghed . Skalaen går fra 1 = Meget utryg til 10 = Meget tryg. Den mellem-liggende graduering har været overladt til respondenterne selv.

Fordelingerne er meget ens for de to undersøgelser, men dog med en lille tendens til, at flere har svaret de to højeste værdier for god tryghed i 2012-undersøgelsen.

Gennemsnitsværdien blandt de adspurgte var 7,3 i 2010 og 7,5 i 2012, hvilket ikke er en signifikant forskel. Besvarelserne tyder således på, at cyklisterne allerede i 2010 følte sig trygge på Albertslundruten, og at tiltagene ikke har påvirket den oplevede tryghed synderligt.

Den oplevede tryghed varierer mellem de fem analyseposter, som det fremgår af Tabel 3.

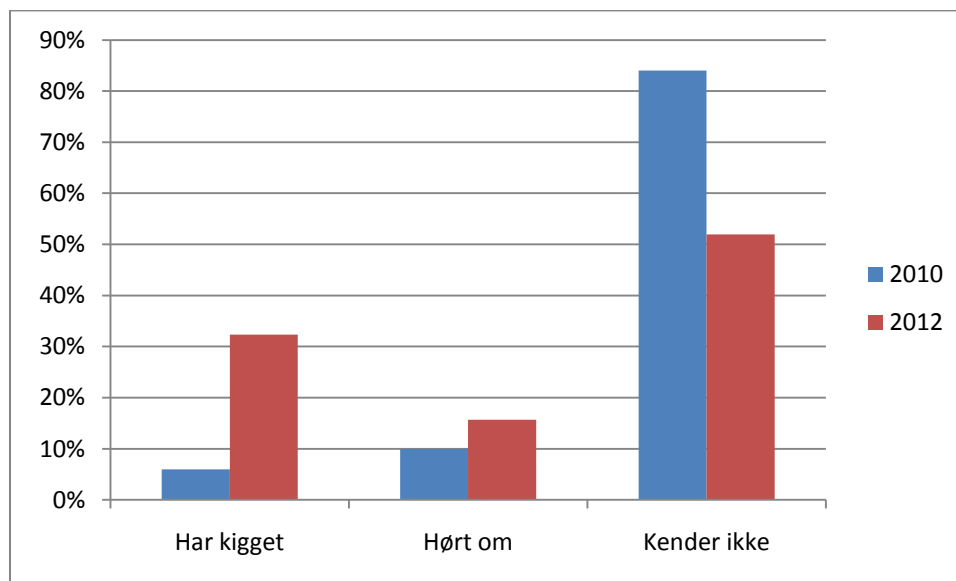
Tabel 3: Oplevet tryghed på hver af analyseposterne Skalaen går fra 1 = Meget utryg til 10 = Meget tryg. Den mellemliggende graduering har været overladt til respondenterne selv. Gennemsnitstal for alle besvarelser.

	2010	2012
Trippendalstien	8,1	8,4
Bystien, Glostrup	7,9	7,6
Rødovre Parkvej	7,1	7,4
Damhusdæmningen	7,2	7,4
Finsensvej	7,1	7,4
Vægtet gennemsnit	7,3	7,5

Den oplevede tryghed er størst på Trippendalstien og på Bystien, hvor cykelstien ligger i eget tracé, mens den er mindst på Rødovre Parkvej og Finsensvej, hvor cykelstien løber langs kørebanen for biler, samt på Damhusdæmningen, hvor cyklisterne deler stien med fodgængere.

3.7 Kendskab til hjemmesiden

Kendskabet til hjemmesiden www.cykelsuperstier.dk er vist i Figur 12.



Figur 12: Kendskab til www.cykelsuperstier.dk

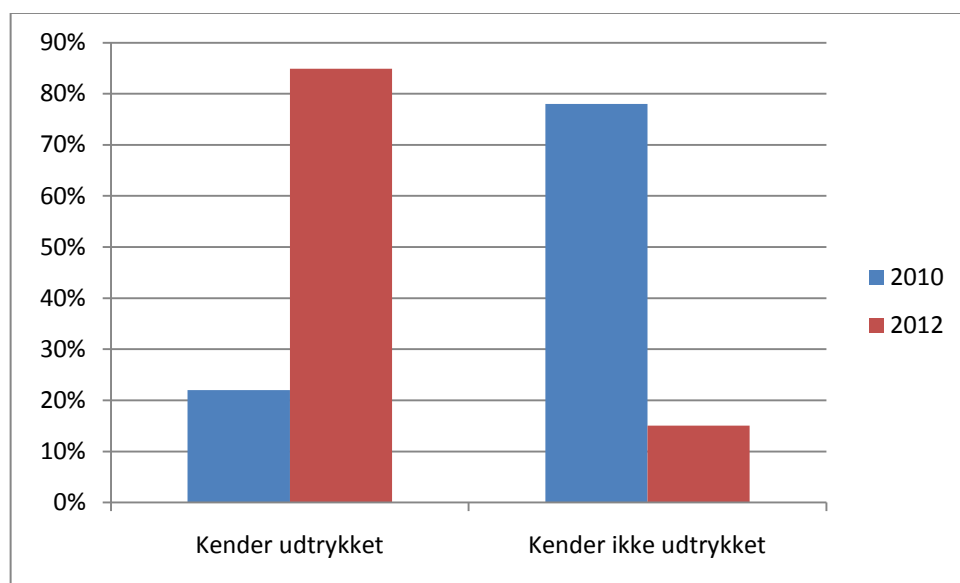
Her ses en væsentlig fremgang i kendskabet til hjemmesiden. Hvor der i 2010 kun var 6%, der havde kigget på hjemmesiden, er det i 2012 en tredjedel af de adspurg-

te. Andelen af personer, der har hørt om hjemmesiden uden at have kigget på den, er også steget.

Ikke desto mindre er det stadig lidt over halvdelen af de adspurgte, der slet ikke kender hjemmesiden.

3.8 Kendskab til Albertslundruten

Respondenterne er blevet spurgt, om de kender udtrykket "Albertslundruten" om den sammenhængende stiforbindelse mellem Albertslund og København. Resultatet er vist i Figur 13.

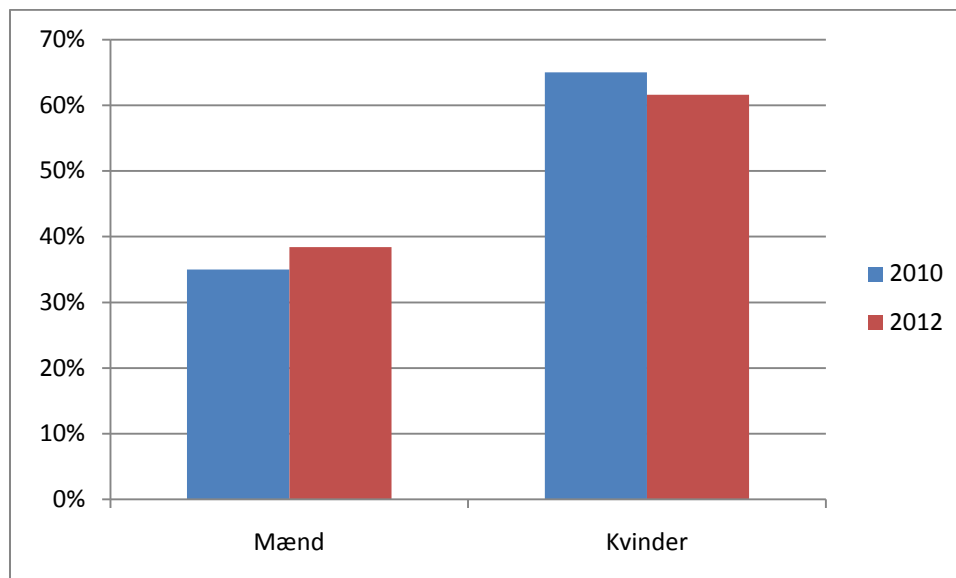


Figur 13: Kendskab til udtrykket Albertslundruten

I 2010 var der kun 22% af de adspurgte, der kendte udtrykket, mens andelen i 2012 er steget til 85%. Der er således sket en meget markant stigning i kendskabet, og det må konkluderes, at betegnelsen i dag er alment kendt blandt brugerne.

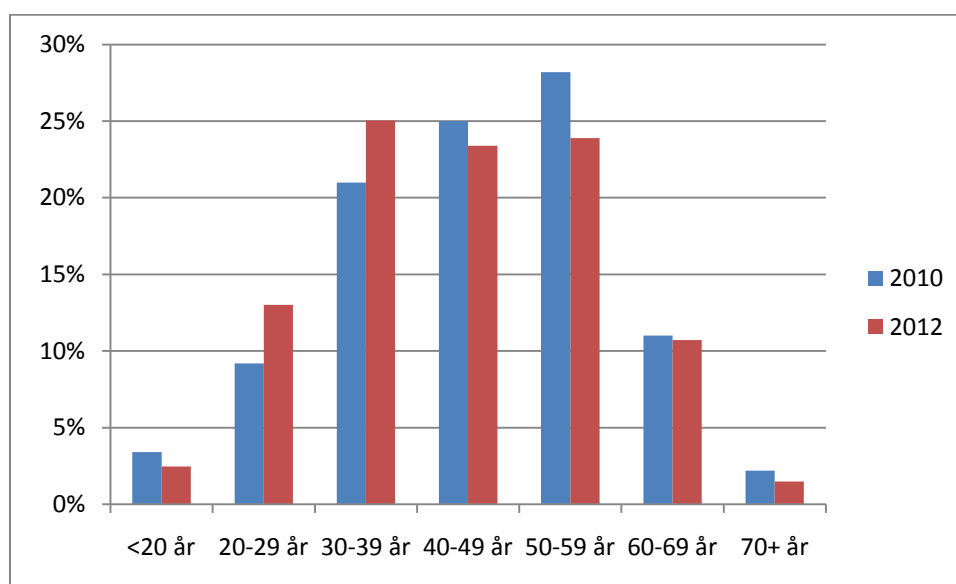
3.9 Køn og alder

Blandt besvarelsenerne var der i 2010 35 % mænd og 65 % kvinder, hvilket er en normal fordeling blandt cyklister. I 2012 var fordelingen næsten den samme, som det fremgår af Figur 14.



Figur 14: Respondenternes køn

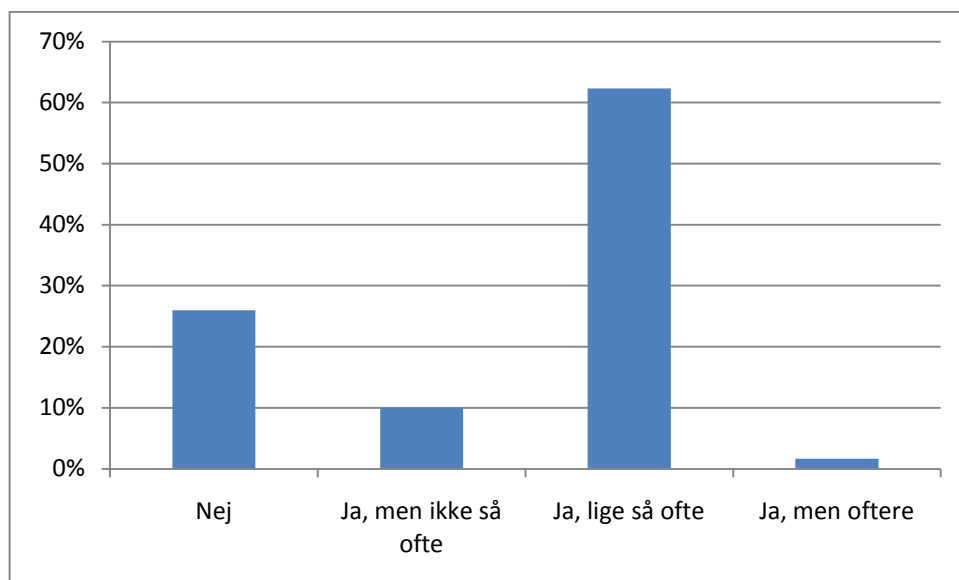
Aldersfordelingen er vist i Figur 15. Også den er stort set identisk i de to undersøgelser, dog med en lille forskydning imod yngre personer i 2012. Gennemsnitsalderen blandt de adspurgte er 45,2 år i 2010 og 43,5 år i 2012.



Figur 15: Aldersfordeling

3.10 Tidligere kørsel på Albertslundruten

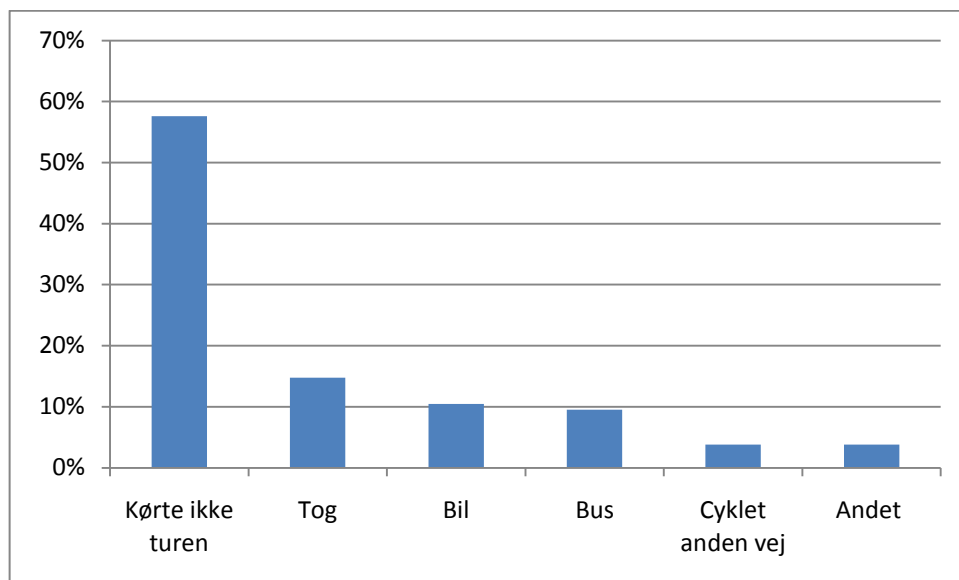
I 2012-undersøgelsen blev respondenterne spurgt, om de også cyklede på Albertslundruten, inden den blev lanceret som cykelsupersti. Svarene ses i Figur 16.



Figur 16: Cykling på ruten, inden den blev lanceret som cykelsupersti

Det ses, at størstedelen af cyklisterne var brugere af ruten i forvejen, og langt de fleste i samme omfang, hvilket tyder på, at de ikke har ændret adfærd.

Der er imidlertid også en fjerdedel af de adspurgte, som angiver, at de ikke cyklede på ruten tidligere, og de er supplerende blevet spurgt om, hvad de gjorde i stedet. Svarene ses i Figur 17.



Figur 17: Transportform inden lancering af cykelsuperstien

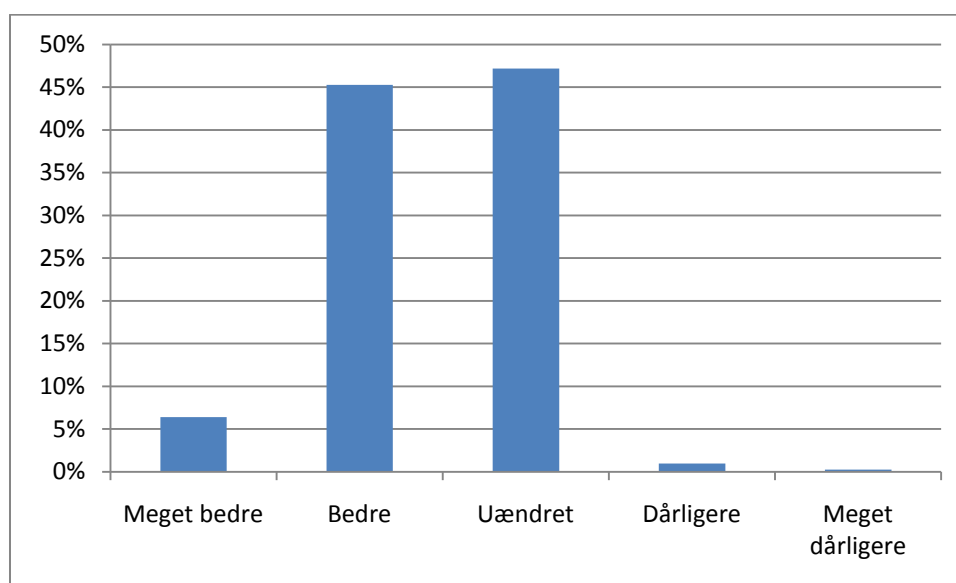
De fleste angiver, at de ikke kørte turen, og flere har tilføjet forklarende kommentarer. I langt de fleste tilfælde dækker det over, at de i 2010 ikke havde samme transportbehov som i 2012. Det kan typisk skyldes, at de adspurgte har fået nyt job eller ny bopæl, således at Albertslundruten i dag indgår i deres daglige pendling. Men i 2010 havde de et andet pendlingsmønster, hvor Albertslundruten ikke var relevant, og derfor kørte de ikke turen i 2010.

Cirka 4% angiver, at de i 2010 cyklede en anden vej, og de fleste af dem har tilføjet Roskildevej i kommentarfeltet.

Mest bemærkelsesværdigt er dog, at en tredjedel har angivet, at de tidligere har benyttet andre transportmidler, ligeligt fordelt mellem tog, bil og bus. Det skal her erindres, at der ikke er tale om en tredjedel af *samtlig*e brugere, men derimod en tredjedel af de *nye* brugere, hvilket svarer til i alt 8-9 % af alle brugere.

3.11 Den samlede oplevelse

Respondenterne blev spurgt om deres samlede oplevelse af Albertslundruten i forhold til situationen før omlægningen. Svarene ses i Figur 18.



Figur 18: Samlet oplevelse i forhold til før ombygningen

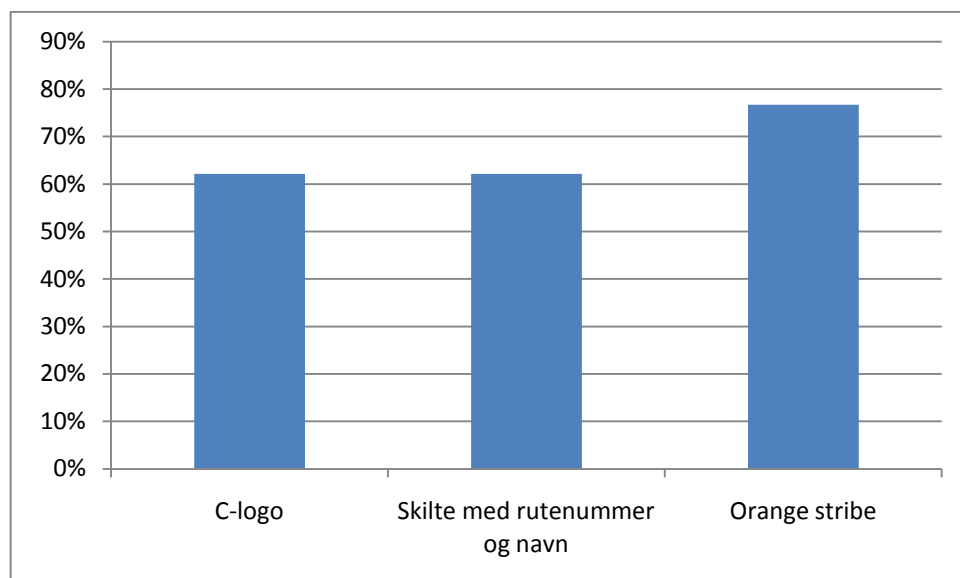
Halvdelen af de adspurgte synes, at den samlede oplevelse er blevet bedre eller meget bedre, mens lidt under halvdel synes, at oplevelsen er uændret. Blandt de ca. 500 svar på spørgsmålet er der én person, som svarer "Meget dårligere" og fire, som har svaret "Dårligere". Som begrundelse gives, at ruten har tiltrukket så mange nye cyklister, at fremkommeligheden er blevet reduceret.

3.12 Kendetegn på Albertslundruten

Som nævnt var der på internetudgaven af spørgeskemaet i 2012 nogle supplerende spørgsmål, som af pladshensyn var udeladt på det fysiske spørgeskort.

Det første spørgsmål handlede om tre konkrete kendetegn for Albertslundruten, nemlig C-logoet på asfalten, skiltene med logo og rutenummer, samt den orange stribe, der løber på dele af ruten.

I Figur 19 ses, hvor stor en andel af de adspurgte, der har bemærket hvert af de tre kendetegn.



Figur 19: Andel, der har observeret kendetegn på Albertslundruten

Den orange stribe er det mest bemærkede kendetegn, idet 77% af de adspurgte siger, at de har bemærket den. Der er i øvrigt flere respondenter, som i kommentarfeltet har skrevet, at striben allerede i efteråret 2012 er slidt væk flere steder, og at den burde have været ført helt igennem på hele strækningen.

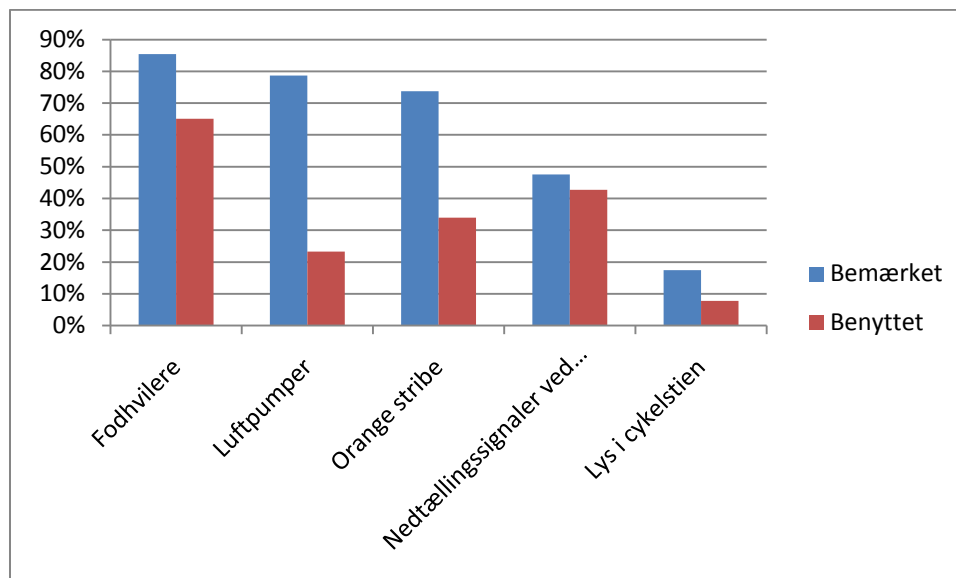
Ruteskiltene og C-logoet er blevet bemærket af 62% af de adspurgte.

3.13 Servicefunktioner

Respondenterne er også blevet spurgt om fem konkrete servicefunktioner, dels om de har bemærket dem, og dels om de har benyttet dem. Besvarelserne fremgår af Figur 20.

Den mest kendte og også mest benyttede servicefunktion er fodhvilerne, som også får mange positive bemærkninger i kommentarfelterne. Der er imidlertid også enkelte af de adspurgte, som fremhæver, at fodhvilerne kun kan benyttes af to personer ad gangen, og at det i myldretiden er svært at få plads ved fodhvilerne.

Luftpumperne er blevet bemærket af over 80%, men kun benyttet af 20%. Den lave udnyttelsesgrad er imidlertid ikke overraskende, eftersom luftpumperne ikke er nødvendige, hvis cyklen fungerer som den skal. De øvrige servicefunktioner kan derimod benyttes af alle, uanset cyklens tilstand. Der er imidlertid også mange kritiske bemærkninger om luftpumperne, der angives at fungere dårligt.



Figur 20: Kendskab til og brug af servicefunktioner

Den orange stribe bemærkes af tre fjerdedele af cyklisterne og benyttes af cirka en tredjedel. Her skal det erindres, at langt de fleste cyklister er regelmæssige brugere af cykelstien, hvorfor de kender ruten udmærket og derfor ikke har noget stort behov for striben som en hjælp. Der er derimod flere, der fremhæver striben som et positivt kendetegn, der er med til at markere ruten som noget særligt.

Nedtællingssignalerne ved lyskryds er bemærket af knap halvdelen af cyklisterne, og næsten alle, der har bemærket dem, bruger dem også aktivt til at undgå at stoppe for rødt. Det skal erindres, at signalerne kun findes på Finsensvej og derfor kun er observeret af de cyklister, der kører på netop den del af strækningen.

Lys i cykelstien (diodelamper i asfalten, som er etableret enkelte steder på ruten) er i sagens natur kun relevant, når det er mørkt, og lysene er kun blevet bemærket af 17% af de adspurgte, mens 8% af alle adspurgte rent faktisk har benyttet lyset.

4 Rejsehastighedsmålinger

4.1 Metode

Der findes ikke en standardiseret metode til måling af rejsehastighed for cyklister.

For *bil*trafik i byområder er rejsehastigheden bestemt af den øvrige trafik, trængsel samt stop ved signalreguleringer og lignende. For cykeltrafikken er rejsehastigheden derimod snarere bestemt af den enkelte cyklists fysiske formåen, hvilket bl.a. afspejler sig i en meget større spredning af hastighederne for cyklister end for biler. Desuden er cyklisters rejsehastighed meget afhængig af vind og vejr, og målinger på to forskellige dage kan give vidt forskellige resultater.

Københavns Kommune har tidligere ved målinger på blandt andet Nørrebrogade benyttet en metode, hvor en testcyklist udstyret med GPS cykler igennem gaden og søger at tilpasse sig det generelle flow i trafikken. Det er muligt på Nørrebrogade, hvor der er mange cyklister, men på Albertslundruten kan denne metode ikke bruges, da der på dele af ruten er meget få cyklister, og dermed ikke noget generelt flow.

Der er i stedet valgt en metode, hvor en testcyklist udstyres med GPS og hastighedsmåler og derefter kører hele ruten igennem med instruktion om så vidt muligt at holde en hastighed på 20 km/t. Ved den efterfølgende analyse kan man registrere den faktiske rejsehastighed, og der kan udpeges steder, hvor hastigheden er lavere end 20 km/t. Ud fra stedfæstelsen kan årsagen til den lavere hastighed vurderes. Det vil typisk være vejkryds (signal- eller vigepligtsregulerede) eller skarpe sving.

4.2 Resultater

Der er gennemført testkørsler i begge retninger både formiddag og eftermiddag. Hovedresultaterne ses i Tabel 4, der viser den faktiske rejsehastighed og antallet af stop.

Tabel 4: Resultater af hastighedsmålinger

Tid	Retning	2010			2012		
		Faktisk rejse-hastighed	Antal stop	Stop pr. km	Faktisk rejse-hastighed	Antal stop	Stop pr. km
Morgen	Mod København	16,0 km/t	6	0,34	17,4 km/t	7	0,41
	Fra København	16,7 km/t	11	0,64	17,6 km/t	9	0,54
Eftermiddag	Mod København	16,4 km/t	9	0,54	16,8 km/t	8	0,48
	Fra København	18,1 km/t	8	0,48	18,0 km/t	8	0,48
Gennemsnit		17,0 km/t	8,5	0,50	17,5 km/t	8,0	0,48

Det ses af tabellen, at den faktiske rejsehastighed er lidt lavere end den tilstræbte på 20 km/t.

Den væsentligste årsag til den lavere hastighed er, at cyklisten har måttet stoppe helt op flere gange på turen. Antallet af stop er nogenlunde ens på de kørte ture med en gennemsnitsværdi på 8,5 stop pr. tur i 2010, svarende til 0,50 stop pr. km. Det kan også udtrykkes på den måde, at cyklisten i gennemsnit har kørt 2 km mellem stoppene.

De fleste stop har været ved signalregulerede kryds, primært i Frederiksberg og Københavns Kommune, men også i Rødovre Kommune ved krydsningen af Tårnvej og i Albertslund Kommune på Fabriksparken.

Det mest generende stop i 2010-målingen var ifølge testcyklisten ved krydsningen af Fabriksparken i Albertslund Kommune. Vejen skulle krydses to gange, både i indadgående og udadgående retning, eftersom der var dobbeltrettet cykelsti på nordsiden, og begge krydsninger skete på en fri strækning uden signalregulering.

I 2012 er der etableret cykelsti på sydsiden af Fabriksparken, hvorfor cyklister i retning mod København ikke behøver at krydse vejen. Dette har lettet fremkommeligheden.

I 2012 har testcyklisten fremhævet to væsentlige punkter:

- Krydsningen af Grøndals Parkvej i retning mod København. Cyklisterne skal fra en sidevej krydse den stærkt trafikerede Grøndals Parkvej og derefter op over en høj kantsten (dog med rampe) til en cykelsti, der er smal, og hvor der skal foretages et 90 graders sving på meget begrænset plads. Krydsningen bliver endnu mere besværlig af, at der ved hver passage er mange cyklister, som krydser vejen samtidig.

- › Passagen af området ved Frederiksberg Station, hvor stien er smal og har et snoet forløb, og hvor der er mange fodgængere (metropassagerer, gymnasieelever og besøgende til Frederiksberg Centeret).

Testcyklisten har i sin afrapportering nævnt, at trængsel på cykelstien ikke har medført reduceret hastighed. Kun på den inderste del af ruten mellem Finsensvej og Indre by i København er der mange cyklister, men ikke så mange, at det reducerer hastigheden. Der er naturligvis cyklister, der kører langsommere end 20 km/t, men da cykelstien er bred på størstedelen af strækningen, er det nemt at overhale.

Testcyklisten har også påpeget, at Albertslundruten er meget flad, og at der ikke er bakker, der reducerer rejsehastigheden. Den eneste stigning af betydning er rampen fra Fabriksparken op til stibroen over Ring 3, men den er meget kort og medfører derfor ikke større forsinkelse.

5 Jævnhedsmålinger

Der er i juni 2010 og i oktober 2012 gennemført målinger af rutens jævnhed. Målingerne er udført med en lille bil med specialudstyr. Udstyret er ca. 1,50 m bredt, og bilen kan derfor måle på de fleste cykelstier, se Figur 21.



Figur 21 Hele ruten er gennemkørt med en målebil med laserscanningsudstyr til at måle huller og buler i belægningen.

På målekøretøjet er monteret 2 lasere, der registrerer cykelstiens længdeprofil. Laserne måler afstanden til belægningen ca. 16.000 gange i sekundet, og beregner på basis deraf overfladeprofilet i 2,5 cm intervaller til en samlet kæde af 2,5 cm sektioner, der viser om stien går op, ned eller ligeud.

Det vigtigste for cyklisters kørselskomfort er tilstedeværelsen af ujævnheder (huller, buler, manglende ramper, tværgående rødder og lign). Den resulterende beregning af jævnhed foretages ved at benytte de målte ujævnheder i længder (bølglængder) fra 2,5 cm til 5 m. Værdier inden for dette interval er lige netop de fordybninger og opspring, som cyklister mærker, og som derfor medfører oplevet dårlig komfort.

Målinger af ujævnheder inden for de oven nævnte bølgelængder benyttes til at beregne et samlet indeks kaldet BPI (Bicycle Path Index), som et samlet udtryk for cyklisters oplevede jævnhed.

BPI tal udtrykkes normalt ud fra en målt længdeenhed på 50 m, dvs. at der beregnes én BPI værdi pr. 50 m cykelsti. Valget af længden på 50 m er for at få et tilstrækkeligt detaljeret billede af stikomforten uden at miste overblikket, og er en optimal længde, hvad angår planlægning af drift og vedligehold af stien.

Resultatet af målingerne på Albertslundruten er desuden brugt som del af kommunernes input til, hvor der skal arbejdes med at forbedre belægningen som led i realiseringen af ruten.

5.1 Resultater

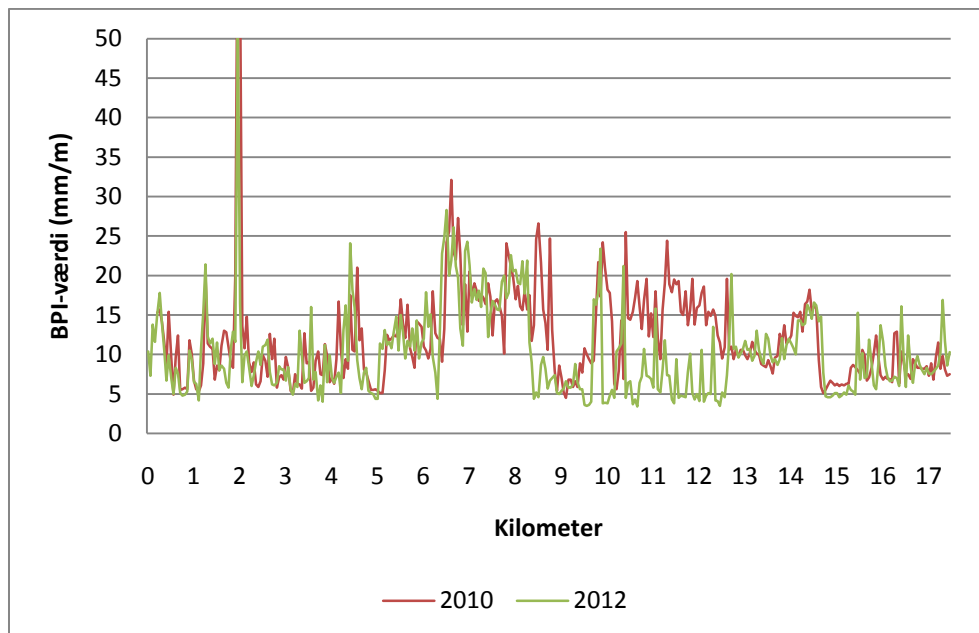
Belægningen på Albertslundruten består overvejende af asfalt, som det ses af Figur 22.



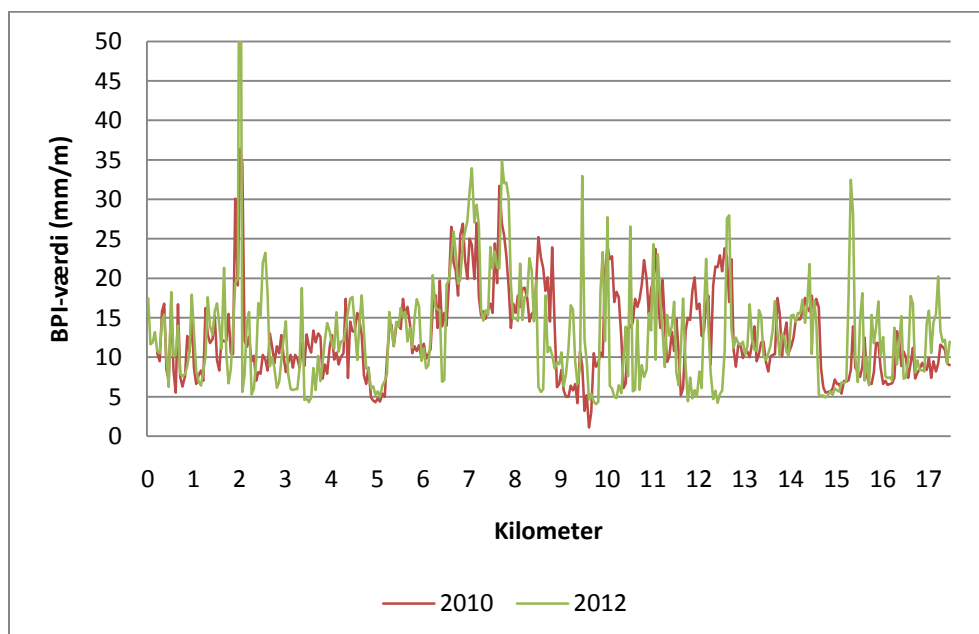
Figur 22 Belægning på Albertslundruten i retning hhv. fra København og mod København

I 2010 var der asfalt på 81 - 85% af strækningen (afhængigt af retningen), mens der i 2012 var asfalt på over 90% i begge retninger.

De overordnede resultater af jævnhedsmålingerne for ruten som helhed er vist i Figur 23 og Figur 24.



Figur 23: Jævnhedsmåling for cykelstien i rutens **højre** side, set fra København (fra øst mod vest). Nulpunktet for kilometreringen er ved Søerne i København..



Figur 24: Jævnhedsmåling for cykelstien i rutens **venstre** side, set fra København. (fra øst mod vest). Nulpunktet for kilometreringen er ved Søerne i København.

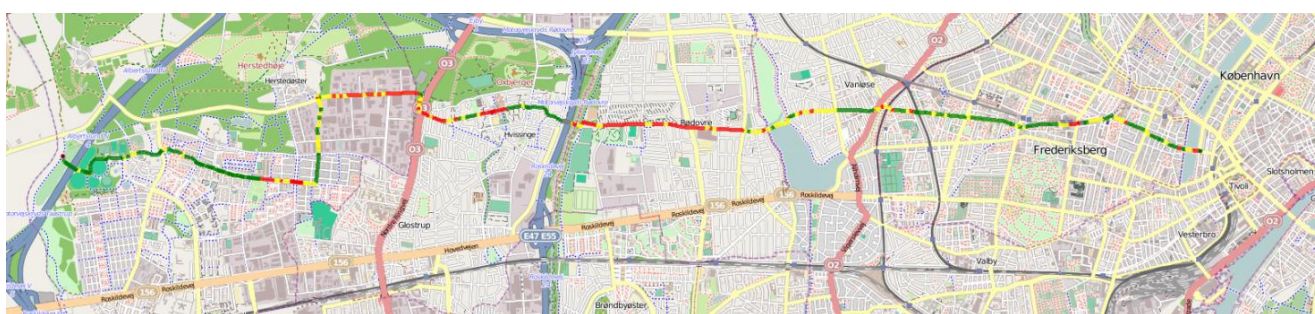
De høje værdier ved km 2 er ved krydsningen af Falkoner Alle på Frederiksberg. Derudover er der i 2010 særligt høje værdier på Rødovre Parkvej (ca. km 6-7) og

på Fabriksparken (ca. km 12-13), som begge havde strækninger med flisebelægning.

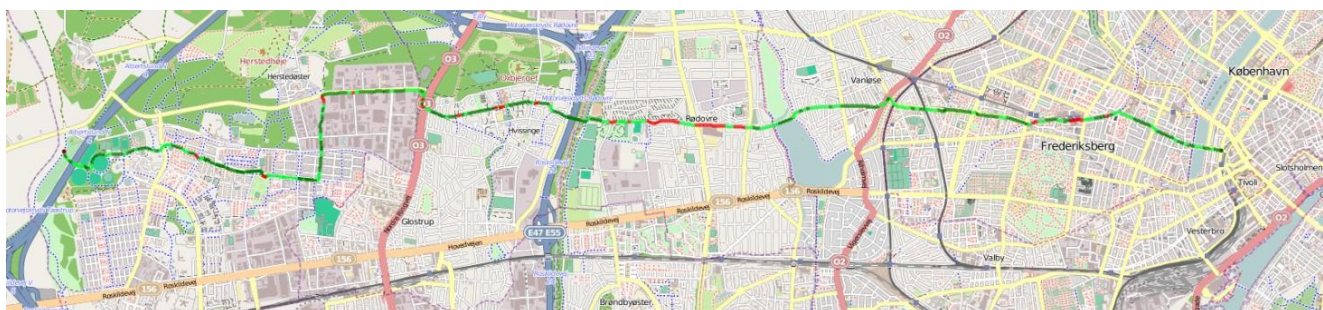
Ovenstående grafer indikerer en forbedring af jævnheden med et fald i BPI-værdierne fra 2010 til 2012. Faldet kan illustreres ved optegning af temakort, hvor strækningerne markeres med:

- › Grøn for BPI-værdier under 12
- › Gul for BPI-værdier mellem 12 og 15
- › Rød for BPI-værdier over 15.

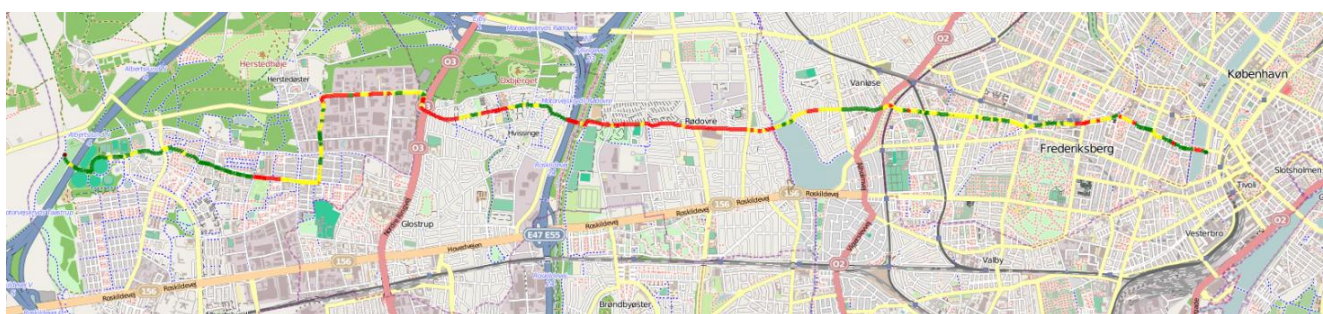
De følgende figurer viser sådanne temakort for henholdsvis 2010 og 2012.



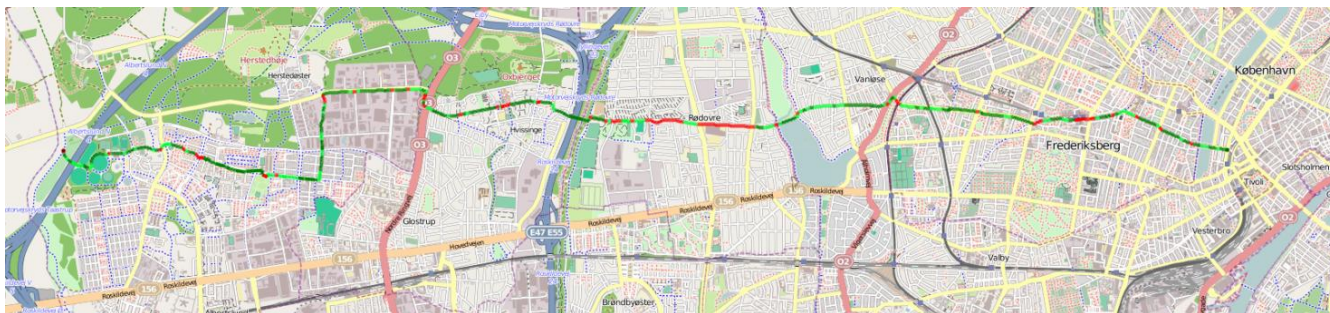
Figur 25: BPI-intervaller, 2010, i retning FRA København



Figur 26: BPI-intervaller, 2012, i retning FRA København



Figur 27: BPI-intervaller, 2010, i retning MOD København



Figur 28: BPI-intervaller, 2012, i retning MOD København

6 Plan og proces

Der har været fem kommuner involveret i projektet Albertslundruten sammen med Sekretariatet for Cykelsuperstier og eksterne konsulenter.

Netop fordi Albertslundruten har været pilotrute, har der ikke på forhånd været noget klart billede af f.eks. tidsforbrug og arbejdsfordeling mellem de involverede parter, og det har derfor været vigtigt at få evalueret disse punkter sideløbende med de øvrige evalueringer af ruten.

På den baggrund har evalueringen også omfattet en evaluering af processen i form af telefoninterviews med sekretariatet og tre af de involverede kommuner.

Evalueringen er beskrevet nærmere i det følgende.

6.1 Metode

Evalueringen er gennemført ved telefoninterview med de involverede medarbejdere, som har været involveret i projektgruppen, i tre af de berørte kommuner. COWI og sekretariatet udarbejdede i fællesskab en interviewguide (se Bilag C), som blev tilsendt respondenterne inden interviewet. Hensigten var ikke, at respondenterne skulle udfylde spørgeguiden, men snarere at den skulle give dem et indtryk af de emner, der ville indgå i interviewet.

Efterfølgende blev der gennemført et interview på 15-30 minutter, hvor de enkelte punkter blev gennemgået og diskuteret.

6.2 Resultater

6.2.1 Succeskriterier

De adspurgte siger samstemmende, at de enkelte kommuners succeskriterier har været klart defineret, og at de stort set kan sammenfattes i to punkter, nemlig etablering af en højklasset cykelsti samt etablering af et samarbejde mellem kommunerne.

Sidstnævnte er blevet opfyldt til fulde, idet der har været et fortrinligt samarbejde mellem kommunerne. Ud over det konkrete samarbejde om Albertslundruten har det været gavnligt at få indblik i nabokommunernes arbejde med cykeltrafik og i det hele taget at få sat ansigt på kolleger i de øvrige kommuner. Medarbejderne har derigennem fået udvidet og styrket deres faglige netværk.

Hvad angår den højklassede cykelsti påpeger respondenterne, at ambitionsniveauet for projektet var højt, og at det også viste sig at være højere end det opnåede resultat. Én respondent udtrykker det på den måde, at man havde forventet en *Cykelsupersti*, men fik en *Cykelsupersti*. Heri ligger, at ruten er en god cykelsti, men at ordet "super" er overdrevet. Den primære årsag er de begrænsede økonomiske ressourcer, der har været afsat. Derudover påpeges, at der har været kompromiser om linjeføringen ved kommunegrænserne, hvilket bevirker, at der er visse svagheder i linjeføringen. Af konkrete problematiske punkter nævnes krydsningen af Grøndals Parkvej samt Fabriksparken.

6.2.2 Sekretariatet

Der er generelt stor tilfredshed med sekretariatet og dets funktion. I begyndelsen af projektet var der en vis sammenblanding mellem Københavns Kommune og sekretariatet, men undervejs er det lykkedes at adskille funktionerne, således at sekretariatet varetager interesser for alle kommunerne på ruten, mens Københavns Kommune er repræsenteret af medarbejdere uden for sekretariatet.

Det har været meget vigtigt at få adskilt funktionerne, og dette anføres af alle respondenter som en af de vigtigste læringer af processen.

Én af de adspurgte anfører, at der ved projektets start var en ide om at lade sekretariatsfunktionen gå på skift mellem kommunerne. Det blev dog besluttet at etablere et permanent sekretariat, og projektets faktiske forløb har også vist, at det var den bedste løsning.

På den negative side nævnes personudskiftningerne i sekretariatet, der har været hæmmende for sekretariatets arbejde - uanset at årsagerne til udskiftningerne har været forståelige, og at der ikke er noget at udsætte på de enkelte medarbejders kompetencer.

6.2.3 Brug af konsulenter

Der har været tilknyttet eksterne konsulenter til projektet til at forestå udarbejdelse af registreringer og målinger, beskrivelser, rapporter, kommunikation mm.

Der er generelt stor tilfredshed med konsulenterne, der på mange måder har fungeret som ressourcepersoner for sekretariatet og kommunerne. De involverede medarbejdere i kommunerne har i nogle tilfælde savnet tid og ressourcer til at gå ind i projektet, og i sådanne tilfælde har det været gavnligt at kunne overdrage opgaver til eksterne konsulenter.

Det fremhæves også som positivt, at konsulentarbejdet har været fordelt på relativt få personer. Det betyder, at kommunernes medarbejdere får et lidt mere personligt forhold til konsulenterne, hvilket letter kommunikationen.

6.2.4 Intern kommunikation

Den interne kommunikation har fungeret godt, om end der også på det punkt var begyndervanskeligheder. De adspurgte nævner, at der i starten af projektet var lidt for mange møder i forhold til det konkrete indhold, og at nogle af kommunerne ikke havde den rigtige bemanding fra starten.

Disse punkter blev der dog rettet op på undervejs, og efterfølgende har den interne kommunikation været god. Der har været en positiv atmosfære i gruppen, og respondenterne fremhæver igen netværksdannelsen som et af de vigtige resultater af projektet.

Frekvensen af møderne har været ujævn, og der har været forholdsvis lange perioder, hvor der ikke skete meget på projektet, og hvor der derfor også var langt imellem møderne. Respondenterne nævner dog samtidig, at det næppe kan være anderledes på et projekt af denne type. Det kan ikke forventes, at arbejdet forløber med jævn belastning over hele projektperioden.

Enkelte respondenter nævner som en vigtig erfaring til de kommende ruter, at det er godt at lægge møderne på skift hos de medvirkende kommuner. Dels giver det et bedre indblik i de lokale forhold hos samarbejdspartnerne, dels er det med til at få de enkelte kommuner til at føle større ejerskab for projektet.

6.2.5 Lokal interesse

I alle de involverede kommuner har der været stor lokal interesse for projektet. Der har været mange borgerhenvendelser, og der har været god omtale i de lokale medier, både i form af avisartikler, radioindslag og læserbreve.

Den lokale politiske interesse for projektet har været mindre og har naturligvis haft betydelig fokus på økonomien. Nogle af de adspurgte har savnet et større politisk engagement i projektet.

6.2.6 Lancering

Lanceringen af den færdige Cykelsupersti fremhæves af respondenterne som et af højdepunkterne i projektet.

Albertslundruten fik massiv omtale i pressen, ikke kun i de lokale aviser, men også i landsdækkende aviser og i TV2 Lorry. Projektet har endda været omtalt i New York Times!

Vinklingen i pressedækningen har overvejende været positiv. Artiklerne har fremhævet de positive aspekter ved cykelsuperstien, og har fokuseret mindre på svaghederne.

Selve åbningsdagen på Albertslundruten var en stor succes med mange deltagere og stor medieopmærksomhed. Kommunerne havde forberedt sig godt, så de involverede medarbejdere var tilstrækkelig godt forberedt til at møde pressen og borgerne. Der var mange højtstående embedsfolk fra kommunerne, men der savnedes borgmestre og andre toppolitikere.

Åbningsceremonien forløb godt, men i det efterfølgende cykeloptog ind mod Rådhuspladsen i København gik arrangementet lidt i opløsning, og der savnedes en form for ceremoni på Rådhuspladsen til at markere afslutningen på arrangementet. Endvidere var der også visse lavpraktiske problemer med deltagere, der ikke fik de lovede rådhuspandekager.

6.2.7 Øvrig ekstern kommunikation

Den øvrige eksterne kommunikation fremhæves af respondenterne som én af svaghederne ved projektet. Navnlig hjemmesiden har ikke fungeret tilfredsstillende, og dens muligheder som et interaktivt medie har ikke været udnyttet godt nok.

Der har i perioder været langt mellem nyhederne på hjemmesiden, og der er også kommet henvendelser fra borgere, der har klaget over for lange svartider ved forespørgsler.

6.3 Læring til kommende ruter

6.3.1 Positive og negative aspekter

Alle respondenterne blev bedt om at angive de tre bedste ting ved projektet samt tre ting, der kunne have været bedre.

På positivsiden er der bred enighed om, at det vigtigste udbytte af projektet har været etableringen af et samarbejde på tværs af kommunerne.

Derudover er der naturligvis selve etableringen af stien, som i sig selv har været en succes. De involverede kommuner har fået gennemført betydelige forbedringer i deres stinet og har på den måde haft gavn af projektet.

Den tredje ting, som alle respondenterne er enige om, er den positive omtale, som projektet har fået i pressen og blandt borgerne. Man kunne have frygtet, at presse og borgere ville fokusere på de mere negative aspekter, såsom økonomi eller mangler i linjeføringen, men det har ikke været tilfældet.

På den negative side nævnes forskellige ting, der kan sammenfattes under overskriften forventningsafstemning. Ved projektets start blev Cykelsuperstien lanceret som en meget kraftig forbedring, og respondenterne mener, at den færdige sti ikke helt lever op til beskrivelsen fra projektets start. Respondenterne anerkender dog samtidig årsagerne til disse uoverensstemmelser, der primært er af økonomisk karakter.

Et andet negativt aspekt var, at der ved projektets start ikke var nogen klar skilleflade mellem sekretariatet og Københavns Kommune, hvilket gav nogle begynder-vanskeligheder.

Endelig nævnes, at det tog lidt tid at få den endelige bemanning på plads, hvilket dels skyldes personudskiftninger i kommunerne, men som også hænger sammen med den nævnte forventningsafstemning.

6.4 Vigtige punkter til fremtidige ruter

Hovedpunkterne i besvarelserne fra de adspurgte kan sammenfattes i følgende vigtige punkter ved planlægningen af fremtidige ruter:

- › Definér projektet klart fra starten. Det skal være tydeligt for alle involverede, hvad slutproduktet bliver, og hvordan den interne rollefordeling er. Derved kan kommunerne sikre den rette bemanning fra starten.
- › Sekretariatet skal fungere som en selvstændig enhed, uafhængigt af kommunerne.
- › Der skal lægges vægt på den eksterne kommunikation, herunder hjemmeside.
- › Der skal skabes lokalt engagement hos politikerne i de involverede kommuner.
- › Der skal være en ekstern konsulent tilknyttet projektet.
- › Møder skal holdes på skift hos alle de involverede kommuner, så medarbejderne kommer rundt hos hinanden

Bilag A Spørgekort fra interviewundersøgelsen

COWI A/S, Parallelvej 2, 2800 Kongens Lyngby

Trafikundersøgelse

De fem kommuner Albertslund, Glostrup, Rødovre, Frederiksberg og København har i 2012 indviet Albertslundruten, som er den første Cykelsupersti i Storkøbenhavn.

I den forbindelse gennemfører vi nu en trafikundersøgelse, og du kan hjælpe os ved at besvare spørgsmålene på kortets modsatte side og derefter lægge kortet i en postkasse. Portoen er betalt. Du kan også vælge at besvare spørgeskemaet på internettet på adressen www.cowi.dk/albertslundruten

Hvis du modtager flere spørgekort i løbet af dagen, vil vi bede dig om at udfylde og returnere dem alle.

Blandt de indkomne svar trækker vi lod om to gavekort a 500 kr. til en cykelhandlerkæde. Ønsker du at deltage i lodtrækningen, kan du angive telefonnummer eller e-mail her:

Tak for hjælpen

Med venlig hilsen

**Albertslund Kommune - Glostrup Kommune -
Rødovre Kommune - Frederiksberg Kommune -
Københavns Kommune**



COWI A/S Trafikplanafdelingen

+++ 13721 +++

0893 Sjælland USF B

Besvar venligst nedenstående spørgsmål. De handler om netop den tur, du kørte, da du fik udleveret kortet. Du kan også besvare spørgsmålene på internettet på www.cowi.dk/albertslundruten

Lebenummer

1. Hvad er formålet med din tur?

☐ Til/fra arbejde ☐ Til/fra skole/uddannelse ☐ Til/fra indkøb ☐ Til/fra fritidsaktivitet ☐ Andet _____

2. Hvor startede din cykeltur (vej- eller stednavn)? _____

3. Hvor sluttede din cykeltur (vej- eller stednavn)? _____

4. Hvor ofte cykler du på denne rute?

☐ Dagligt eller næsten dagligt ☐ Nogle gange om ugen ☐ Nogle gange om måneden ☐ Sjældnere ☐ Dette er første gang

5. Er det nemt at holde en jævn hastighed på den rute, du kører i dag?

☐ Ja, meget nemt ☐ Ja, nogenlunde ☐ Nej, det er lidt vanskeligt ☐ Nej, det kan man ikke

6. Hvis nej, hvad er grunden (gerne flere svar)?

☐ Stien er ujævn/hullet ☐ Stien er smal ☐ Der er mange skarpe sving ☐ Der er mange stop ved vejkrøds osv.
☐ Der er mange cyklister ☐ Ved ikke ☐ Andet: _____

7. Hvor tryk føler du dig som cyklist på den rute, du kører i dag? (sæt ring?)

Meget utryk 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Meget tryk

8. Kender du udtrykket "Albertslundruten" om den sammenhængende stiftorbindelse mellem Albertslund og København? ☐ Ja ☐ Nej

9. Cyklede du også på strækningen, inden Albertslundruten blev indviet i marts 2012?

☐ Nej ☐ Ja, men ikke lige så ofte som i dag ☐ Ja, lige så ofte som i dag ☐ Ja, men oftere end i dag

10. Hvis nej, hvilket transportmiddel benyttede du før?

☐ Bil ☐ Bus ☐ Tog ☐ Andet ☐ Kørte ikke turen

11. Hvis du har cyklet på ruten inden ombygningen, hvordan er din samlede cykeloplevelse på ruten nu i forhold til tidligere?

☐ Den er blevet meget bedre ☐ Den er blevet bedre ☐ Der er ikke nogen ændring ☐ Den er blevet dårligere ☐ Den er blevet meget dårligere ☐ Ved ikke

12. Er du

☐ Mand ☐ Kvinde

13. Din alder? _____ år



Bilag B Kommentarer fra interviewene

Mange tak for et godt initiativ og arbejde. Lov mig I rydder stierne til vinter, så lover jeg at køre på dem :) *Mand, 39 år*

Jeg går også på Poppelstien, og det synes jeg faktisk ikke er blevet nemmere efter stien er blevet til en cykelsupersti. Når man krydser stien langs Gammel Landevej og fortsætter ad Poppelstien mod Fabriksparken, er der ingen opdeling eller visning på skilte, at det både er en cykelsti og gangsti. Det gør at de fleste cyklister tror, de har fuld ret til stien efter den er blevet 'super', og det er jo en delesti. Jeg kunne godt tænke mig den blev delt op, eller der kom en tydelig skiltning, så der var plads til alle. *Kvinde, 45 år*

Frventer der er snerydning samt udbedring af revner i belægning, især efter en vinter. *Kvinde, 62 år*

Jeg synes, at det er alletiders med Cykelsuperstier - lad os få nogle flere af dem. *Kvinde, 52 år*

Mærkning med orange streg er godt, men ikke fyldestgørende alle steder på Ruten, især i København og Frederiksberg. *Mand, 41 år*

Cykelstien på Rødovre Parkvej fra volden og ned til Rødovrevej er elendig. Hvorfor har man valgt fliser på en cykelsti, det er under alt kritik. Det er sgu da ikke en overraskelse at fliser vil flytte sig, jo mere der bliver kørt på dem. De ligger som om de er kastet på med en møggreb. Jeg er sågar punkteret på den konto, fordi en flise lå med kanten opad. *Mand 35 år*

Nyanlagt S-sving når man kommer ud af Vestskoven og kører mod rundkørsel på Rødovre Parkvej, er altid fyldt med jord, grus og småsten, så det er farligt/glat samt med unødigt risiko for punktering. Ligeledes er det et farligt sted hvor travle og hurtig cykler kæmper om pladsen rundt i svinget! Synes det havde været en bedre løsning at rette stien mere ud!! Men dejligt med asfalt gennem skoven ellers! *Mand, 40 år*

Luftpumperne ved Skovvangsskolen passer ikke til mit hjul, som ellers er standard. *Mand 27 år*

To af pumperne var i stykker sidst jeg gerne ville bruge dem. Jeg fik ideen at man ovenpå eller på siden kunne have et QR mærke, som man kunne scanne, hvis den var i stykker, linket ville så fortælle jer hvis noget skulle fixes. Pumperne burde være solcelledrevne kompressorer. De er ret dårlige at bruge, fordi slangen er så kort og pedalen svær at bruge. Jeg har opgivet dem til fordel for en mini-pumpe jeg har med mig. Bedre/større skilte til alle de faciliteter der er undervejs, offentlige toiletter, som der findes et par stykker af. Kunne godt bruge bedre skilte. En tyk orange stribe HELE VEJEN. Bedre asfalt HELE VEJEN. Rundkørsel i Vanløse på Grøndals Parkvej, hvor der i dag ingenting er. Det er jævnt sindssygt farligt at krydse vejen, og der ligger tit glasskår fra biler som smadrer, hvilket indikerer hvor

farligt det er. Højtænder til fodgængere/cyklister nede ved floden ved Elvergårdsvej, sådan at cyklister der kommer farende oppe fra bakken, ikke ramler ind i folk der kører ud foran en - er sket 2 gange for mig. Stien ved siden af Frederiksberg-centret er temmelig kaotisk - jeg håber cykelstien bliver omlagt så det ikke er ALLE som skal krydse det område - at cykelstien kører højre om i stedet for venstre om i dag. Portene ved Bovneager/Hvissinge er lidt irriterende, kunne man ikke lave/benytte en anden bil-spærring som ikke sløver cykler ned så meget som de porte der er der nu ? De var åbne i 3 dage hvilket føltes som en befrielse (det samme gælder på Fabriksparken og Nordre Ringvej) Men ellers nyder jeg virkelig at cykle på stien, det er virkelig rart at man ikke skal køre op og ned af biler og udstødning !!! Så 10 point til dem som har fundet på ruten !!! Yderligere Forslag: Planlægning af boder/kiosker og lign. på ruten, hvor cyklister kan købe hurtigmat, drikke osv. Planlægning af reklamer for cykelrytterne = indtægter til forbedringer. *Mand 27 år*

Der er især ét sted, hvor jeg oplever at ruten fungerer meget dårligt. Det er når man skal krydse Grøndalsparkvej, når man kommer fra Damhussøen ad Hyltebjerg og Linde Allé. Grøndalsparkvej er meget trafikeret om morgenen, og der er ingen lyskryds eller markering af fodgængerovergang, hvilket betyder at man først kan krydse, når der er 10 cyklister, der krydser samtidig og på den måde stopper biltrafikken. *Kvinde, 33 år*

jeg er spændt på at se om der bliver ryddet sne på en del af ruten som vist er privat vej, Hyltebjerg Allé, nemlig stykket lige efter Damhussøen. *Kvinde 37 år*

Tak for cykelsupersti!! Det er fantastisk at cykle gennem natur selvom man egentlig er på vej et sted hen og derfor normalt ikke ville have tid til at gå en tur i naturen. *Kvinde, 26 år*

Knallerter og nogle cyklister kører meget hurtigt. *Kvinde, 59 år*

Google Maps kan bruges til at planlægge cykelruter, de var dog ikke klar over at Albertslundruten er indviet. Jeg har skrevet til dem, og den er lagt ind nu. Ved fremtidige etableringer af cykelruter kan Google Maps måske med fordel orienteres. PS! Tak for cykelsti. *Kvinde 37 år*

Jeg vil gerne sig at jeg synes det er vildt lækkert med nedtælling ved lyskrydsene. Jeg synes dog at når man benytter ruten som jeg gør, så er den MEGET varierende i kvalitet. Specielt den del af ruten der ligger på Hyltebjerg Alle er virkelig dårlig. Der holder SÅ mange biler, og der må man som cyklist ofte tage fortovet i brug hvis man skal frem, hvilket jeg ikke forventer at skulle på en cykelsti. Så kort sagt, den del af ruten, som jeg tager, er IKKE super, den er bare som at køre i resten af København, på nær når jeg kører på Finsensvej, hvor nedtællingslysene er geniale, og når jeg kører stykket efter Rødovre centrum. *Kvinde, 26 år*

Blevet bedre pga. cykelpumperne - ellers ikke forandret! *Mand, 23 år*

Hvorfor har I valgt Fabriksparken i stedet for Gl. Landevej vest for Ringvejen?
Kvinde, 53 år

Den lave tryghed skyldes Rundkørsel Rødovre Parkvej - Korsdalsvej. Bilisterne kører alt for stærkt ind i rundkørslen. *Mand, 48 år*

Utrygheden i spørgsmål 7 skyldes tunnellen. *Dreng, 14 år*

Supergodt tiltag med cykelsuperstien. Hjemmesiden cykelsuperstier.dk kan dog godt gøres mere overskuelig. *Mand 33 år*

Ved fodhvilene er der kun plads til én cyklist, hvis den første cyklist sætter foden i midten. Hvis første cyklist sætter foden så langt fremme på hvileren som muligt, kan flere cyklister benytte hvileren samtidig. Overvej lidt 'persuasive design' ved at klistre eller male en fodsål på hvileren så langt fremme som muligt, så det appellerer til, at det lige er dér man sætter sin fod. *Mand, 32 år*

Ønskeliste: Bedre belægning på cykelsti langs Jyllingevej mellem Tårnvej og Rødovrevej - særligt østgående. Bedre måder at krydse veje (Jyllingevej, Frederikssundsvej etc), når man cykler ad Vestvolden. Eller bare drop p-pladserne. Bredere cykelsti på Jyllingevej vestgående på Sallingvej og til S-station. *Kvinde, 37 år*

Lige præcis på Rødovre Parkvej er cykestien ret bumlet i stort set alle kryds. *Kvinde 47 år*

Bedre asfalt på stien, fx. er der små fliser på store dele i Rødovre og et lyskryds over O2 i Vanløse, *Mand 47 år*

Jeg mener, man burde sætte bomme op ved Damhussøen, så det bliver tydeligt hvem der skal vige, hvor stierne krydser. Hyltebjerg Alle er ubrugelig. Asfalten er som brosten at cykle på. Den vej burde ensrettes, der burde kun være parkering i den ene side, og der skulle være en cykelsti. Overgangen fra Linde Alle til Grøndals Parkvej er livsfarlig - der burde laves lysregulering for cyklister. *Mand 42 år*

Dejligt at der tages fat på bedre forhold til cyklister. *Kvinde, 57 år*

Hyltebjerg Allé er et helvede for en cyklist om vinteren (bliver ikke fejlet, sneglat, ufremkommelig). Hvad er en cykelsupersti? Hvis der ikke sker en ændring, vil jeg ikke kalde det Cykelsupersti!! *Kvinde 57 år*

Udkørslen fra Linde Allé til Grøndals Parkvej er håbløs. Det må kunne gøres bedre - f.eks. ved etablering af fodgængerovergang, eller ved at cykelstien langs Grøndals Parkvej gøres dobbeltrettet mellem Linde Allé og Jernbane Allé. Rundkørslerne er konsekvent farlige for cyklister. Måske en skarp orange markering kunne henlede de øvrige trafikanter opmærksomhed på forekomsten af cyklister. *Mand 57 år*

Godt initiativ med promovering af ruterne, men på min rute er det blot navnet, der har forandret sig - striben og fodhvilene er af minimal betydning. Nedtælling og den stil vil være en reel forbedring. *Mand, 50 år*

Jeg synes at 'Cykelsuperstier' er et glimrende initiativ. Jeg har bare svært ved at se, at der er sket nogen nævneværdig forskel på 'Albertslundruten' - i hvert fald på den strækning som jeg kører. *Mand, 33 år*

Cykelstien mellem Frederiksberg Station og Howitzvej er farlig - mange cyklister der kører aggressivt. Hyltebjerg Allé er alt for smal med parkerede og kørende biler og har ujævn belægning. *Mand, 28 år*

Dårlig cykelsti ved Rødovre Centret. *Kvinde, 29 år*

Krydset ved ishuse på Damhusengen er farligt. *Mand 53 år*

Synes cykelstien er supergod, men der er godt nok ikke meget plads til os cykler på Hyltebjerg Alle mellem Ålekistevej og Krogagervej. Der holder parkerede biler i begge sider af vejen, så der næsten ikke er plads til at en bil og cyklist kan passere samtidig. *Kvinde, 26 år*

Passagen af Jernbane Alle, Grøndals Parkvej, Linde Allé er besværlig, specielt når der passeres fra Albertslundsiden. Evt. tunnel, lyskryds, bro eller en anden form, hvor man som cyklist ikke skal krydse vejen uden lyskryds eller lign. *Mand, 32 år*

Jeg mener I skal optimere krydset ved Hyltebjerg Allé / Grøndals Parkvej. Det er stort set umuligt at krydse sikkert, når man kommer fra Albertslund mod København. Samtidig bør der sættes bomme op eller anden foranstaltning ved de to cykelstikryds før og efter Damhusdæmningen. Cyklister ad Albertslundruten kommer med høj fart begge veje og de krydsende cyklister og fodgængere tænker ikke over det. *Mand 42 år*

Jeg cykler to dage om ugen til VUC Vestegnen i Albertslund og to dage om ugen til VUC Vestegnen i Rødovre. Til Albertslund kører jeg normalt ad Park Allé-Vigerslev Allé (gider simpelthen ikke Roskildevej!), først og fremmest fordi Albertslundruten indebærer en betydelig omvej mod nord og fordi en række strækninger hindrer kørsel med rimelig hastighed. Dette er dog muligvis mere en subjektiv oplevelse, da jeg i praksis er blevet overrasket over, hvor relativt hurtigt turen ad cykelsuperstien trods alt går. Til Rødovre benytter jeg cykelsuperstien idet jeg dog undgår Den grønne sti - i stedet kører jeg ad Bülowvej-Grundtvigsvej-Howitzvej. *Mand, 44 år*

Pumpestationen ved Damhussøen lader til at være defekt og at have været det et stykke tid. Jeg savner en tydelig beskrivelse af hvorledes dette fejlmeldes. *Mand, 34 år*

Cykelstien forbi Rødovre Centeret, er virkelig elendig - det vil være fantastisk, hvis den kunne forbedres :) *Kvinde 26 år*

Jeg synes, at stykket i Rødovre er lidt dumt. Det kunne være rart hvis der blev lagt rigtig asfalt i stedet for 'SF-sten'. Der er et lidt farligt kryds af to cykelstier lige inden Damhussøen, når man kommer fra Rødovre-siden og kører mod Kbh. Der er en stor hæk, som evt. kunne klippes ned, så man fik bedre udsyn. Derudover er asfalten fra Ålekistevej til Damhussøen ret ujævn. Til slut skal nævnes besværet med

at komme over Grøndals Parkvej når man kommer udefra og skal ind mod Kbh. Det er stort set umuligt i eftermiddagstrafikken. *Kvinde 29 år*

Vejbelægningen bør være meget bedre (flere steder). Cykler og biler skal adskilles langt mere konsekvent. Bomme skal fjernes. Der bør bygges broer ved flere vej-overkørsler - specielt hvor vi krydser Grøndalsparkvej. Indtil da bør der anlægges 'cykelovergangsfelter', hvor vi krydser andre veje. Gerne overdækkede strækninger - (det vil også for alvor sætte Danmark på verdenskortet). Ideen med cykelsuperstier er fremragende, men den første er virkelig ikke noget at prale af! Vi glæder os til at kvaliteten højnes, så man kan tage udtrykket 'Super' alvorligt. *Mand, 63 år*

Ideen med cykelsuperstier er meget god. Men jeg kan ikke se at den har ændret nogetssomhelst ved det lille stykke ved Damhussøen jeg kører på. Desværre. *Mand, 34 år.*

En forudsætning for succes i vinterhalvåret er at der bliver sneryddet især på Hyltebjerg Alle har det manglet i flere år. Krydsning af Grøndalsparkvej er fortsat besværlig. Den grønne bølge er super. *Kvinde, 42 år*

Hyltebjerg Alle er væmmelig at cykle på fordi bilerne holder parkeret i begge sider, og bil og cyklist ikke kan passere. Der er tit meget trængsel om morgenen, når man skal over vejen i slutningen af Hyltebjerg Alle. Man kan lige nøjagtig overhale på Finsensvej, men cykler der nogle med børn, kan det være rigtig svært. *Kvinde, 22 år*

Strækningen fra Damhussøen til Grøndals Parkvej er meget trang, uden plads til cykelstien. I krydset Hyltebjerg Allé/Ålekistevej er der mange biler, der kører over for rødt på Ålekistevej. *Mand, 43 år*

Strækningen omkring Frederiksberg Centeret er helt umuligt, og jeg har nu lagt min rute om for at undgå dette stykke. Alt for mange sving, for lidt plads og stien går på kryds af for mange fodgængere. Ved Damhussøen (lige ved iskiosken) deler stien sig, her er tit sket uheld, da det er uklart, hvem der skal holde tilbage for hvem - og da store buske spærrer for udsigten. *Kvinde, 37 år*

Vejstrækningen Hyltebjerg Alle, er svær at cykle på til tider, det er svært at opretholde farten, pga. der må parkere biler i begge sider af vejen, og hvis der kommer en bil kørende, må man holde stille/ gå meget ned i fart/ cykle på fortovet - ellers kan man ikke komme forbi hinanden. *Kvinde, 39 år*

Er blevet dårligere, fordi der er flere cyklister. *Kvinde, 39 år*

Det er - som det fremgår af mine svar - skide ærgerligt at man ikke har valgt en rute (alternativt gjort forholdene på denne bedre) med bredere cykelsti. Det er dødens pølse at ligge bag en ladcykel og ikke kunne overhale :-/ Jeg cykler 9 km (heraf hovedparten på ruten), og det tager beklageligvis længere tid nu end før, så jeg har fravalgt stykket mellem Finsensvej (i øvrigt også temmelig umulig udkørsel fra stien til vejen) og Thorvaldsensvej og kører nu - bizart nok - hellere på veje uden cykelstier. Magter ikke at bruge 10 min ekstra på at komme på arbejde :-(
Kvinde, 39 år

Havde jeg ikke fået dette spørgeskema havde jeg ikke vidst der var noget der hedder Albertslundruten. *Kvinde, 36 år*

Bilag C Spørgeguide til evaluering af plan og proces

Evaluering af proces ved realiseringen af Albertslundruten

Albertslundruten, er en pilotrute, og processen har derfor været meget ”learning by doing”. Der har ikke på forhånd været et klart billede af det nødvendige tidsforbrug og en klar fordeling af opgaver mellem sekretariatet og kommunerne. Derfor er det vigtigt at få evalueret på processen, så vi på baggrund af erfaringerne og evaluering, kan systematisere arbejdet med de fremtidige ruter, på den mest hensigtsmæssige måde.

- **Processen**

Hvad var kommunens egne succeskriterier for projektet Albertslundruten? Og er de blevet opfyldt?

Har styringen af processen fra sekretariatets side været god nok? Hvad var godt/hvad var mindre godt

Har målet med arbejdet for Albertslundruten været klart? Og føler kommunerne de har haft indflydelse nok på målet?

Har der været tilstrækkelig opbakning i eget bagland?

Har kommunerne haft indflydelse nok på beslutningsprocesserne?

Har ansvarsfordeling af opgaverne været tilfredsstillende? Hvis nej, uddyb gerne

Har køreplanen/tidsplanen for ruten været tilfredsstillende? Hvis nej, uddyb gerne – hvad kunne have været gjort anderledes/bedre?

Kan fordelingen af fag/ansvarsområder forbedres internt i kommunen, så en person ikke belastes for meget?

Er kommunerne blevet inddraget for meget/for lidt i de fælles tiltag? (skilte/særlige tiltag/lancering)

En vurdering af processen opdelt på faser i projektet, fra kick off, analyse og udvikling til implementering og evaluering.

Har kommunerne været tilfredse med de konsulenter der har været involveret på Albertslundruten?

Hvad synes kommunerne gerne de vil bringe videre til de andre kommende ruter – altså hvad den gode konkrete læring har været?

- **Kommunikation internt**

Det generelle informationsniveau. Har mængden af mails/møder været for stor eller lille?

Vil I have flere af møderne placeret hos Jer/os?

Har I været informeret nok om arbejdet i de andre kommuner?

Har kommunikationen mellem kommunerne været god nok?

Hvordan har den lokale interesse for projektet været (politikere, borgere, presse)?

Hvad har I evt. savnet eller hvad skulle evt gøres anderledes fremadrettet?

- **Lanceringskampagne**

Vi har brug for at vide om kommunerne har været tilfredse med lanceringskampagnen for projektet.

Hvilke ting skal vi holde fast i?

Hvad skal vi droppe til næste gang?

Hvad manglede der?

Blev kommunerne klædt godt nok på i forhold til pressen?

- **Afrunding**

Nævn de tre bedste ting ved projektet, og tre ting, der kunne have været bedre.