

DECEMBER 2014
SEKRETARIATET FOR SUPERCYKELSTIER

FARUMRUTEN

EVALUERING



ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

DECEMBER 2014
SEKRETARIATET FOR SUPERCYKELSTIER

FARUMRUTEN

EVALUERING

PROJEKTNR.	A030073
DOKUMENTNR.	A030073-004
VERSION	4
UDGIVELSESDATO	8. december 2014
UDARBEJDET	HEK
KONTROLLERET	KBJN
GODKENDT	HEK

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Konklusioner	9
2.1	Opfyldelse af hovedkriterier	9
2.2	Opfyldelse af effektmål	10
2.3	Vigtige læringspunkter	12
2.4	Øvrige resultater	13
2.5	Anbefalinger til det videre arbejde	14
3	Gennemførte forbedringer	15
3.1	Furesø Kommune	16
3.2	Gladsaxe Kommune	18
3.3	Københavns Kommune	20
3.4	Generelt	20
4	Spørgekortundersøgelse	21
4.1	Uddeling og svarprocent	21
4.2	Turformål	22
4.3	Hyppighed for cykling på ruten	22
4.4	Kørt distance	23
4.5	Jævn hastighed	24
4.6	Oplevet tryghed	25
4.7	Tidligere cykling på Farumruten	26
4.8	Samlet cykeloplevelse	28
4.9	Forventninger om Supercykelsti	29
4.10	Kendetegn og servicefunktioner på ruten	30
4.11	Kendskab til konceptet	31
4.12	Bopælskommune	32
4.13	Forslag til forbedringer og øvrige kommentarer	32

5	Maskinelle tællinger	36
5.1	Frederiksborgvej	38
5.2	Klausdalsbrovej	39
5.3	Hareskovvej	41
6	Rejsehastighedsmålinger	42
6.1	Metode	42
6.2	Resultater	43
7	Jævnhedsmålinger	45
8	Plan og proces	52
8.1	Processen	52
8.2	Kommunikation	52
8.3	Vigtige læringspunkter	53

BILAG

Bilag A: Spørgekort, trykt udgave	54
Bilag B: Spørgeskema, internetudgave	55
Bilag C: Kommentarer fra spørgeskemaerne	63
Bilag D: Resultater fra de maskinelle tællinger	92
Bilag E: Detaljerede kort over jævnhedsmålinger	104
Bilag F: Spørgeguide om plan og proces	118

1 Indledning

Farumruten – strækningen Furesø-Gladsaxe-Bellahøj - er i april 2013 blevet indviet som den anden Supercykelsti i Hovedstadsregionen. Albertslundruten, som blev indviet i 2012, var den første, og en række nye Supercykelstier er under etablering og planlægning. Farumruten bliver i sin fulde udstrækning ca. 21 km lang og løber mellem Farum og Kongens Nytorv i København. Ruten følger i store træk Hille-rød motorvejen gennem Furesø, Gladsaxe og Københavns kommuner.

Farumruten er etableret af de tre kommuner København, Gladsaxe og Furesø i samarbejde med Sekretariatet for Supercykelstier, som står for den overordnede koordinering af Supercykelstierne i Hovedstadsregionen. Hver kommune har i 2012-13 gennemført forbedringer på ruten i form af ny belægning, belysning, skilting, servicefunktioner mv.

Ruten kan deles i to etaper: Den første går fra Farum Torv til Bellahøj, og her er alle de planlagte forbedringer gennemført. Den anden etape går fra Bellahøj til Kongens Nytorv. På denne etape er der gennemført nogle forbedringer, men den er endnu ikke helt færdig, da der stadig er udestående forbedringer.

COWI har for de tre kommuner gennemført en evaluering af Farumruten baseret på metode og erfaringer fra evalueringen af den første rute, Albertslundruten.

Evalueringen er gennemført som en før-efterundersøgelse, hvor der er lagt vægt på de overordnede formål med Supercykelstierne, nemlig at sikre fremkommelighed, tilgængelighed, sikkerhed og komfort for cyklister og dermed at øge antallet af cyklister.

De forventede primære effekter af Supercykelstien er således:

- › Øgning af cykeltrafik
- › Reduktion af biltrafik
- › Forbedret oplevet tryghed
- › Reduktion i antal uheld
- › Kortere rejsetid
- › Forbedret jævnhed og komfort

Hertil kommer en række øvrige effekter i form af mindre støj og luftforurening, forbedret sundhed og ikke mindst opbygning af ny viden om konceptet.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

- › Maskinelle trafiktællinger i hver af de tre kommuner
- › Rejsehastighedsmålinger
- › Jævnhedsmålinger
- › Interviewundersøgelse ved uddeling af spørgeskort 2x3 timer (morgen og eftermiddag) i hver af kommunerne
- › Interview med de involverede kommuner med henblik på at afdække deres opfattelse af procesforløbet

Førundersøgelserne er gennemført inden skolernes ferie i uge 25 2012. Efterundersøgelserne er gennemført i den tilsvarende uge i 2014, dvs. i perioden 16.-22. juni 2014. Uden for denne opgave forventes yderligere efterundersøgelser foretaget i 2017.

I denne rapport beskrives først evalueringens hovedresultater. Dernæst beskrives de enkelte målinger og undersøgelser i de følgende kapitler. Endelig beskrives en evaluering af selve processen, som er gennemført ved interview med de tre kommuner.

2 Konklusioner

Før-undersøgelsen er afrapporteret i et særskilt notat, mens denne rapport indeholder den samlede afrapportering af før- og efterundersøgelsen med særlig vægt på de ændringer, der er sket.

Indledningsvis kan det konstateres, at Farumruten adskiller sig fra Albertslundruten (og flere af de kommende supercykelstier) ved, at den allerede inden etableringen var en højklasset cykelsti. Fra Hillerødmotorvejens begyndelse i Utterslev og nordpå mod Gladsaxe og Farum løber stien i eget tracé langs motorvejen. Med få undtagelser (specielt Klausdalsbrovej) krydser stien de tværgående veje ved over- eller underføringer sammen med motorvejen, og der var derfor god fremkommelighed allerede inden etableringen som Supercykelsti. Dette afspejler sig også i besvarelsene fra nogle af de adspurgte cyklister i interviewundersøgelsen, som angiver, at der for så vidt ikke er sket større ændringer i forbindelse med etableringen.

Samtidig må det siges, at brugerne er meget positive over for Farumruten som Supercykelsti. I brugerundersøgelsen er cyklisterne blevet spurgt, om ruten lever op til deres forventninger om en Supercykelsti, og der er kun 10%, som svarer negativt. Det kan derfor konkluderes, at Supercykelstien ud fra brugernes kvalitative vurdering lever op til forventningerne.

Konklusionerne er i dette kapitel beskrevet i fire hovedoverskrifter:

- › Opfyldelse af de fire hovedkriterier (fremkommelighed, tilgængelighed, sikkerhed/tryghed og komfort)
- › Opfyldelse af de konkrete effektmål (øget antal cyklister, færre bilture osv.)
- › Vigtige læringspunkter til kommende Supercykelstier
- › Øvrige resultater og pointer

2.1 Opfyldelse af hovedkriterier

Om de fire hovedkriterier kan der siges følgende:

- › **Fremkommelighed:** Undersøgelsen har vist en rejsetidsbesparelse i efter-situationen på ca. 3 minutter, og stort set hele besparelsen opnås i den del af ruten, der ligger i Københavns Kommune. Som antydnet ovenfor var der høj

fremkommelighed allerede inden etableringen som Supercykelsti, især på de dele af stien, der løber i Gladsaxe og Furesø Kommuner. I Københavns Kommune er der sket forbedringer i flere lyskryds, og det har resulteret i lidt kortere rejsetider. Der er dog mange af de adspurgte, der påpeger manglende fejning og snerydning samt manglende beskæring af planter langs stien, hvilket nedsætter fremkommeligheden. Endelig er der mange, der kritiserer belysningen på stien, navnlig de steder, hvor den føres i tunnel.

- **Tilgængelighed:** Ruten er markeret med skilte med Supercykelstiernes logo, og der er i øvrigt genkendelige elementer i form af f.eks. fodhvilere og cykelpumper. Ved krydsning med andre veje er der henvisninger til Supercykelstien. Enkelte af de adspurgte fremhæver skiltningen som god, og siger, at den hjælper dem til at finde vej. Størstedelen af de adspurgte er hyppige brugere af Supercykelstien. De har derfor ikke noget større behov for skiltning, men den hyppige brug viser, at de finder stien let tilgængelig.
- **Sikkerhed og tryghed:** Ruten løber i eget tracé på størstedelen af strækningen, hvilket giver tryghed i forhold til biltrafik. Besvarelsene fra interviewundersøgelsen viser imidlertid, at der er konflikter mellem hurtigkørende cykelmotionister og mere langsomt kørende cyklister på almindelige cykler. Konflikterne opstår især på de dobbeltrettede strækninger. Desuden nævner flere af de adspurgte, at der er mangelfuld markering af vigepligt ved stikrydsninger. Supercykelstien burde have samme status som en hovedvej, således at der er vigepligt fra alle stier, der krydser Supercykelstien, men det er ikke markeret i alle kryds. Et særligt problem i forbindelse med tryghed er kriminalitet i form af tyverier. Enkelte adspurgte (lidt under 1%) angiver at de selv eller bekendte har været udsat for tyveri, navnlig i Værebrosområdet, hvor de har været udsat for tasketyve på knallert.
- **Komfort:** En kvantitativ måling af ujævnheder med en målebil viser, at belægningen på størstedelen af ruten har en acceptabel kvalitet, og at den er blevet bedre fra 2012 til 2014 i kraft af de forbedringer, der er gennemført. Komforten forringes dog om efteråret og vinteren, hvor der ligger visne blade og sne på ruten.

2.2 Opfyldelse af effektmål

I oplægget til Supercykelstien Farumruten er der opstillet konkrete mål for de effekter, der er nævnt i indledningen. Målene er sammenlignet med de målte resultater i det følgende:

Øgning af cykeltrafik

Antallet af cyklister på ruten er steget markant. På de enkelte tælleposter er antallet af cykler pr. dag steget med 600-1.000 cyklister, svarende til en stigning på 52% (vægtet gennemsnit for de tre tælleposter). I evalueringsplanen for Farumruten angives et potentiale på 500 nye cyklister, svarende til 1.000 daglige ture, på Farumruten. Dette mål er ikke nået helt, men i betragtning af, at ruten kun har været i drift i et år, må stigningen vurderes at være meget markant. Når de sidste forbedringer bliver gennemført i København, kan der endda forventes yderligere stigninger.

Målet om øgning af cykeltrafik må derfor siges at være opfyldt.

Reduktion af biltrafik

Undersøgelsen har vist, at der er mange nye cyklister på Farumruten i forhold til før-undersøgelsen i 2012. Langt de fleste nye cyklister er kommet til, fordi de har fået ændret transportbehov, typisk på grund af flytning eller jobskift. I parentes bemærket må der antages at være en anden gruppe, der af de samme grunde er forsvundet fra Farumruten siden 2012.

Der er dog også en betydelig gruppe, som er overflyttet fra andre transportmidler. I evalueringsplanen angives, at overflyttede cyklister erfaringsmæssigt primært kommer fra bil (60%), mens 20% flyttes fra bus og 20% fra tog. For Farumrutens vedkommende er bilandelen og busandelen lidt mindre end dette, og togandelen er lidt højere, hvilket skyldes, at ruten løber stort set parallelt med en S-togslinje og derfor har et stort potentiale i at overflytte togpendlere.

Sammenholdt med det øgede antal cyklister må det vurderes, at målet om en reduktion af biltrafik også er opfyldt, om end det fulde potentiale endnu ikke er realiseret.

Forbedret oplevet tryghed

Den oplevede tryghed er undersøgt i interviewundersøgelsen, hvor det kan ses, at trygheden på en skala fra 1 til 10 er øget fra 7,3 til 8,1. Ruten blev således opfattet som tryk i forvejen, men trygheden er blevet endnu bedre.

Evalueringsplanens mål for tryghed er blot udtrykt som en øget oplevet tryghed, og det er således opfyldt.

Reduktion i antal uheld

Antallet af uheld kan først vurderes statistisk sikkert efter en længere periode, og det er derfor ikke vurderet nærmere her.

Kortere rejsetid

De gennemførte rejsehastighedsmålinger tyder på en rejsetidsbesparelse på ca. 3 minutter for den samlede rute. Stort set hele besparelsen hentes på den inderste del af ruten fra Bellahøj til Kongens Nytorv, hvor der er sket forbedringer i lyskrydsene.

Evalueringsplanens mål for rejsetiden er netop 3 minutter, så også dette mål er opfyldt, om end der er en betydelig usikkerhed på resultaterne. De bekræftes imidlertid af enkelte kommentarer i interviewene.

Forbedret jævnhed og komfort

Jævnheden på ruten er målt i form af det såkaldte BPI (Bicycle Profile Index), der angiver vertikale bevægelser ved kørsel på ruten. BPI-tallet angiver antallet af mm i vertikal bevægelse pr. kørt meter. Erfaringsmæssigt er værdier under 12 acceptable, mens værdier over 15 opleves som meget ujævn kørsel.

I sydgående retning er det gennemsnitlige målte BPI faldet fra 9,0 til 8,5, og i nordgående retning er det faldet fra 11,2 til 9,9.

I interviewundersøgelsen er der endvidere sket at fald i antallet af cyklister, der nævner dårlig belægning som en årsag til dårlig fremkommelighed.

Effektmålet i evalueringsplanen er en forbedring i det målte BPI. Dette mål er for så vidt opfyldt, men der er dog stadig enkelte steder med dårlig belægning.

Øvrige effekter

Cyklisternes vurdering af ruten er blevet mere positiv. Den gennemsnitlige oplevede tryghed på en skal fra 1 til 10 er f.eks. øget fra 7,3 i førundersøgelsen til 8,1 i efterundersøgelsen, og halvdelen af cyklisterne angiver, at deres samlede cykeloplevelse er blevet bedre eller meget bedre.

Sidst, men ikke mindst, svarer stort set alle de adspurgte, at Farumruten lever op til deres forventninger om en Supercykelsti, forstået på den måde, at de på en skala fra 1 til 10 giver en vurdering på 5 eller mere.

Alt i alt må det således konkluderes at effektmålene overordnet set er nået, og at Farumruten derfor med rette kan kaldes en Supercykelsti.

2.3 Vigtige læringspunkter

En af de vigtigste pointer fra interviewene med brugerne er, at det vigtigste for dem er en cykelsti, der er funktionsdygtig hver dag året rundt. Det betyder, at der skal lægges vægt på den løbende drift og vedligeholdelse i form af fejning, snerydning og beskæring af beplantning langs cykelstien. Visuelle elementer og servicefunktioner i form af fodhvilere og cykelpumper er vigtige i forbindelse med lancering og markedsføring af ruten og af hele konceptet, men det tillægges mindre vægt af de daglige brugere.

I forbindelse med signalregulerede kryds lægger brugerne tilsvarende langt mere vægt på, at de kan komme hurtigt frem end at der er fodhvilere og vejvisning. Korre rødtider og grønne bølger er de vigtigste elementer.

Om vigtige læringspunkter i forbindelse med selve processen frem mod en Supercykelsti kan der siges følgende:

- Det tværkommunale samarbejde er altafgørende for projektets succes. Det er vigtigt, at kommunerne afstemmer forventningerne og er enige om fælles målsætninger for Supercykelstien. Også mens projektet forløber, er samarbejdet vigtigt, og det anbefales at holde hyppige statusmøder samt i øvrigt at udveksle viden og erfaringer.
- Den indledende screening er vigtig, således at der opnås en realistisk vurdering af stiens tilstand i før-situationen, og at dermed kan opstilles realistiske planer og budgetter for de tiltag, der er nødvendige for at opgradere stien til en Supercykelsti.

- Information er væsentlig, både internt i projektorganisationen, på det politiske plan samt i forhold til offentligheden. Dette kan sikres gennem jævnlige statusopdateringer, pressemeddelelser, hjemmeside, Facebook og events.

2.4 Øvrige resultater

Om hovedresultaterne i øvrigt kan der siges følgende:

- Langt de fleste cyklister på ruten (74%) er pendlere, som kører på ruten hver dag. Motionscyklister udgør dog også en vis andel (15-20%) af cyklisterne.
- Kendskabet til konceptet er øget kraftigt. I 2012 var der kun lidt over 30%, der kendte begrebet Farumruten, men i 2014 var andelen øget til 67%.
- Hjemmesiden for Supercykelstier er blevet besøgt af 28% af cyklisterne, mens Facebook-siden kun er blevet besøgt af 4%.
- De mest observerede kendetegn og servicefunktioner er luftpumperne og fodhvilerne, der begge er bemærket af 90% af cyklisterne. 68% har bemærket den orange stribe, og knap 50% har set skiltene med rutenummer og –navn.
- Pumperne tillægges ikke større betydning, og der er en vis utilfredshed med dem, da de ifølge cyklisterne ofte er defekte og i øvrigt er svære at betjene. Fodhvilerne bliver mere positivt modtaget, men flere cyklister angiver dog, at de ikke er særlig vigtige, og at der i øvrigt kun er plads til to cyklister ad gangen ved én fodhviler.
- Den orange stribe og ruteskiltene tillægges ikke større betydning, og flere adspurgte angiver, at de færdes dagligt på ruten og derfor ikke har behov for vejvisning.
- På strækningen mellem Stavnsholtvej og Utterlevsvej, hvor krydsningerne af alle større veje ellers sker niveaufrit, udgør Klausdalsbrovej den største oplevede barriere for konstant kørsel med høj hastighed fra Farum til Bellahøj. Dette var tilfældet før projektet, og det er stadig tilfældet, selvom den vestlige stikrydsning ved Klausdalsbrovej nu også er blevet signalreguleret. En stor andel af de adspurgte cyklister på denne strækning efterlyser en bro over Klausdalsbrovej og er kritiske overfor signalreguleringerne. Stierne forløber dobbeltrettet på begge sider af motorvejen, hvorfor der vil være tale om to selvstændige sti-broer.
- Selve processen med etableringen er forløbet godt med en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem sekretariatet og de tre kommuner. Der har været en god dialog gennem hele forløbet.

2.5 anbefalinger til det videre arbejde

På baggrund af undersøgelsen kan der opstilles nogle konkrete anbefalinger, både specifikke anbefalinger til Farumruten og mere generelle anbefalinger til det fremtidige arbejde med Supercykelstier.

2.5.1 Farumruten

Den inderste del af Farumruten i Københavns Kommune adskiller sig væsentligt fra den øvrige del, da fremkommeligheden er væsentligt dårligere på grund af signalreguleringer mv. I Københavns Kommune bør hovedvægten derfor lægges på justeringer af signalomløbene, så cyklister prioriteres. På den øvrige del af ruten er det især belysningen og belægningen, der bør forbedres.

Der anbefales derfor følgende tiltag:

- Forbedring af fremkommeligheden på strækninger med mange signalreguleringer
- Bedre belysning i stitunneller, f.eks. ved krydsningen af M3
- Bedre belægning på strækningen gennem Utterslev Mose samt ved Skovbrynet Station
- Ændring af krydsningen af Klausdalsbrovej, så ventetiden for cyklister reduceres

I den daglige drift af Supercykelstien anbefales det at prioritere fejning og snerydning højt, således at stien altid fremstår attraktiv og fremkommelig. Af samme grund bør belægningsskader udbedres hurtigst muligt, og beplantning langs stien skal beskæres jævnligt.

2.5.2 Fremtidige Supercykelstier

Evalueringen viser, at nogle af de vigtigste nøgleord er dialog og kommunikation. I det fremtidige arbejde med Supercykelstier bør der derfor fortsat opretholdes en god dialog mellem de involverede kommuner, ikke blot om anlæg af konkrete Supercykelstier, men også om de mere langsigtede og overordnede planer.

Lancering og kampagner er væsentlige for at tiltrække nye cyklister, men det er også meget vigtigt at fastholde cyklisterne på Supercykelstien. Derfor er den løbende drift vigtig, når en Supercykelsti er anlagt. Skader skal udbedres, stien skal fejes, og den skal i det hele taget fremstå attraktiv og velholdt.

3 Gennemførte forbedringer

Farumruten er etableret af de tre kommuner Furesø, Gladsaxe og København samt Sekretariatet for Supercykelstier.

Ruten var i forvejen en attraktiv indfaldsvej for cyklister, fordi den på store dele af strækningen løber parallelt med Hillerød motorvejen, så cyklisterne kan færdes på en sti i eget tracé og med få stop ved lyskryds og vejkrydsninger.

Ved opgraderingen til Supercykelsti er der med jævne mellemrum opsat skilte med Supercykelstiernes logo og angivelse af distance til rutens endepunkter.



Figur 1: Skilt med Supercykelstiernes logo (foto: COWI)

Der er desuden opsat fodhvilere 7 steder ved signalregulerede kryds, og der er etableret luftpumper 8 steder, jævnt fordelt langs ruten.

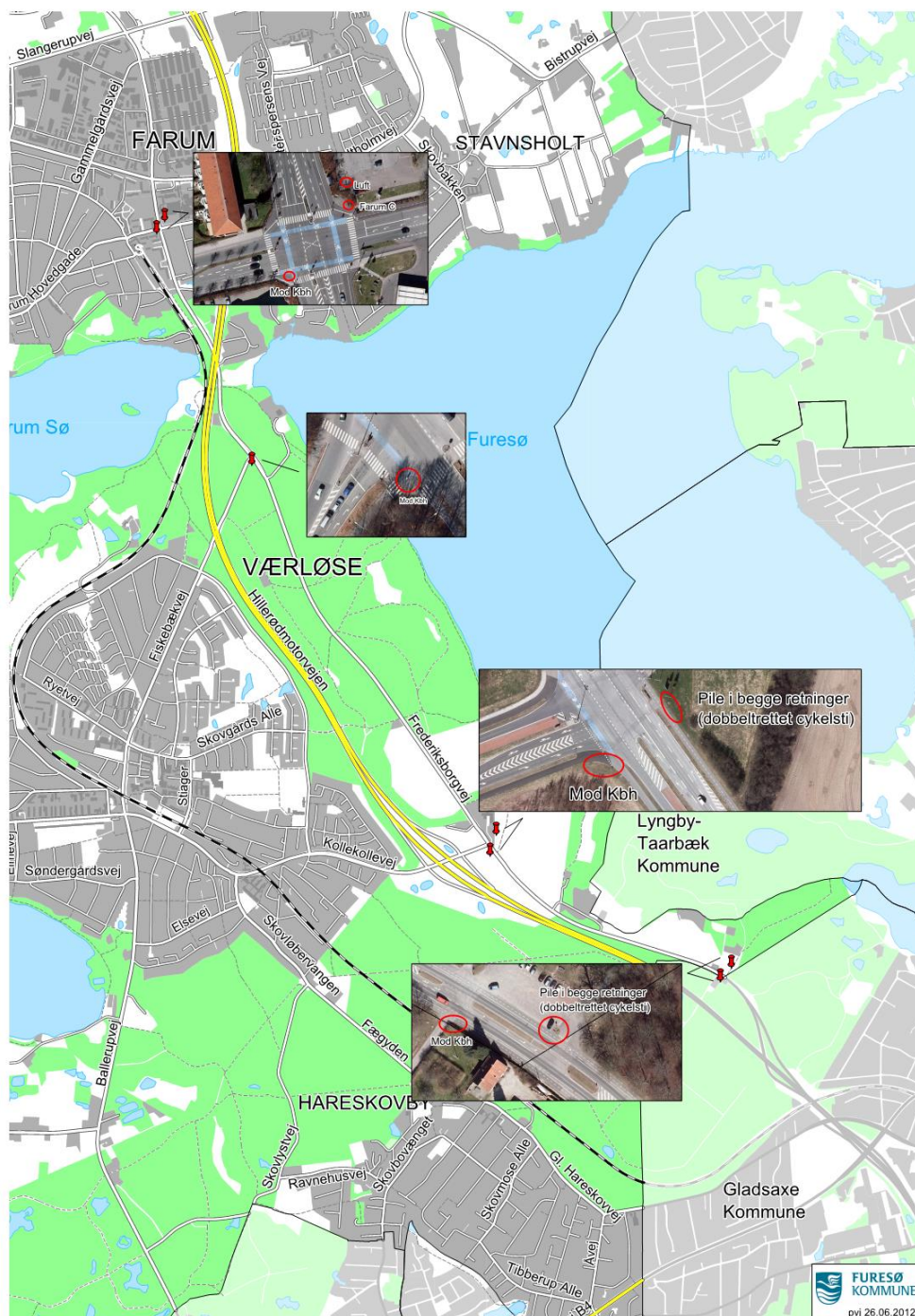
I de enkelte kommuner er der gennemført forbedringer som beskrevet i det følgende:

3.1 Furesø Kommune

Furesø Kommune har gennemført følgende forbedringer:

- LED-lys på Frederiksborgvej på strækningen gennem Nørre Skov og frem til kommunegrænsen til Gladsaxe.
- Blå belægning på dele af Frederiksborgvej.
- Fodhvilere i det signalregulerede T-kryds mellem Fiskebækvej og Frederiksborgvej

Placeringen af skilte og pumper er vist i Figur 2 og Figur 3.



Figur 2: Skilteplan for Farumruten i Furesø Kommune (Kilde: Furesø Kommune)



Figur 3: Placering af pumper i Furesø Kommune (Kilde: Furesø Kommune)

3.2 Gladsaxe Kommune

Gladsaxe Kommune har gennemført følgende forbedringer:

- › Udvidelse af sti-strækning med etablering af fortov mellem Værebros Park og Skovbrynet Station (0,45 mio. kr.)
- › Dynamisk belysning mellem Klausdalsbrovej og Ring 3 (ca. 1,0 mio. kr.)
- › Signalregulering af den vestlige stikrydsning ved Klausdalsbrovej (ca. 1,5 mio. kr.)
- › Ny asfalt på udvalgte strækninger i Gladsaxe (ca. 0,5 mio. kr.)
- › Sikring af to vigepligtsregulerede kryds på Frederiksborgvej (ca. 0,1 mio. kr.)
- › Skilte, afmærkning og inventar (0,45 mio. kr.)

I de vigepligtsregulerede kryds er der etableret blå cykelfelter for at sikre cyklisterne:



Figur 4: Blå cykelfelter i vigepligtsreguleret kryds ved Frederiksborgvej (foto: Gladsaxe Kommune)

Supercykelstien krydser Klausdalsbrovej på dobbeltrettede cykelstier på hver sin side af motorvejen. Den østlige krydsning har Vejdirektoratet som vejbestyrelse og blev ændret i 2010. Det vestlige kryds har Gladsaxe Kommune som vejbestyrelse, og i 2013 blev der som led i Supercykelsti-projektet etableret signalregulering.



Figur 5: Signalreguleret stikrydsning med fodhvilere ved Klausdalsbrovej (foto: Gladsaxe Kommune)

På strækningen mellem Ring 3 og Klausdalsbrovej er der etableret dynamisk belysning.



Figur 6: Dynamisk belysning mellem Ring 3 og Klausdalsbrovej (foto: Gladsaxe Kommune)

3.3 Københavns Kommune

Københavns Kommune har i 2012-13 primært fokuseret på strækningen mellem kommunegrænsen og Bellahøj, hvor der er gennemført følgende tiltag:

- Beskæring af bevoksning på strækningen mellem Frederikssundsvej og kommunegrænsen
- Afklaring af vigepligtsforhold ved krydsning mellem Farumruten og andre stier
- Etablering af bedre lys i underføringerne ved Ruten
- Opstilling af fodhvilere og cykelpumper

På den inderste del af strækningen mellem Bellahøj og Kongens Nytorv er der gennemført følgende tiltag:

- Forbedret fremkommelighed på Nørrebrogade (cykelstien er udvidet til en bredde på 3 m eller mere, og biltrafikken er reduceret)
- Modstrømscykelbane i Gothersgade

Derudover er der planlagt yderligere tiltag til forbedring af fremkommeligheden på Frederikssundsvej og den ydre del af Nørrebrogade.

3.4 Generelt

Ud over de nævnte specifikke tiltag er der foretaget diverse mindre opmalinger og forbedringer. Endelig er der som et kampagneelement i forbindelse med lanceringen af Farumruten etableret en orange stribe på Supercykelstien i hele dens længde.



Figur 7: Orange stribe på cykelstien (foto: COWI)

4 Spørgekortundersøgelse

Formålet med spørgekortundersøgelsen var at afdække brugernes holdning til cykelstien før og efter etableringen som Supercykelsti. Spørgekortundersøgelsen blev i både før- og efteranalysen gennemført ved at uddele spørgekort i 3 forskellige kryds (et i hver kommune) i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. I hvert kryds blev der uddelt kort én dag i to gange 3 timer, kl. 7-10 om morgenen og kl. 15-18 om eftermiddagen. Både i 2012 og 2014 foregik uddelingen tirsdag, onsdag og torsdag i uge 25. De tre kryds var:

- › Furesø Kommune: Frederiksborgvej / Stavnsholtvej (starten på ruten)
- › Gladsaxe Kommune: Krydsningen af Klausdalsbrovej
- › Københavns Kommune: Hareskovvej / Utterslevvej

Spørgekemaundersøgelsen omfatter således ikke respondenter på strækninger i det centrale København.

Alle tre udleveringssteder er der signalregulerede kryds, hvor de cyklister, der stoppede for rødt, fik udleveret et spørgekort. Kortene blev uddelt til cyklister i begge retninger, for at sikre at alle pendlere blev medtaget.

Spørgekortene kunne udfyldes og returneres med posten, men der var også angivet en internet-adresse på kortene, så cyklisterne kunne besvare spørgsmålene på internettet i stedet. I netudgaven var der nogle supplerende spørgsmål, som af pladshensyn ikke var med i den trykte udgave af kortet. De fulde spørgeskemaer i henholdsvis trykt og internetbaseret udgave er vist i Bilag A og B.

4.1 Uddeling og svarprocent

Der blev i alt uddelt 2.437 spørgekort, hvoraf 703 blev returneret og 201 blev besvaret via nettet. I alt var der således 904 besvarelser, hvilket svarer til en svarprocent på 37%.

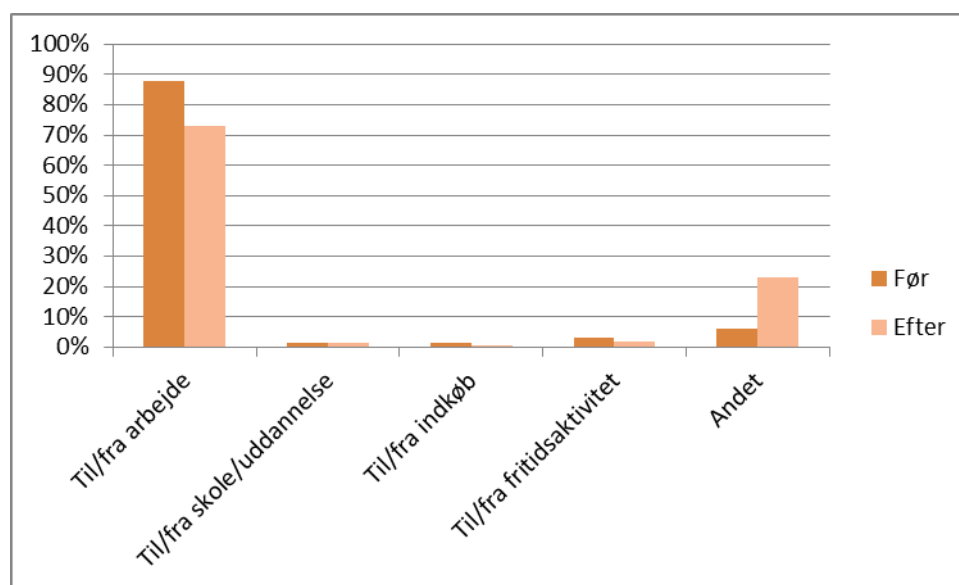
I forhold til før-undersøgelsen i 2012 er antallet af uddelte kort og antallet af besvarelser øget med ikke mindre end 87%, mens svarprocenten på 37% er det samme som i 2012.

Denne stigning i de uddelte kort bekræftes i øvrigt af resultaterne fra tællingerne, som viser at der er sket en markant stigning i antallet af cyklister.

En svarprocent på 37% er relativt høj for en undersøgelse af denne type, og ligesom i førundersøgelsen må det tilskrives Supercykelstiernes eksponering i medierne samt brugernes generelt positive holdning til emnet.

4.2 Turformål

Respondenterne er primært pendlere, både i før- og efterundersøgelsen, hvilket fremgår af turformålet i figuren nedenfor.



Figur 8: Turformål i før- og efterundersøgelsen

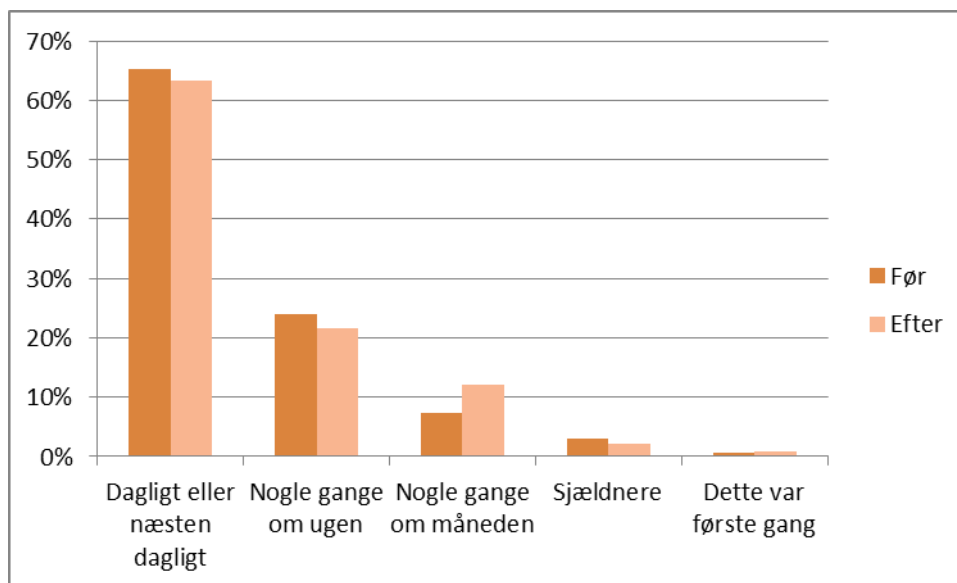
I før-undersøgelsen var 90% på vej til eller fra skole og uddannelse, mens den tilsvarende andel i efter-undersøgelsen var 74%.

Faldet på 16 procentpoint skyldes hovedsageligt en flytning til segmentet ”Andet”, hvor flere i kommentarfeltet har skrevet ”motion” som formål. Cykelstien langs motorvejen er en yndet rute for cykelmotionister, som skal ud af København for at komme ud til landevejskørsel. I de seneste år er motionscykling blevet mere populært, og det har givet flere motionister på ruten. Selv om antallet af pendlere også er steget, er den relative andel af pendlere faldet på grund af de øgede antal motionister.

4.3 Hyppighed for cykling på ruten

Langt de fleste cyklister kører dagligt eller næsten dagligt ruten, hvilket ses af Figur 9. Dette er ikke overraskende, eftersom cyklisterne overvejende er pendlere, der har samme transportbehov hver dag.

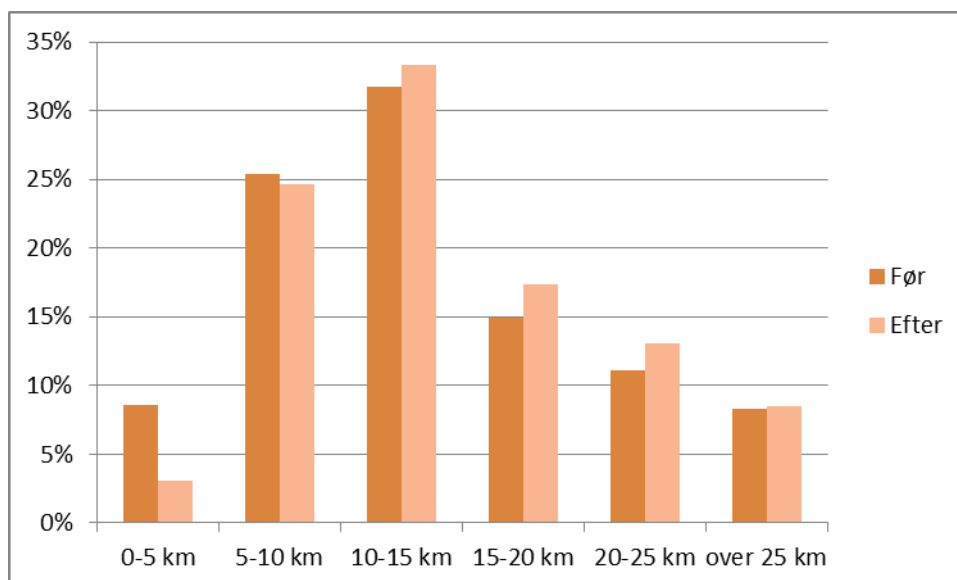
Der er ikke væsentlig forskel mellem før- og efter-undersøgelsen med hensyn til hyppigheden.



Figur 9: Hyppighed for cykling på Farumruten

4.4 Kørt distance

Cyklisternes gennemsnitlige kørt distance er øget fra 13,7 km i førundersøgelsen til 14,7 km i efterundersøgelsen, hvilket primært skyldes nogle enkelte lange (motions-)ture. Fordelingen af turlængder i kategorier er nogenlunde uændret, hvilket ses af Figur 10.



Figur 10: Kørt distance på turen

Der er en lille tendens til, at der er lidt flere cyklister på de længste ture, hvilket må tilskrives den højere andel af motionscyklister i efterundersøgelsen.

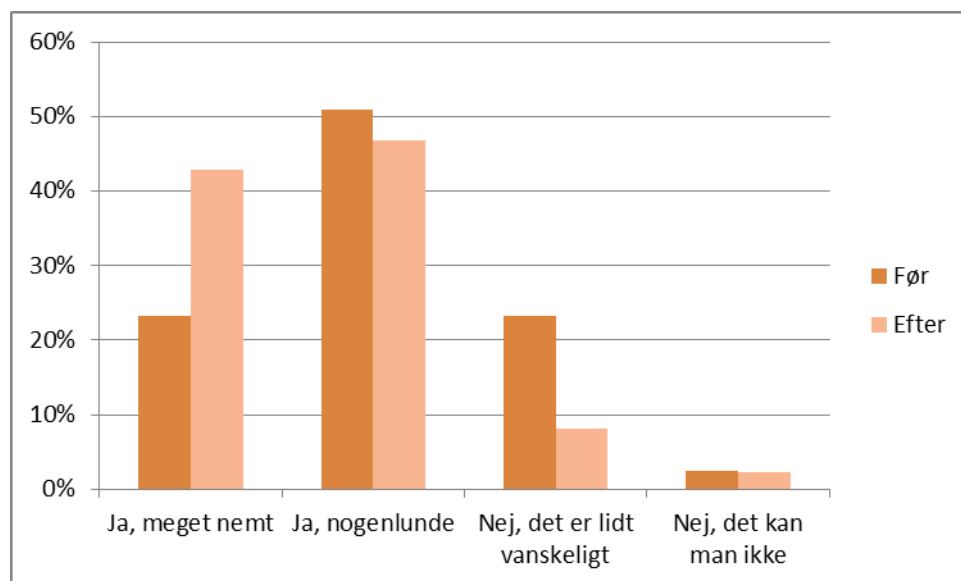
Under alle omstændigheder er der tale om relativt lange cykelture, hvilket stemmer godt overens med, at målgruppen for Supercykelstien er pendlere, der kører 5 km eller mere.

Distancen er i øvrigt væsentligt længere end på Albertslundruten, som er den første Supercykelsti. På Albertslundruten var den gennemsnitlige distance i 2012 (efter at ruten var lanceret som Supercykelsti) 7,5 km, og under 20% af turene var over 10 km lange. En mulig årsag til dette er, at oplandene har forskellig struktur. På Farumruten er der stor koncentration af befolkning i Værløse og Farum, der ligger 15-20 km fra København, mens der på den midterste del af ruten (i Utterslev Mose) er mere tyndtbeholdet. På Albertslundruten er der derimod en mere jævn fordeling af befolkningsunderlaget langs hele ruten.

En anden årsag er, at langdistancependlere fra Taastrup og Albertslund har en attraktiv alternativ rute i form af Roskildevejen, der går i lige linje til København. Pendlere fra Farum og Værløse har derimod ikke tilsvarende alternativer til Farumruten.

4.5 Jævn hastighed

Cyklisterne blev spurgt, om det er nemt at holde en jævn hastighed på ruten. Svarene ses i Figur 11:



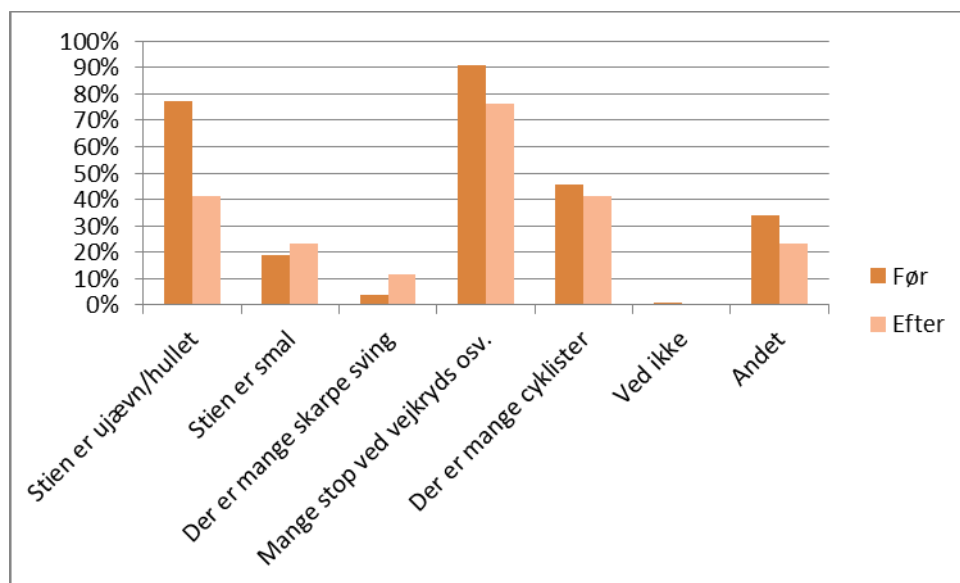
Figur 11: Mulighed for at holde en jævn hastighed

Som det ses, er der i efterundersøgelsen 90%, der svarer, at det er nogenlunde eller meget nemt at holde en jævn hastighed. Det er en markant fremgang i forhold til før-undersøgelsen, hvor den tilsvarende andel var 74%.

Tilsvarende er der kun 8% i efter-undersøgelsen, som synes at det er lidt vanskeligt at holde en jævn hastighed, mens det i før-undersøgelsen var 23%. Dette indikerer således, at fremkommeligheden er blevet væsentligt forbedret på ruten.

Det skal bemærkes, at der blandt de cyklister, der fik kortet udleveret i Københavns Kommune, var 18%, som fandt det vanskeligt at holde en jævn hastighed, altså en noget højere andel end gennemsnittet. Dette bekræfter, at det især er på den inderste del af ruten, der kan være problemer med at holde en jævn hastighed, mens det er nemmere på strækningerne i Furesø og Gladsaxe Kommuner.

De cyklister, der angav at det var svært at holde en jævn hastighed på ruten, blev bedt om at angive en eller flere årsager til dette, hvilket ses i Figur 12.



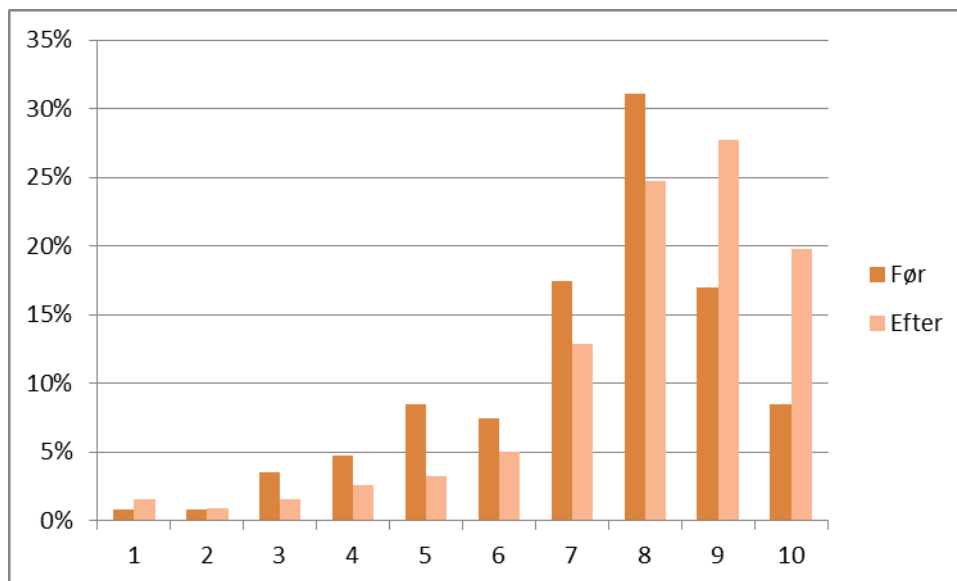
Figur 12: Årsager til lav fremkommelighed (mulighed for at angive flere svar, hvorfor svarene summerer til mere end 100%)

Der er store ligheder mellem svarene i før- og efterundersøgelsen. Det er således stadig de mange stop ved vejkrøds og lignende, der er den mest generende faktor. Den mest markante forskel er, at den forbedrede belægning slår igennem, da der i efter-undersøgelsen kun er halvt så mange, der nævner ujævnheder og huller.

Det er desuden værd at bemærke, at stigningen i antallet af cyklister ikke har ført til, at der er flere, der nævner antallet af cyklister som en årsag til manglende fremkommelighed.

4.6 Oplevet tryghed

Cyklisterne blev bedt om at angive, hvor trygge de føler sig på en skala fra 1 til 10. Den mellemliggende graduering af skalaen var overladt til cyklisterne egen vurdering.



Figur 13: Oplevet tryghed på ruten

Besvarelsene ses i Figur 13, der viser en markant stigning i den oplevede tryghed. I efter-undersøgelsen ligger 73% af svarene i de tre øverste kategorier, mens det tilsvarende tal i før-undersøgelsen er 57%.

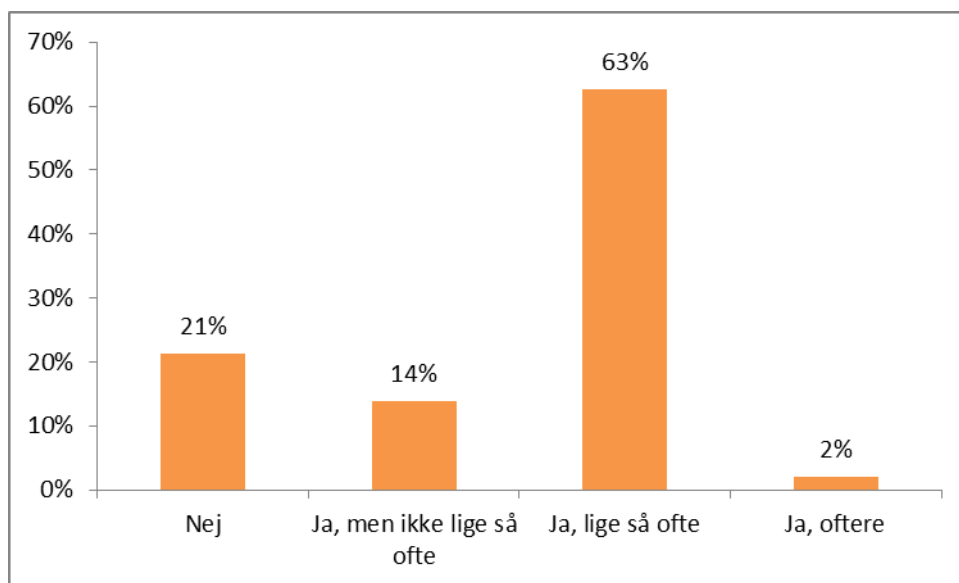
Den gennemsnitlige oplevede tryghed er øget fra 7,3 til 8,1.

Der er kun få, som har angivet, hvad der kunne få dem til at føle sig mere trygge, men der er dog et par ting der går igen og som også går igen i svarene på de mere generelle spørgsmål.

Flere synes at der mangler lys flere steder på ruten samt at der på dele af ruten er mange hunde og gående som er til fare. Andre svarer at alle stierne på ruten burde ensrettes, så der ingen dobbeltrettede stykker er. En del kommenterer også, at selv på de ensrettede stykker er der mange der cykler mod kørselsretningen.

4.7 Tidligere cykling på Farumruten

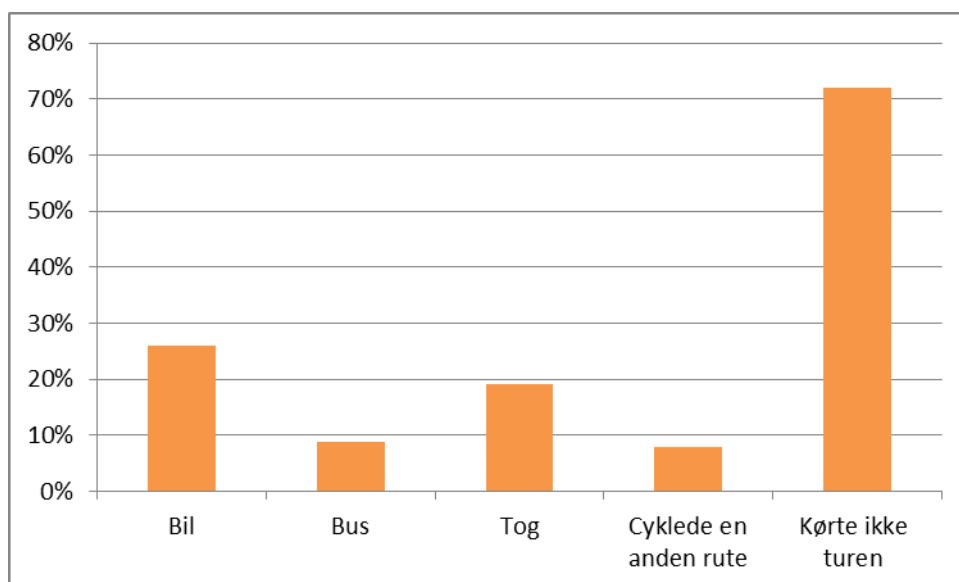
Der er 79% af de adspurgte, som også kørte på strækningen, inden den blev indviet som Farumruten. Heraf kørte langt de fleste med samme hyppighed som i dag, hvilket vil sige, at de ikke har ændret adfærd som følge af etableringen af ruten.



Figur 14: Tidligere cykling på Farumruten

Der er 21%, som angiver at de ikke kørte turen tidligere, og de er blevet spurgt om deres tidligere transportform, hvilket ses i Figur 15. Tallene er baseret på blot 139 svar, hvorfor der er væsentlig usikkerhed på dem. For størstedelens vedkommende havde de ganske enkelt ikke behov for at køre turen. De er således nye trafikanter, der er kommet til som følge af f.eks. ny bolig eller nyt arbejde.

Det er dog værd at bemærke, at en fjerdedel af de adspurgte har benyttet bil tidligere, og at de således er blevet overflyttet til cykel. Derudover er der knap 30%, der tidligere har benyttet kollektiv trafik.



Figur 15: Tidligere benyttet transportform (mulighed for at afgive flere svar, hvorfor tallene summerer til mere end 100%)

Dette resultat viser, at det er muligt at flytte bilister (og kollektivrejsende) over på cykel, hvis cykelturen er tilstrækkeligt attraktiv og tilstrækkeligt kommunikeret,

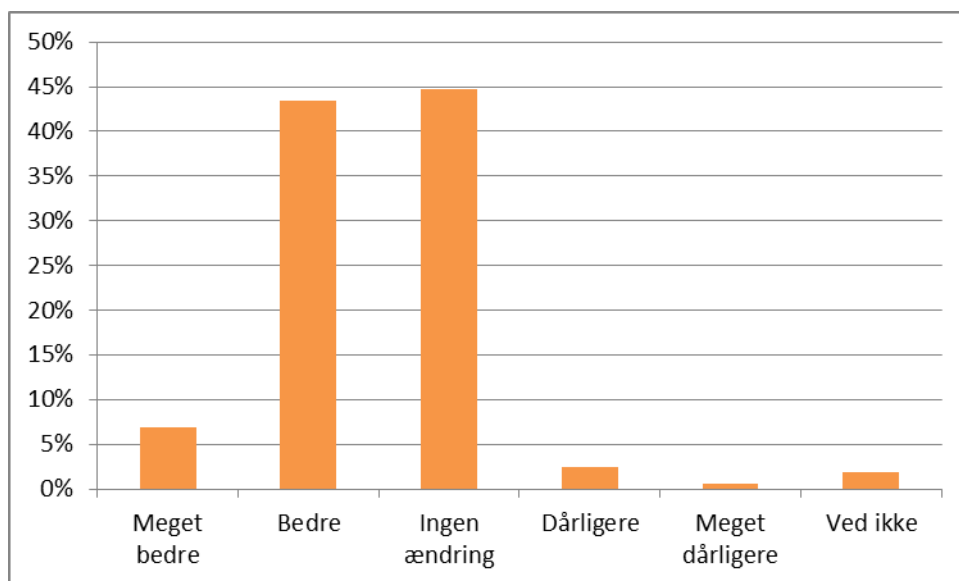
således at den er synlig og kendt af alle trafikanter. De tidligere bilister udgør en vigtig målgruppe for Supercykelstien, og de er derfor analyseret nærmere.

Blandt de tidligere bilister er der 24% som siger, at de enten brugte bil eller kollektiv trafik tidligere. De sidste 76% har kun angivet bil som tidligere transportmiddel. Stort set alle de tidligere bilister (98%) er pendlere, mens de sidste 2% har "fritid" som turformål. Den gennemsnitlige distance for de tidligere bilister er 17,6 km, dvs. at de kører lidt længere end gennemsnitscyklistens 14,7 km.

Resultatet viser i øvrigt også, at nytilkomne trafikanter er en vigtig målgruppe for Supercykelstierne. Transportvaner mellem bolig og arbejde fastlægges relativt hurtigt, når man har skiftet job eller bolig, så derfor er det vigtigt, at Supercykelstien fremstår som en attraktiv mulighed lige fra starten, når nye borgere f.eks. flytter til kommunen, eller når nye arbejdspladser etableres.

4.8 Samlet cykeloplevelse

Cyklisternes samlede cykeloplevelse i forhold til før Supercykelstien er vist i Figur 16.



Figur 16: Samlet cykeloplevelse i forhold til tidligere

Halvdelen af cyklisterne synes, at de får en bedre eller meget bedre cykeloplevelse med Supercykelstien, mens 45% ikke synes, at der er nogen ændring. Et ganske lille antal siger, at oplevelsen er blevet dårligere.

I kommentarfelterne har flere af de adspurgte angivet, at der for så vidt ikke er sket de store ændringer på ruten. Der var i forvejen en glimrende cykelsti langs motorvejen, og som en respondent udtrykker det "bliver den ikke anderledes af, at man maler en orange stribe".

Der er også flere af de adspurgte, der er utilfredse med krydsningen af Klausdalsbrovej, der udgør en tidskrævende forhindring på ruten. Forholdene ved Klausdalsbrovej er ifølge cyklisterne ikke blevet bedre, snarere tværtimod. Vejen er snørklet, og lyssignalet har et omløb, der virker ulogisk for cyklister. En respondent anfører for eksempel, at der forekommer faser med grøn pil for højresvingende biler, selv på tidspunkter, hvor der slet ikke er nogen biler i krydset.

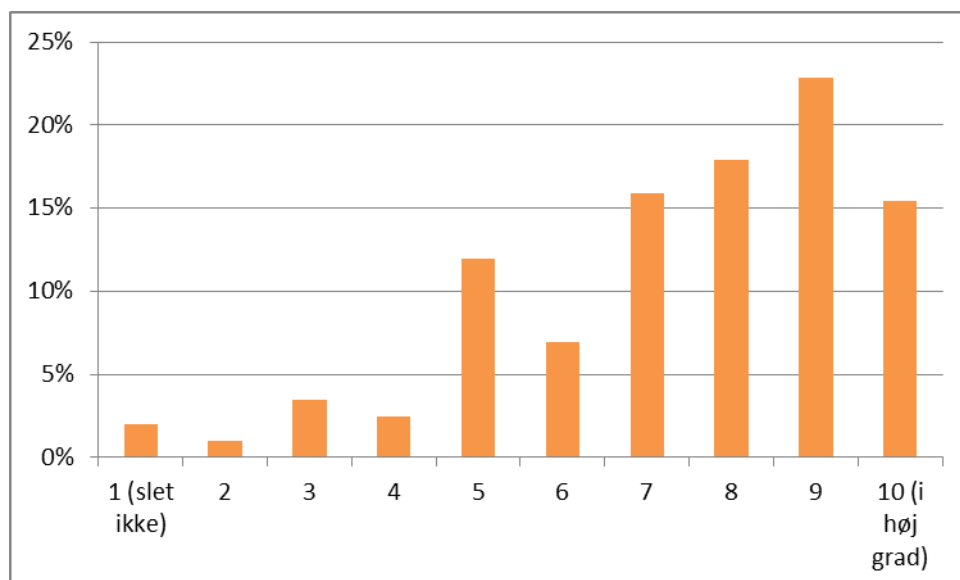
Flere af de adspurgte foreslår omfattende ændringsforslag, f.eks. etablering af en cykelbro over Klausdalsbrovej.

Utilfredsheden er tilsyneladende ikke signifikant forskellig mellem nord- og sydgående trafik, men det kan tilskrives at folk svarer ud fra deres generelle mening om krydset og ikke om den præcise situation, hvor de fik udleveret kortet. Stort set alle cyklisterne er som nævnt regelmæssige pendlere, der derfor jævnligt krydser Klausdalsbrovej i begge retninger.

4.9 Forventninger om Supercykelsti

Respondenterne er blevet spurgt om, hvorvidt ruten lever op til deres forventninger om en Supercykelsti. Svarene kunne gives på en skala fra 1 ("slet ikke") til 10 ("i høj grad"), men den mellemliggende graduering var overladt til respondenterne selv.

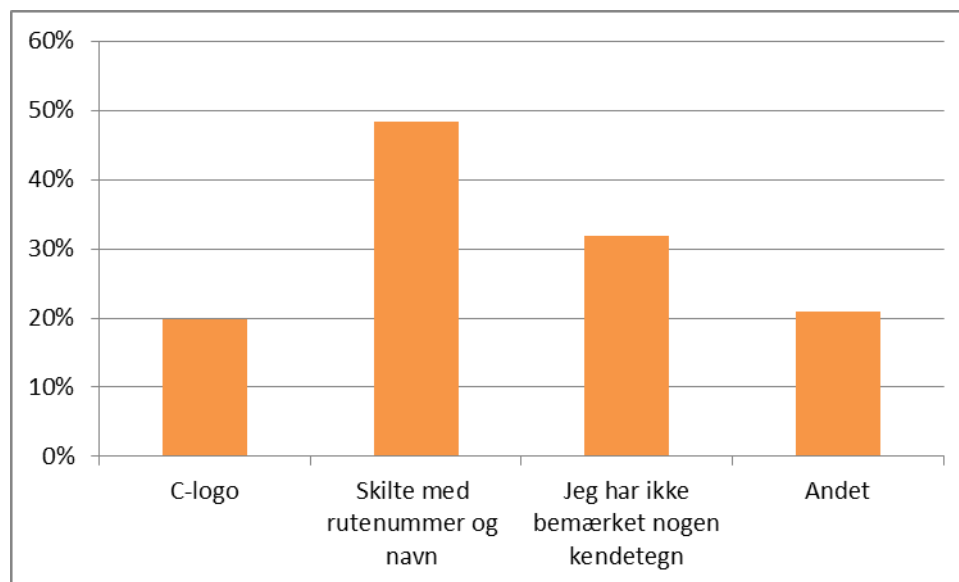
Svarene fremgår af Figur 17, hvoraf det ses at langt de fleste svar er i den positive ende af skalaen, og det må ud fra figuren konkluderes, at Supercykelstien lever op til brugernes forventninger.



Figur 17: Forventninger om Supercykelsti

4.10 Kendetegn og servicefunktioner på ruten

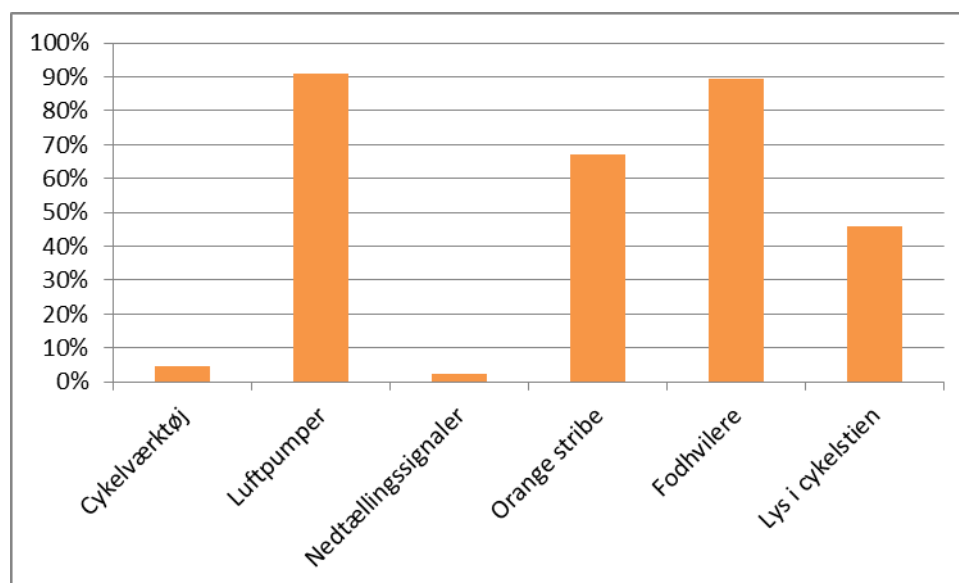
Respondenterne er blevet spurgt om, hvilke kendetegn og servicefunktioner, de har bemærket på ruten. Svarene fremgår af Figur 18, hvoraf det ses, at det hyppigst observerede kendetegn er skiltene med rutenummer og navn, som knap halvdelen af de adspurgte har bemærket.



Figur 18: Observerede kendetegn på ruten (mulighed for at afgive flere svar, hvorfor tallene summerer til mere end 100%)

Det orange C-logo er bemærket af ca. 20%, mens en tilsvarende andel angiver, at de har bemærket andre kendetegn.

En tredjedel af de adspurgte siger, at de ikke har bemærket nogen kendetegn, og at der med andre ord for dem ikke er noget visuelt, der fortæller dem, at de kører på en Supercykelsti.



Figur 19: Observerede servicefunktioner på ruten

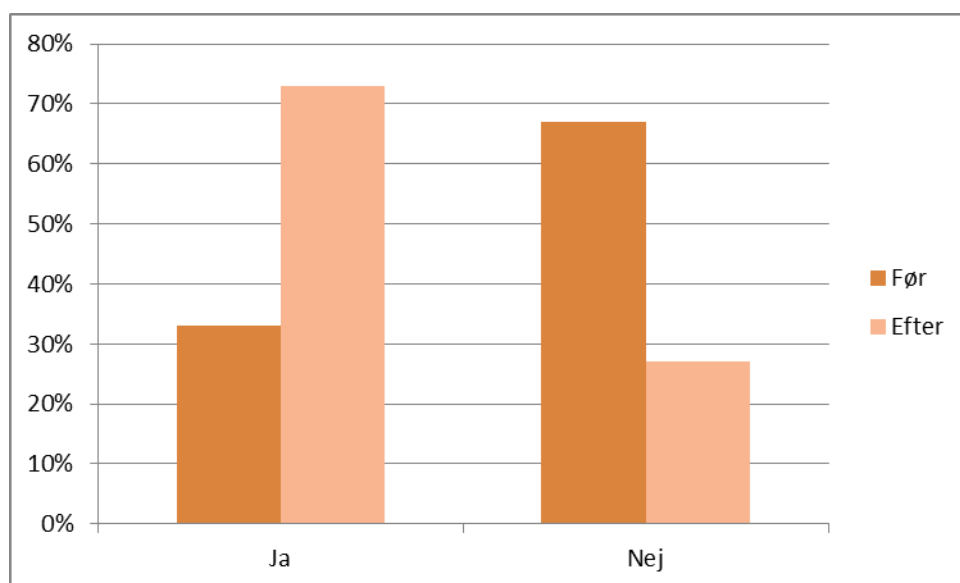
Blandt servicefunktionerne er det især luftpumperne og fodhvilerne, der begge er blevet bemærket af 90% af cyklisterne. To tredjedele har bemærket den orange stribe, mens knap halvdelen har bemærket lysene i cykelstien. Sidstnævnte må tilskrives, at lysene kun bemærkes ved kørsel i mørke.

Fodhvilerne er blevet anvendt af tre fjerdedele af cyklisterne, mens 22% har prøvet luftpumperne.

Cyklisterne er også blevet spurgt om deres tilfredshed med servicefunktionerne. Luftpumperne har ikke været den store succes, idet over halvdelen af brugerne er utilfredse eller meget utilfredse med dem. Fodhvilerne er derimod populære blandt brugerne, om end de er mindre væsentlige for en god service. For både fodhvilerne og cykelpumper gælder imidlertid, at de ikke tillægges større betydning af brugerne.

4.11 Kendskab til konceptet

Brugerne er blevet spurgt, om de kender betegnelsen ”Farumruten” for Supercykelstien, og om de kender hjemmesiden www.Supercykelstier.dk.



Figur 20: Kendskab til udtrykket ”Farumruten”

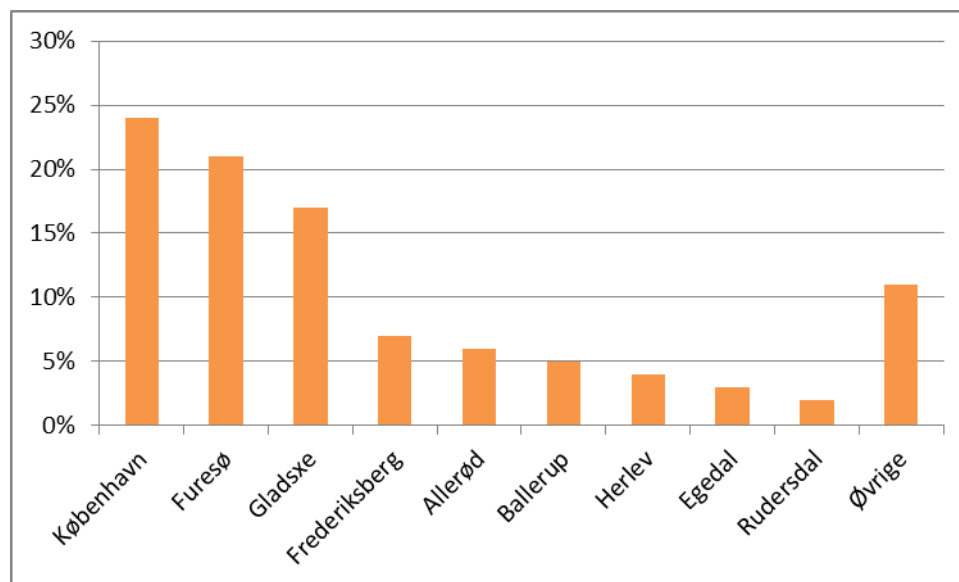
Tre fjerdedele af cyklisterne i efter-undersøgelsen kender udtrykket ”Farumruten”, mens den sidste fjerdedel ikke har hørt udtrykket. I før-undersøgelsen var fordelingen stort set omvendt, så der er sket en stor forbedring i kendskabet.

Lidt over halvdelen af cyklisterne (53%) kender ikke hjemmesiden, mens 28% har besøgt den. De sidste 19% har hørt om hjemmesiden, men har ikke besøgt den.

Supercykelstiernes Facebook-side er stort set ukendt, idet 88% af de adspurgte ikke kender den, mens kun 4% har besøgt den. De sidste 8% har hørt om den, men ikke besøgt den.

4.12 Bopælskommune

Respondenterne er også blevet spurgt om deres bopælskommune, hvilket ses i Figur 21.



Figur 21: Respondenternes bopælskommune

Ikke overraskende kommer to tredjedele af cyklisterne fra de tre kommuner, som ruten løber igennem, og heraf er de fleste fra de to kommuner i rutens to ender, henholdsvis København og Furesø.

De øvrige cyklister kommer primært fra de umiddelbare nabokommuner, specielt Frederiksberg, der er hjemsted for 7% af de adspurgte. Kommunerne i kategorien ”øvrige” er overvejende i hovedstadsområdet, men der er også enkelte cyklister fra f.eks. Fredensborg og Frederikssund.

4.13 Forslag til forbedringer og øvrige kommentarer

Spørgekortet indeholdt mulighed for at tilføje kommentarer og forbedringsforslag, og der var 373 af de adspurgte – svarende til 41% – der benyttede sig af dette.

Besvarelsene er indsat i uredigeret form i Bilag C, hvor de er grupperet i en række hovedemner. Nedenfor gives et kort sammendrag af de enkelte emner.

4.13.1 Fejning, snerydning, beskæring mv.

Der er 59 kommentarer (7% af de adspurgte), der vedrører fejning, beskæring mv. Heraf er næsten alle kritiske.

27 (3%) siger, at snerydningen er dårlig, og at der bør saltes på steder, hvor der løber vand på tværs af stien, der derfor kan blive meget glat. Problemet fremhæves

især for den del af stien, der ligger i Københavns Kommune. Der er kun 2 af de adspurgte, som udtrykker tilfredshed med snerydningen.

15 af de adspurgte udtrykker utilfredshed med fejningen, og også her er det især i Københavns Kommune, bl.a. i Gothersgade. Ud over sten, grus og visne blade ligger der også affald på ruten, og en enkelt respondent nævner, at der bliver kastet flasker ned på stien fra de broer, der går over stien.

Endelig er der 18, der savner beskæring af beplantningen langs ruten. Det er i sagens natur hovedsageligt på strækninger med meget beplantning, herunder Utterslev Mose og området omkring Mørkhøj.

4.13.2 Kørselsadfærd

13 af de adspurgte siger, at der opstår problemer i forbindelse med cykelmotionister, der kører væsentligt hurtigere end andre cyklister, og som derfor ofte må overhale. Motionisterne har ikke altid ringeklokke, de kører meget tæt på andre cyklister i overhalinger, og de udviser i det hele taget en aggressiv adfærd ifølge besvarelsene.

Dobbeltrettet trafik nævnes som et problem af 14 af de adspurgte. Tilsyneladende er problemet ikke kun på de steder, hvor stien rent faktisk er dobbeltrettet, men også – og måske især – på de steder, hvor der er cyklister, der ulovligt kører imod køreretningen. Enkelte anfører, at der også er knallerter, der kører imod ensretningen.

Tre af de adspurgte nævner uklare vigepligtsforhold på de steder, hvor der er stier, som støder til Supercykelstien, og hvor der burde være hjåntænder. Når der ikke er afmærkning, gælder der principielt almindelig højrevigepligt, men det overholdes ikke, og derfor kan der opstå farlige situationer.

4.13.3 Kriminalitet

Der er syv af de adspurgte, der enten selv er blevet bestjålet på ruten, eller kender nogen, der har været udsat for tyveri. Det er sket på strækningen mellem Motorring 3 og Ring 4, hvor der er flere mørke tunneller. Tyverierne er begået af unge mænd på knallert eller scooter.

4.13.4 Cykelpumper

De opstillede cykelpumper langs Supercykelstien kommenteres af 16 af de adspurgte. Heraf er 11 negative, idet de udtrykker utilfredshed med pumperne, som angives at være svære at betjene, ikke passer til alle typer ventiler – eller bare ikke virker. En enkelt cyklist siger, at slangen på pumpen er for kort, og de sidste 4 kommentarer udtrykker tilfredshed med pumperne.

4.13.5 Klausdalsbrovej

Der er 43 af de adspurgte, der nævner forholdene ved krydsningen af Klausdalsbrovej. Heraf kan fremhæves, at 16 af dem ønsker bro(er) over Klausdalsbrovej i stedet for de signalregulerede stikrydsninger af hensyn til fremkommelighed og sikkerhed ved krydsning .

Derudover omtales den eksisterende østlige signalregulerede sti-krydsning af 7 respondenter negativt, og det fremhæves at signalomløbet er uhensigtsmæssigt. For eksempel er der en lang fase med grønt for biler, selv om der ikke er nogen svingende biler. Den nyetablerede signalregulering ved den vestlige sti-krydsning omtales i 5 tilfælde positivt og i 5 tilfælde negativt. Besvarelsene indeholder også iagttagelser af både cyklister og bilisters rødkørsel (4) på Klausdalsbrovej.

Etablering af broer over Klausdalsbrovej ville medføre markant større tilfredshed blandt cykelpendlerne. Det vil fortsat være nødvendigt at bevare signalreguleringen på den vestlige side af motorvejen af hensyn til skolevejen mellem Gladsaxe Skole og Kagså kvarteret. Det anbefales at foretage registreringer af det faktiske omfang af rødkørsler for både cyklister og bilister på Klausdalsbrovej samt at afsøge muligheder for yderligere fremkommelighed for cyklister i begge signalanlæg..

4.13.6 Øvrige vejkrydsninger

Øvrige vejkrydsninger nævnes af 19 af de adspurgte. Det gælder især lyskrydsene i Københavns Kommune, hvor der bl.a. mangler samordning. Derudover nævnes udkørslen fra Furesøbadet af fire af de adspurgte. Udkørslen er problematisk på grund af dårlige oversigtsforhold, og det forværres af, at cyklisterne kører ned ad bakke og derfor kører meget hurtigt.

4.13.7 Afstribning, skiltning mv.

Der er 16 kommentarer, der vedrører afstribning og skiltning. Heraf er der én, der udtrykker tilfredshed med skiltningen, mens de øvrige 15 har forskellige kritikpunkter, herunder at der ønskes en bedre skiltning. En anden kommentar er, at der mangler hjåltænder på de cykelstier, der støder til Supercykelstien, og at vigepligtsforholdene derfor er uklare.

Manglende afmærkning af dobbeltrettede cykelstier nævnes af nogle få cyklister, og en enkelt har den interessante observation, at mange cyklister opfatter den orange stribe som en kantlinje, og at de derfor ikke udnytter cykelstiens fulde bredde.

4.13.8 Belægning

Belægningen nævnes af 46 af de adspurgte, og de har alle sammen negative bemærkninger om huller og ujævnheder. Den dårligste belægning findes i Københavns Kommune, men også omkring Kollekolle i Furesø Kommune er der kritik af belægningen. Dette er i øvrigt i god overensstemmelse med de gennemførte jævnhedsmålinger.

4.13.9 Belysning

Vejbelysningen er det enkeltemne, der får flest bemærkninger, nemlig 79. Fire af dem er positive over for diodelysene i cykelstien, men de øvrige 75 har forskellige kritikpunkter. Generelt siger kommentarerne, at ruten er dårligt oplyst, navnlig i tunnellerne. Strækningen gennem Utterslev Mose fremhæves også som et dårligt oplyst sted.

Furesø Kommune har i andre sammenhænge fået mange positive kommentarer vedrørende diodelysene i Supercykelstien, men det er ikke kommet lige så stærkt til udtryk i denne evaluering, formentlig fordi cyklisterne har lagt mere vægt på de negative kommentarer om manglende belysning på andre dele af ruten.

4.13.10 Øvrige kommentarer

Endelig er der 95 kommentarer, der er kategoriseret som ”øvrige”. Langt de fleste er generel ros til Supercykelstien og konceptet samt almindelig glæde over at have mulighed for at cykle. Der er dog 15 af kommentarerne, der nævner, at de ikke har oplevet nogen reelle forandringer af Farumruten efter etableringen som Supercykelsti. Dermed ikke sagt, at de er utilfredse med ruten, tværtimod fremhæver de den som en god rute, men de synes ikke, at den er blevet hverken værre eller bedre af at blive udnævnt til Supercykelsti.

5 Maskinelle tællinger

I både før- og efterundersøgelserne er der benyttet maskinelle tællinger med én tællestation pr. kommune. Der er talt i én uge ved hver undersøgelse, og i begge tilfælde var det i uge 25, som er tredje uge i juni og næstsidste uge inden skolernes sommerferie.

Trafikken har et vist sommerpræg i denne uge, hvor de ældste klasser i skolen går til eksamen og derfor ikke cykler hver dag. Feriesæsonen er dog endnu ikke begyndt for alvor, og da der er talt i præcis samme uge ved de to undersøgelser, er det et validt grundlag for sammenligningerne.

Tællestationerne var i samråd med kommunerne placeret ved:

- › Furesø Kommune: Frederiksborgvej/Fiskebæksbroen
- › Gladsaxe Kommune: Klausdalsbrovej/Hillerødmotorvejen
- › Københavns Kommune: Utterslevvej/Hareskovvej

I begge undersøgelser bød vejret på almindeligt dansk forsommervej med nogen regn og svag vind fra vest. Mere præcise vejrdata er givet i Tabel 1.

Tabel 1: Vejret i tælleperioderne i 2012 og 2104

Dag	Før-undersøgelsen 2012	Efter-undersøgelsen 2014
Mandag	6 mm regn, 10-18°, svag vind	Tørt, 6-22°, svag vind
Tirsdag	Tørt, 10-20°, svag vind	Tørt, 8-23°, svag vind
Onsdag	Tørt, 10-20°, svag vind	Tørt, 10-25°, svag vind
Torsdag	Tørt, 5-20°, svag vind	3 mm regn, 10-20°, svag vind
Fredag	15 mm regn, 10-20°, svag vind	6 mm regn, 10-20°, svag vind
Lørdag	2 mm regn, 10-15°, svag vind	<1 mm regn, 6-20°, svag vind
Søndag	24 mm regn, 10-17°, svag vind	< 1 mm regn, 6-20°, svag vind

I før-undersøgelsen faldt der således i alt 47 mm regn, mens der i efter-undersøgelsen var under 10 mm. Før-undersøgelsen havde desuden to dage med massiv regn (over 10 mm).

De detaljerede data fra tællingerne er gengivet i Bilag D, og i det følgende gives en oversigt over resultaterne.

Gennemsnitstallene for henholdsvis hverdag og weekend er vist i Tabel 2.

Tabel 2: Talt cykeltrafik i de to undersøgelser (cykler/døgn i begge retninger tilsammen. Tællingen på stierne langs motorvejen ved Klausdalsbrovej omfatter stierne på begg sider af motorvejen)

Sted	Hverdagsdøgntrafik		Weekenddøgntrafik	
	2012	2014	2012	2014
Frederiksborgvej	771	1.822	330	887
Klausdalsbrovej	1.346	1.982	492	943
Hareskovvej	2.993	3.973	855	1.548

Som det ses, er der sket en meget kraftig stigning på alle tre tællesteder, navnlig i weekenderne, hvor trafikken stort set er fordoblet.

Stigningen på Frederiksborgvej er meget kraftig – 136% på hverdage – men det skal bemærkes, at Furesø Kommune har gennemført tællinger¹ i 2013, der viser væsentligt højere tal end tællingen i 2012. Furesø Kommunes kortlægning angiver et gennemsnitstal på 1.478 cykler pr. dag (hverdag og weekend) i 2013, hvilket er meget højere end 2012, men i god overensstemmelse med 2014-tællingen, da der i så fald er tale om en lille stigning på 5% fra 2013 til 2014.

En del af stigningen i weekenden på alle tre tællesteder må tilskrives det massive regnvejr om søndagen i før-undersøgelsen. Netop søndagskørsel er udpræget fritidskørsel og dermed mere vejrfølsomt end f.eks. pendling.

En anden faktor kan være, at der er kommet flere motionscyklister til siden 2012. I efter-undersøgelsen er der som tidligere beskrevet en større andel, der under turformål angiver ”Andet” med en supplerende bemærkning om, at de kører motionskørsel.

Men uanset disse forhold er der tale om en markant stigning i cykeltrafikken, hvilket opfylder et af succeskriterierne for Supercykelstien. Stigningerne er i øvrigt også bekræftet af kommunernes generelle indtryk af cykeltrafikken på Supercykelstien.

I hverdagstællingerne er de procentvise stigninger på de tre tællesteder:

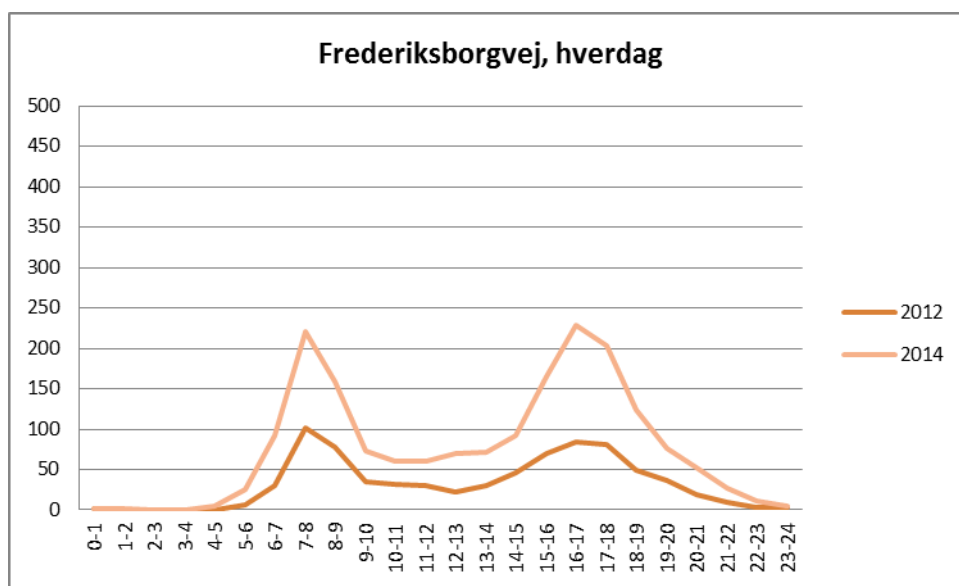
¹ Furesø Kommune: ”Kortlægning af cykelpendling i Furesø Kommune 2013”, GRontmij 2013

- › Frederiksborgvej: 136%
- › Klausdalsbrovej: 47%
- › Hareskovvej: 33%
- Vægtet gennemsnit: 52%

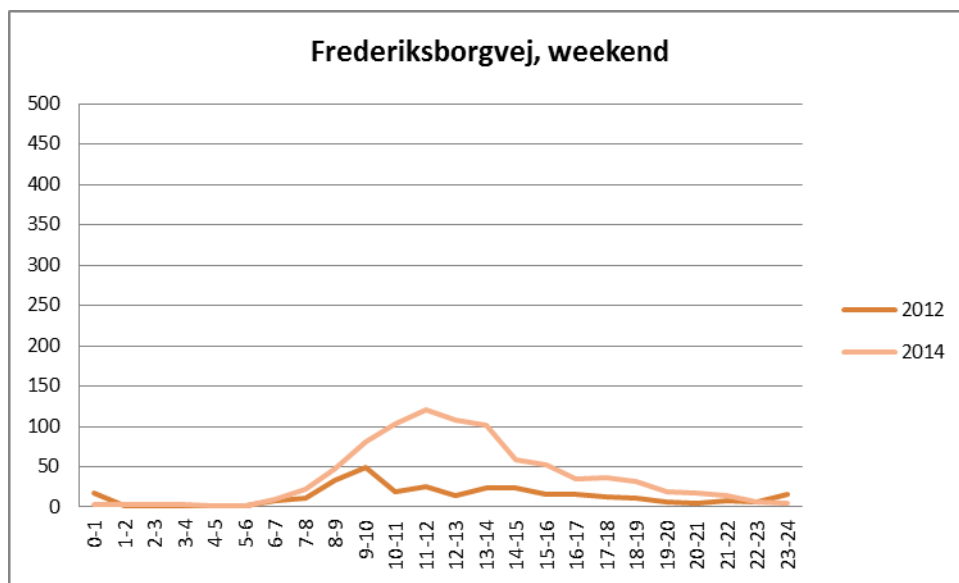
5.1 Frederiksborgvej

Tælleresultaterne for på Frederiksborgvej er vist i Figur 22 og Figur 23. På hverdagstællingen ses, at stigningerne navnlig er sket i spidstimerne om morgenen og om eftermiddagen, hvilket indikerer at de fleste nytilkomne cyklister er pendlere.

I weekendtrafikken er stigningen primært sket midt på dagen.



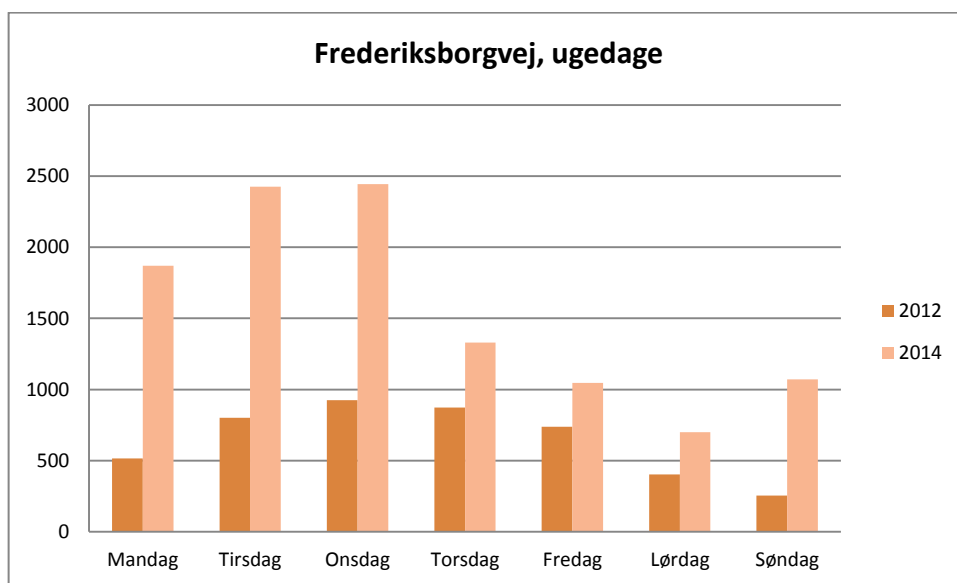
Figur 22: Hverdagstrafik på Frederiksborgvej (cykler/time, begge retninger tilsammen)



Figur 23: Weekendtrafik på Frederiksborgvej (cykler/time, begge retninger tilsammen)

For at få et indtryk af regnvejrets indflydelse på trafikken, er trafikken for hver enkelt dag angivet i Figur 24.

I før-undersøgelsen var der regnvejr mandag og fredag, hvor antallet af cykler ligger lidt lavere end på de øvrige hverdage. Desuden var der kraftig regn om søndagen, hvilket har haft en meget synlig indflydelse på antallet af cyklister.



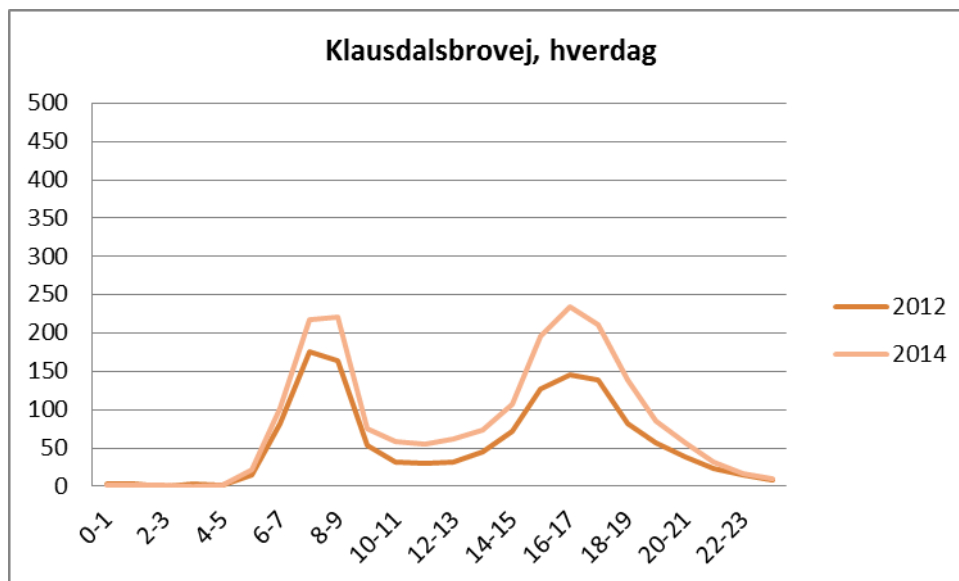
Figur 24: Cykeltrafik for hver enkelt dag (cykler/døgn, begge retninger tilsammen)

I efterundersøgelsen var der regnvejr torsdag og fredag, og det har haft en væsentlig større indflydelse end i før-undersøgelsen, idet antallet af cyklister kun er halvt så stort som på dage med godt vejr.

En del af forklaringen på dette kan igen være motionscyklisterne, der alt andet lige er mere vejrfølsomme end pendlerne, da de har nemmere ved at udsætte cykelturen til en dag med bedre vejr.

5.2 Klausdalsbrovej

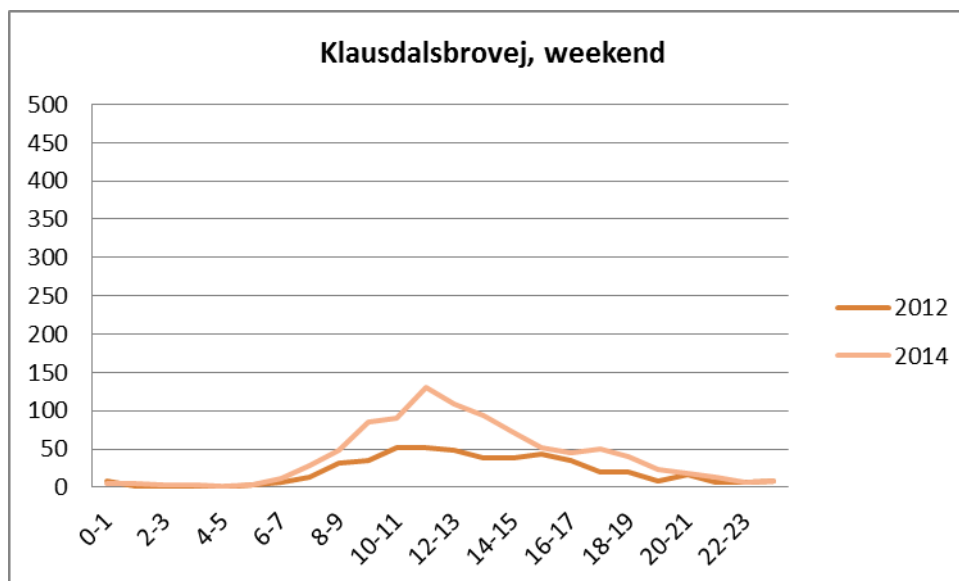
Også på cykelstien nord for krydsningen med Klausdalsbrovej er der sket en markant stigning. På hverdage er cykeltrafikken steget med 47% og i weekenden med hele 92%. Fordelingen hen over døgnet på hverdage er vist i Figur 25:



Figur 25: Hverdagstrafik på Supercykelstien nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen på begge sider af motorvejen)

Der er markante spidstimer både i 2012 og 2014, men stigningen i trafikken er fordelt over hele døgnet.

Weekendtrafikken er vist i Figur 26:



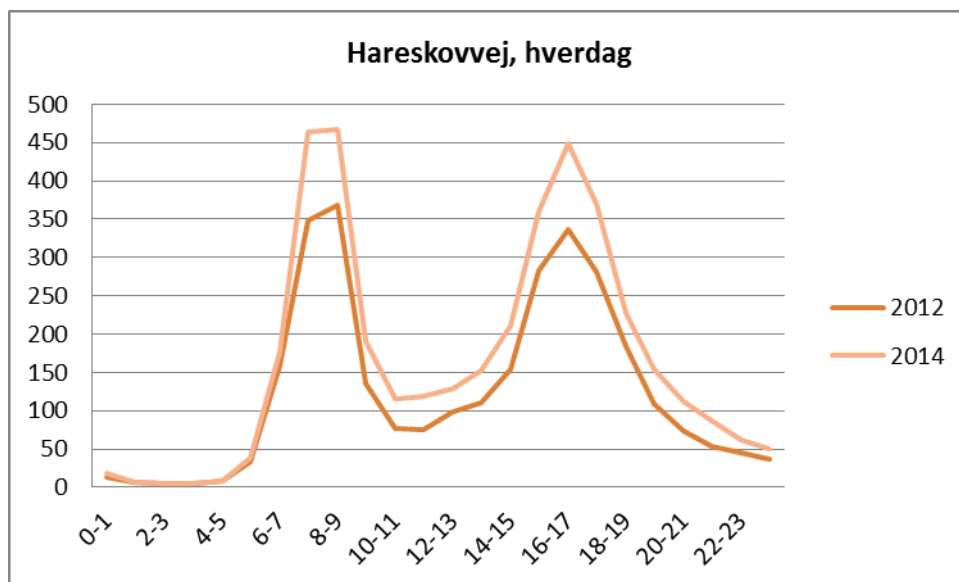
Figur 26: Weekendtrafik på Supercykelstien nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen på begge sider af motorvejen)

Der er en meget markant stigning midt på dagen, hvilket må tilskrives regnvejret i før-undersøgelsen samt cykelmotionisterne, der udgør en stor del af cyklisterne i weekenden.

5.3 Hareskovvej

Ved tællingen på Hareskovvej i Københavns Kommune er cykeltrafikken steget med 33% på hverdage og 81% i weekender.

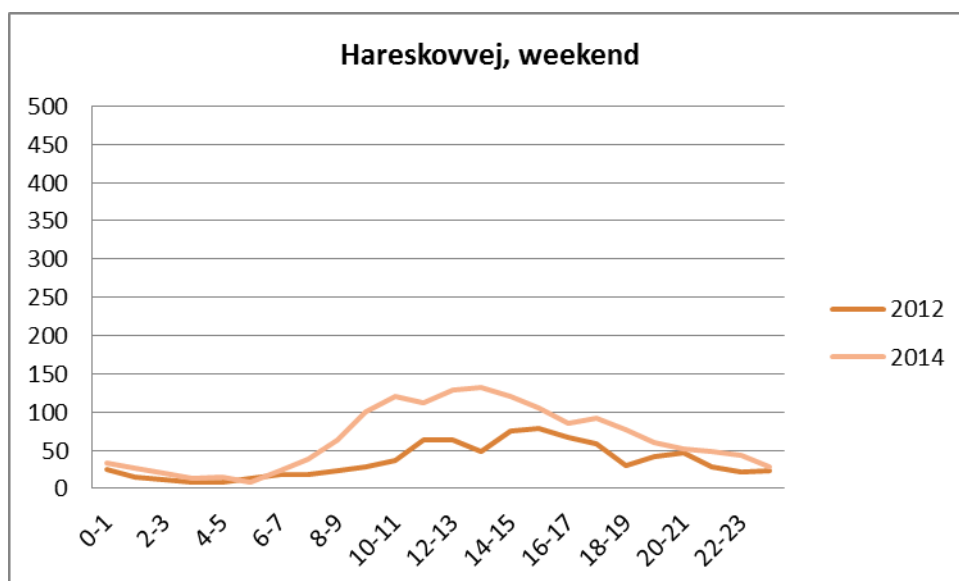
Døgnfordelingen på hverdage er vist i Figur 27:



Figur 27: Hverdagstrafik på Hareskovvej (cykler/time, begge retninger tilsammen)

Ligesom på de øvrige tællesteder er der markante spidstimer og en jævn fordeling af stigningen hen over døgnet.

Weekendtællingen er vist i Figur 28:



Figur 28: Weekendtrafik på Hareskovvej (cykler/time, begge retninger tilsammen)

I lighed med de andre tællesteder er stigningen især sket midt på dagen.

6 Rejsehastighedsmålinger

6.1 Metode

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

For *bil*trafik i byområder afhænger rejsehastigheden for den enkelte bil ikke så meget af bilen selv, men derimod af den øvrige trafik, trængsel, stop ved lyssignaler osv. Det betyder også, at alle biler på den samme strækning på det samme tidspunkt har nogenlunde samme rejsehastighed.

For *cykler* er der derimod langt større forskelle mellem rejsehastigheden, fordi det i højere grad er cyklisternes fysiske formåen, der er afgørende for hastigheden. Netop på Farumruten kan der forventes store forskelle, fordi der er et betydeligt antal motionister, der kan køre med hastigheder på 30-35 km/t eller mere, samtidig med at der er mere traditionelle cyklister, der kører omkring 20 km/t.

Ideelt set skulle man måle rejsehastigheden for et stort antal tilfældigt udvalgte cyklister i både før- og efterundersøgelsen og derefter sammenligne resultaterne.

Det har imidlertid ikke været muligt i denne analyse, og der er derfor benyttet en alternativ metode, hvor en testpendler har været udstyret med en gps og således har registreret hastighed og lokalisering. For at skabe et relativt validt datagrundlag har testcyklisten gennemcyklet ruten 5 gange i hver retning i både før- og efterundersøgelsen.

Testcyklisten er blevet bedt om så vidt muligt at følge det almindelige flow i trafikken. På den yderste del af ruten er der relativt få cyklister og dermed ikke noget almindeligt flow. På strækninger uden andre cyklister er testcyklisten blevet bedt om at holde en hastighed på ca. 20 km/t. Denne grænse er valgt for at eliminere påvirkningen fra vind og vejr, da man også i modvind kan holde en hastighed på 20 km/t.

På bakkerne har cyklisten kørt på frihjul nedad og har nogle steder opnået hastigheder på over 30 km/t. I den modsatte retning har det ikke altid været muligt at

holde en hastighed på 20 km/t opad bakke, men i disse tilfælde har cyklisten blot kørt så hurtigt som det var fysisk muligt.

6.2 Resultater

Der er foretaget 5 testkørsler i begge retninger. Hovedresultaterne kan ses i Tabel 3, der viser den faktiske rejsetid og antal stop.

Tabel 3: Resultater af hastighedsmålinger.

Retning	Før-undersøgelsen			Efter-undersøgelsen		
	Rejse-hastighed	Antal stop	Stop pr. km	Rejse-hastighed	Antal stop	Stop pr. km
Mod København	18,6 km/t	19	0,71	19,2 km/t	15	0,58
Mod Farum	19,0 km/t	16	0,61	19,5 km/t	13	0,50
Gennemsnit	18,8 km/t	17,5	0,66	19,4 km/t	14	0,54

Det ses af tabellen, at den faktiske rejsehastighed er lavere end de tilstræbte på 20 km/t, hvilket skyldes at testcyklisten har måttet stoppe helt op flere gange undervejs. Antallet af stop er nogenlunde ens i begge retninger med et gennemsnit på 17,5 i før-undersøgelsen, hvilket svarer til 0,66 stop pr km - eller i gennemsnit ca. 1.500 meter mellem stoppene.

I efter-undersøgelsen har antallet af stop været lidt mindre og rejsehastigheden dermed lidt højere. Der var i gennemsnit 0,54 stop pr. km, svarende til ca. 1.850 meter mellem stoppene.

De fleste af stoppene er ved signalregulerede kryds, hvilket primært er i Københavns Kommune. I Furesø kommune passerer ruten kun to signalregulerede kryds ved henholdsvis Fiskebækvej og Kollekollevej, og i Gladsaxe Kommune - hvor ruten løber langs Hillerød motorvejen - er der kun ét signalreguleret kryds, nemlig ved Klausdalsbrovej.

I efterundersøgelsen var turene knap tre minutter hurtigere end i før-undersøgelsen, og stort set hele tidsbesparelsen blev hentet i Københavns Kommune. Forbedringen må derfor tilskrives de fremkommelighedstiltag, der er iværksat i Københavns Kommune i form af forbedringer på Nørrebrogade og bedre samordning mellem lyskryds.

I Furesø og Gladsaxe Kommune var der inden etableringen af Supercykelstien reelt set ikke andre forsinkende elementer end de ovenfor nævnte signalregulerede kryds, og da de ikke er ændret med hensyn til fremkommelighed, har der ikke været mulighed for at opnå forbedret rejsehastighed.

Testturene viser heller ikke nogen forbedring i de to kommuner, og testcyklisten rapporterede, at cykelstien er bred, og der er så få cyklister på strækningen, at der ikke er problemer i forbindelse med overhalinger.

Dog blev krydsningen af Klausdalsbrovej fremhævet som en flaskehals (ligesom i mange af interviewene) på grund af besværlige kørselsforhold og korte grøntider for cyklister.

De steder, hvor det kan være svært at holde en hastighed på 20 km/t, skyldes i højere grad forhold som modvind og bakker, der jo ikke ændres af, at stien bliver lavet om til en Supercykelsti. Den største bakke er i den nordlige ende af ruten, hvor stien går under Hillerød motorvejen ved Fiskebækbroen. Passagen under broen ligger i en dal med ret lange og stejle bakker op til hhv. Farum mod nord og Kollekollevej mod syd. Op ad bakke er det svært at holde en hastighed på 20 km/t, og ned ad bakke kommer man op over 30 km/t på frihjul.

Længere mod syd – ved Kollekolle og ved Utterslev Mose – er der åbne strækninger, hvor man som cyklist er meget udsat for vinden, der derfor kan påvirke rejsehastigheden væsentligt.

I Københavns Kommune er der en tendens til, at man kører lidt hurtigere mod syd end mod nord, eftersom ruten stort set hele vejen fra Bellahøj til Nyhavn har et ganske svagt fald. Bellahøj ligger ca. 30 meter over havet, så på de ca. 6 km til Nyhavn er der et gennemsnitligt længdefald på 5 o/oo, hvilket kan mærkes nogle steder.

7 Jævnhedsmålinger

En vigtig parameter for cyklisters opfattelse af kørselskomfort er cykelstiens jævnhed. Dette kan samtidig være en ret subjektiv parameter, da cyklister kan have forskellige opfattelser af jævnhed.

En mere objektiv registrering kan opnås ved at anvende målinger og udtrykke det ved f.eks. et BPI (Bicycle Profile Index), som er et indeks for rutens jævnhed. Tallet udtrykker de vertikale bevægelser målt i mm pr. kørt meter.

Et BPI-tal på f.eks. 15 betyder således, at der på én kørt meter registreres 15 mm vertikal bevægelse. Som tommelfingerregel kan det siges, at BPI-værdier under 12 af de fleste cyklister opfattes som behagelig, jævn kørsel. Ved BPI-værdier mellem 12 og 15 kan cyklister mærke ujævnhederne, men underlaget er fortsat acceptabelt at køre på. BPI-værdier over 15 opfattes af de fleste cyklister som generende for fremkommeligheden.

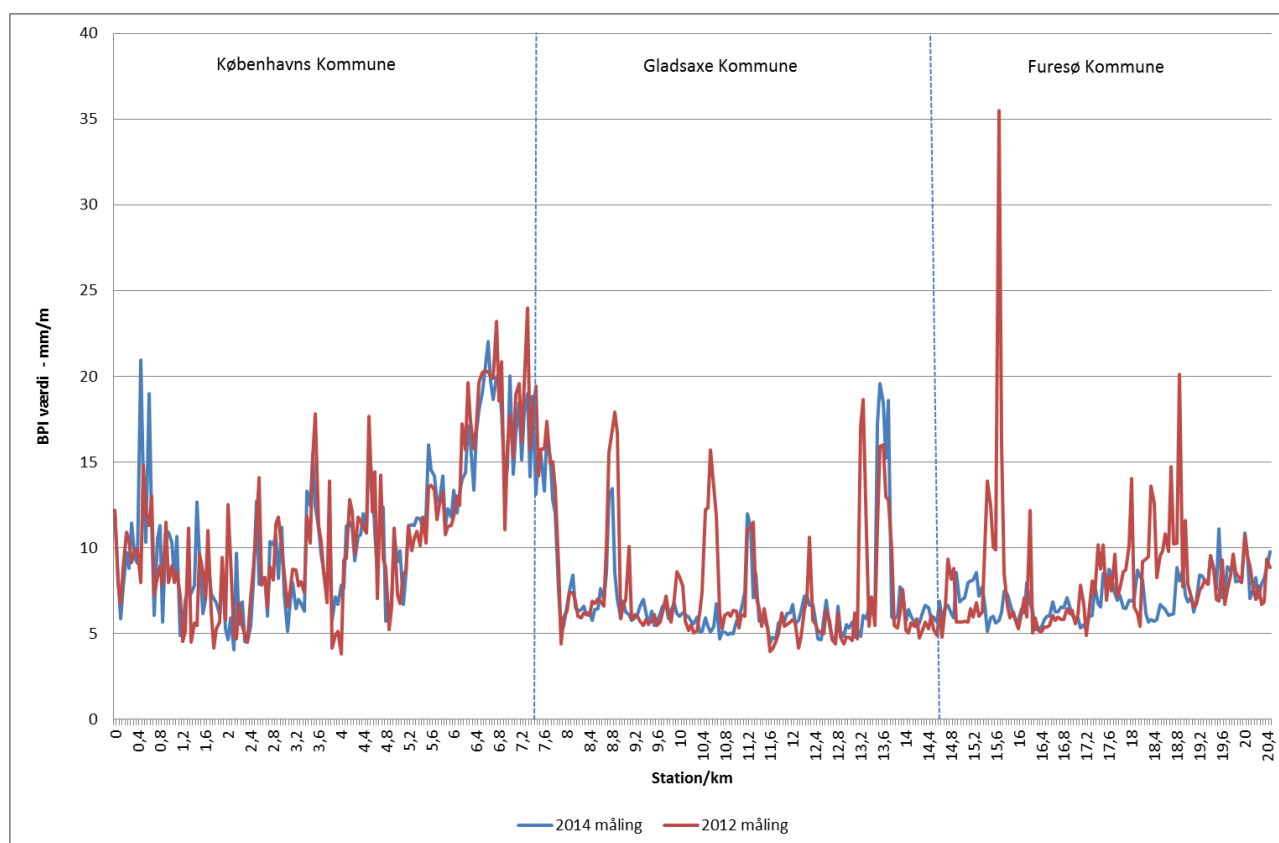
Nylagt asfalt har meget lave BPI-værdier, mens f.eks. belægninger med chaus-sé-sten allerede som nyanlagte har høje værdier og derfor opfattes som ubehagelige at cykle på.

Vi har både før og efter ændringerne gennemkørt ruten med en bil med special-udstyr, som kan registrere vertikale bevægelser, og som dermed giver et udtryk for stiens jævnhed. Ruten gennemkøres i begge retninger - og med samme hastighed.



Figur 29: Specialbil til jævnhedsmålinger

Resultatet af målingerne ses i Figur 30 og Figur 31.



Figur 30: Jævnhedsmålinger i 2012 og 2014 på den østlige cykelsti.

Som det ses, har der i 2012 været en stor ujævnhed omtrent 16 km fra København, hvilket er et sted lidt syd for Kollekollevej. Det må antages at være et konkret hul i cykelstien, som er blevet udbedret, eftersom stedet i 2014 ikke viser noget markant udsving.

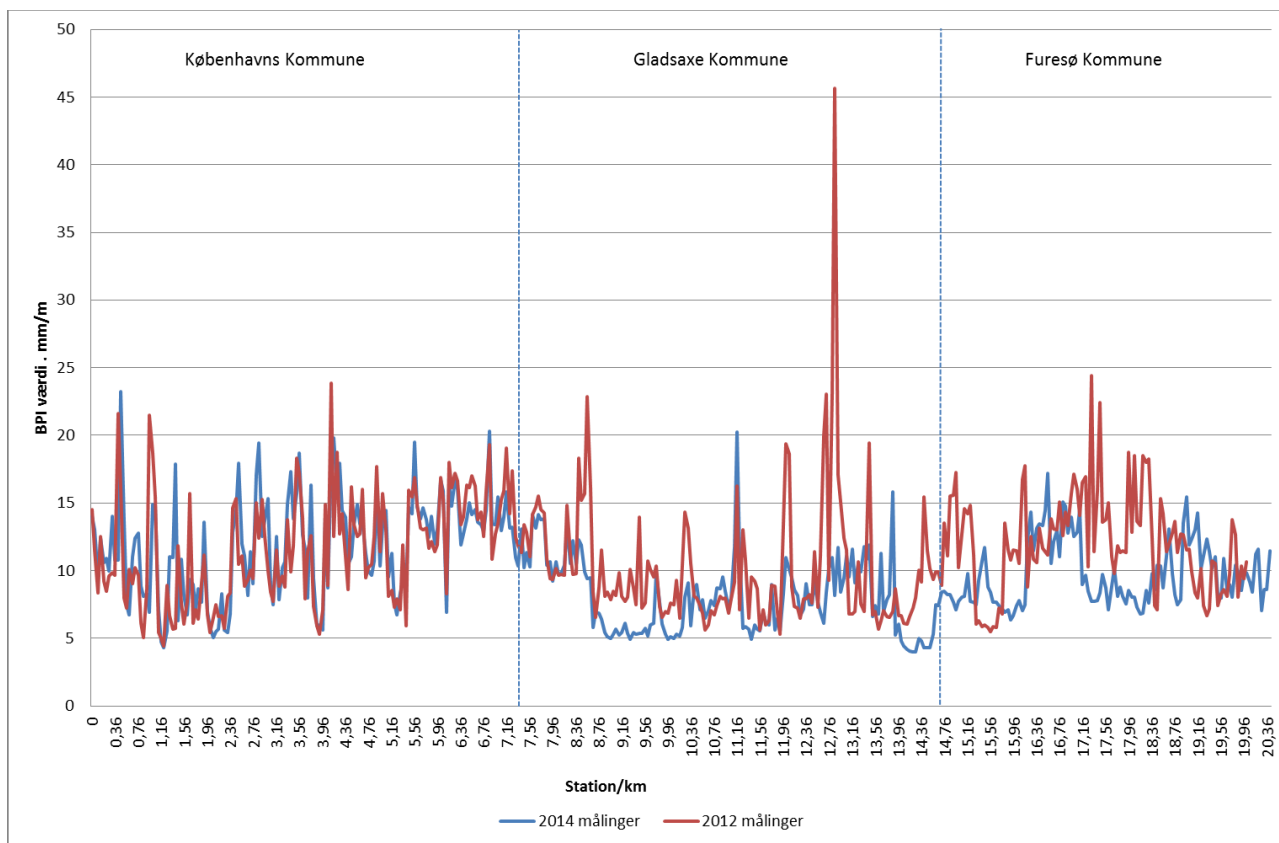
Desuden er der blevet lidt mere jævnt mellem 18 og 20 km, hvilket er strækningen mellem Kollekollevej og Farum, hvor belægningen er blevet forbedret.

I Gladsaxe Kommune er BPI-værdien under 10 (og dermed høj standard) på det meste af strækningen, bortset fra km 13,5-13,8 som er broen over Skovdiget og S-togsbanen ved Skovbrynet Station.

I Københavns Kommune er BPI-værdierne højere, navnlig i den yderste del af kommunen på strækningen gennem Utterslev Mose.

Der ikke sket iøjefaldende ændringer fra 2012 til 2014, og den gennemsnitlige BPI-værdi viser også kun et svagt fald fra 9,0 mm/m i 2012 til 8,5 mm/m i 2014.

På den vestlige cykelsti er billedet som vist nedenfor:



Figur 31: Jævnhedsmålinger i 2012 og 2014 på den vestlige cykelsti

Bemærk, at figuren viser cykelstien på vejens vestlige side, altså fra Farum mod København. Kilometreringen går dog fra km 0 ved Nyhavn i København til km 20 i Farum.

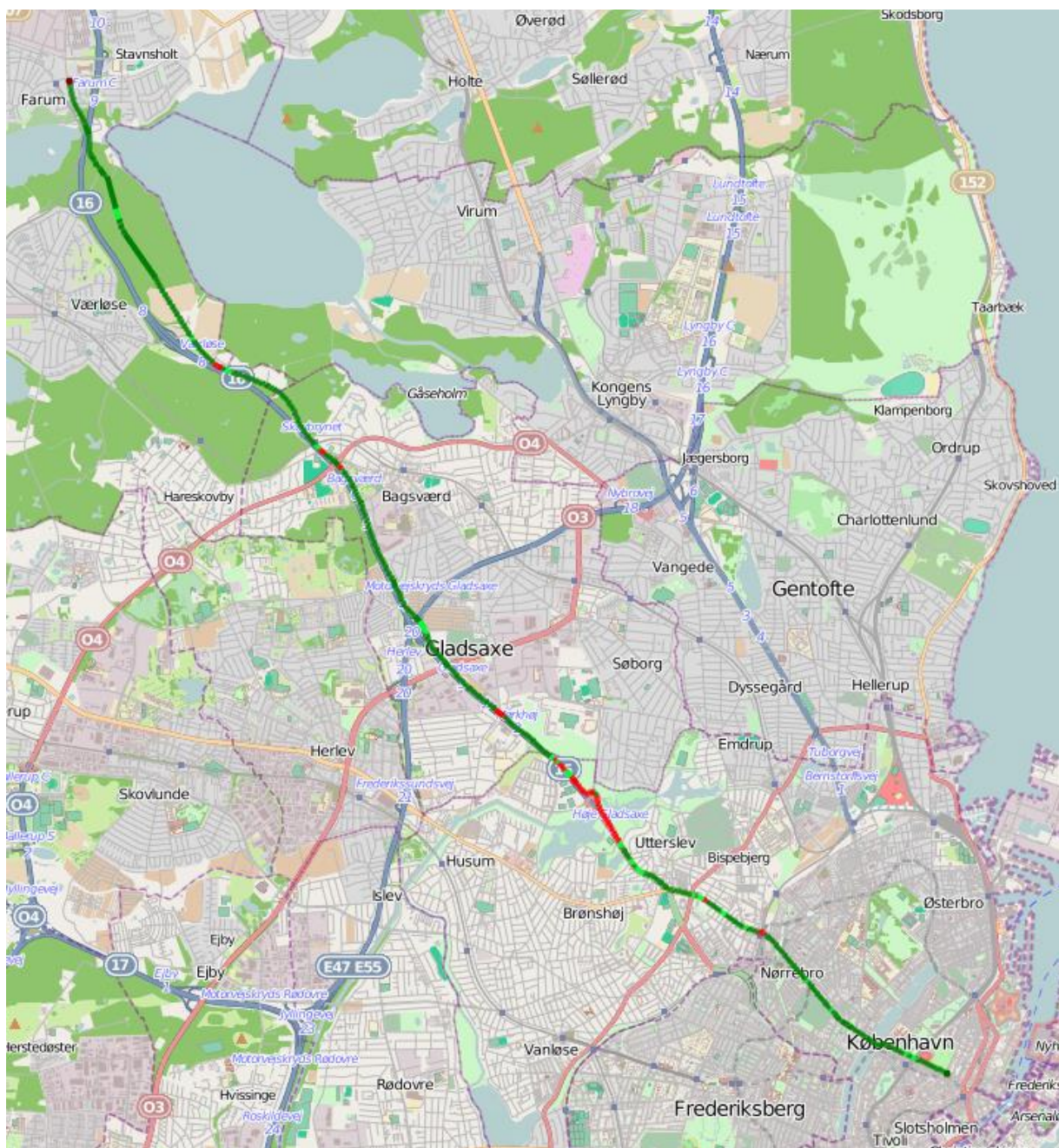
Også på denne sti er der en markant ujævnhed i 2012-målingen. Den ligger omtrent 13 km fra København, hvilket er mellem Ring 4 og Værebrovej. Også her må der være tale om en konkret skade, der er blevet udbedret.

Derudover er der sket forbedringer mellem Kollekolle og Farum, ligesom på stien i den modsatte retning.

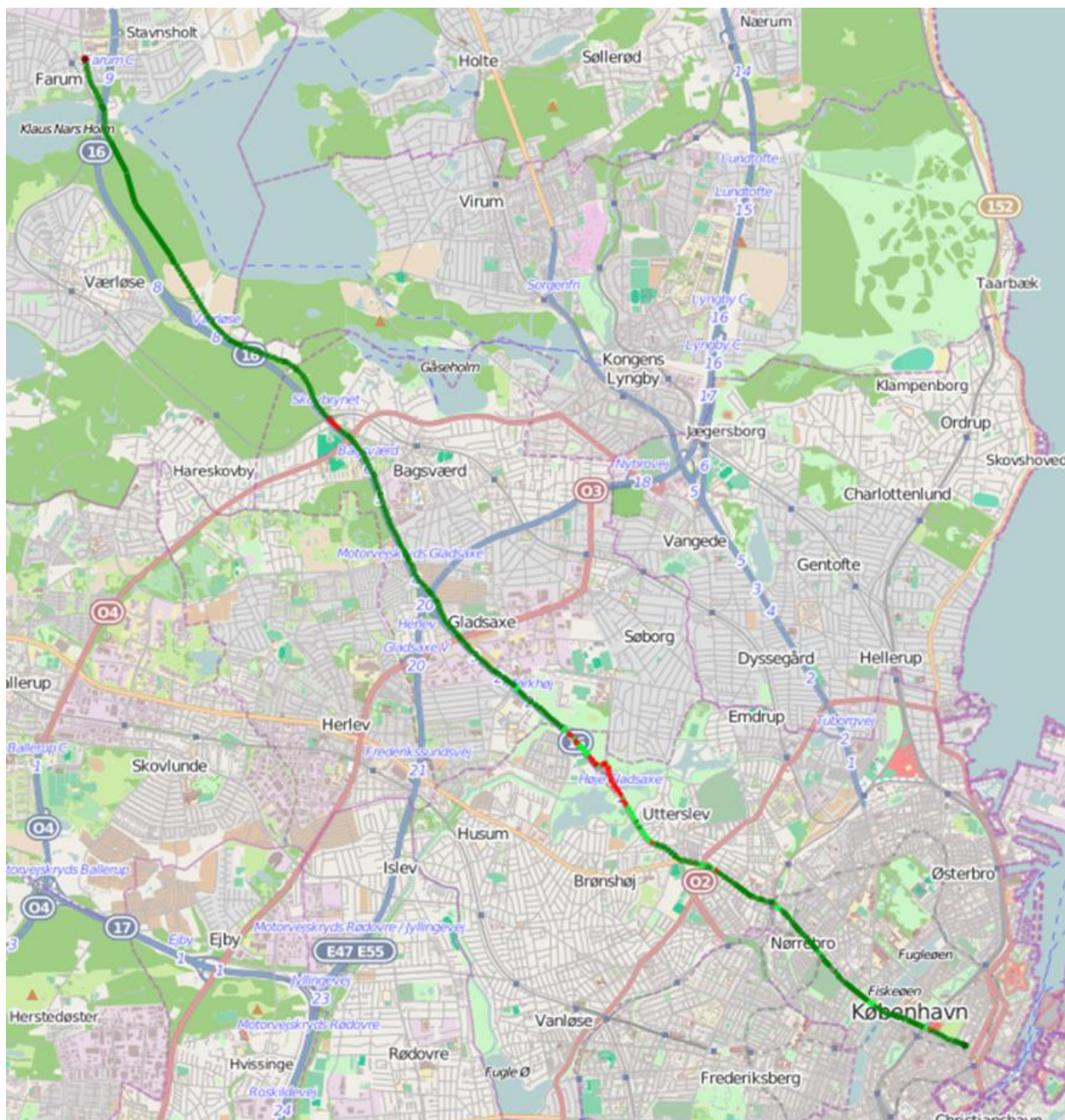
Det gennemsnitlige BPI er faldet fra 11,2 mm/m i 2012 til 9,9 mm/m i 2014.

Det er værd at bemærke, at BPI-værdierne i gennemsnit ligger under værdien 12, der er fastsat som komfortgrænsen. I gennemsnit lever Supercykelstien derfor op til jævnhedskravet, men der er enkelte lokaliteter, hvor der er behov for forbedringer.

Dette kan ses på de følgende temakort, der viser hvor på strækningerne, der er kritiske værdier. De overordnede kort for før- og efterundersøgelsen er vist på de følgende to sider, mens der er mere detaljerede kort i Bilag E. Generelt kan det siges, at kommunerne bør prioritere de delstrækninger, der er markeret med rød farve på kortene, og at de lysegrønne delstrækninger bør være de næsthøjest prioriterede.

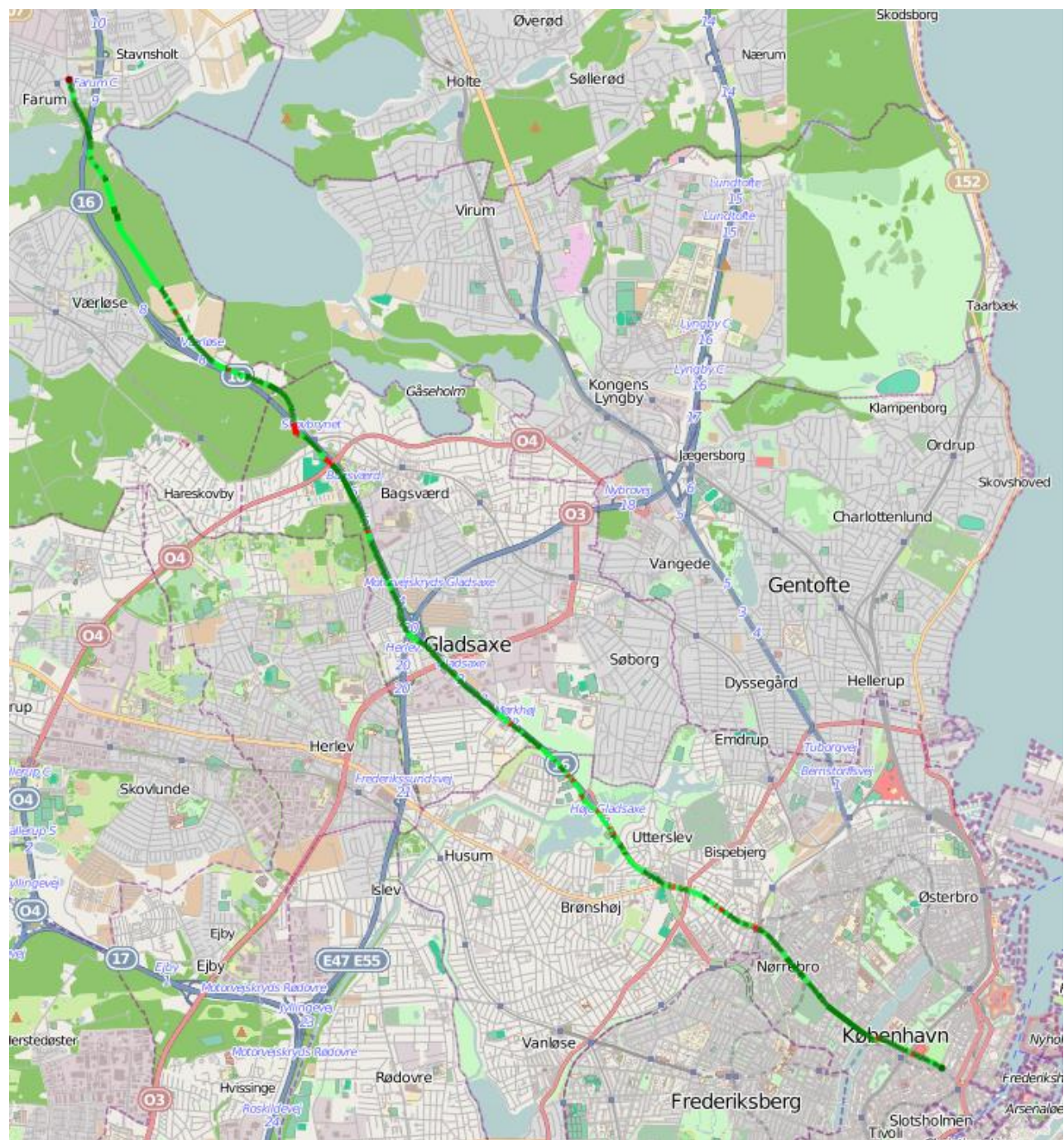


Figur 32: Farumruten fra København mod Farum, 2012.
Mørkegrøn = BPI under 12, lysegrøn = BPI 12-15, rød = BPI over 15

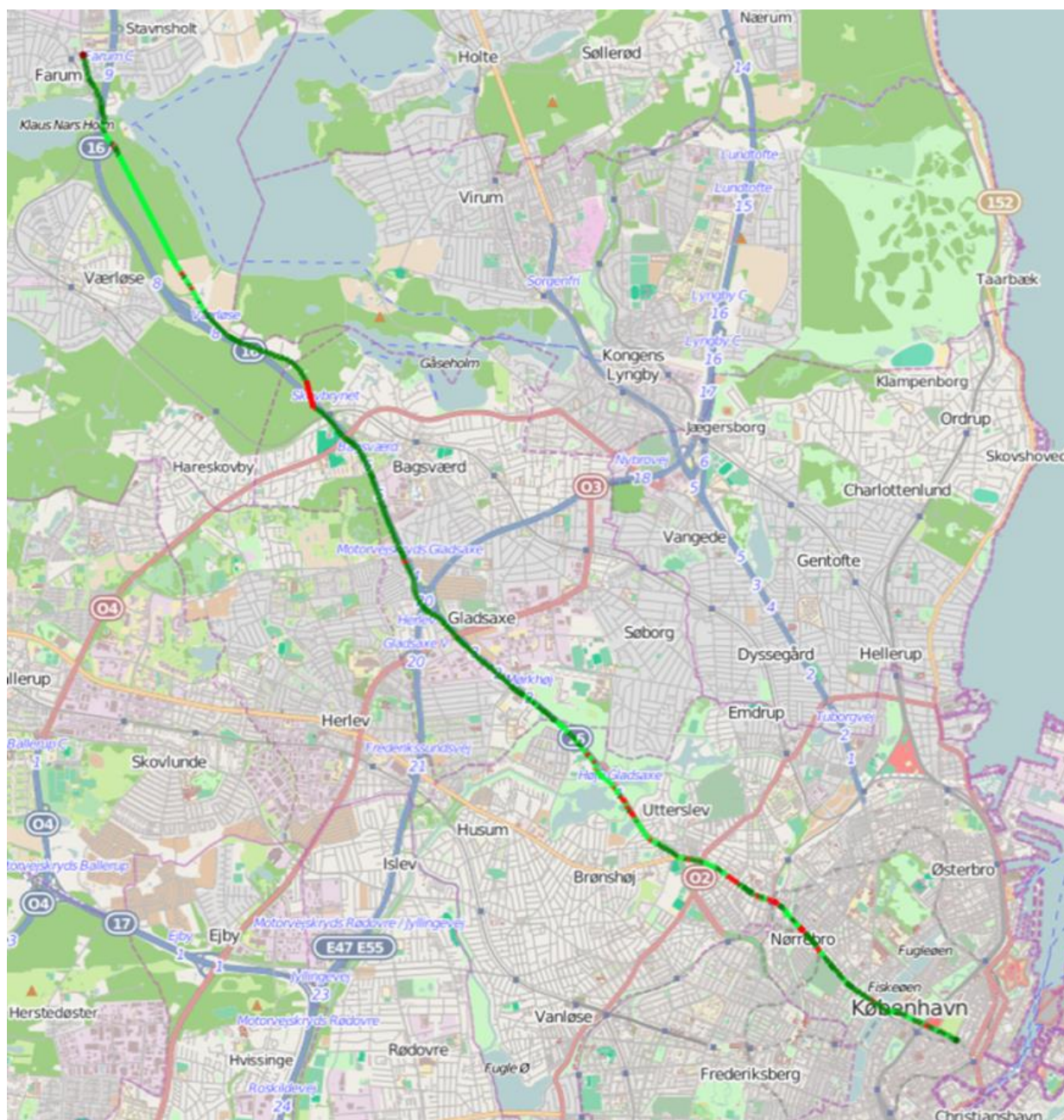


Figur 33: Farumruten fra København mod Farum, 2014.
Mørkegrøn = BPI under 12, lysegrøn = BPI 12-15, rød = BPI over 15

Det ses, at de største ujævnheder er ved Utterslev Mose samt på en kort strækning ved Skovbrynet nord for Ring 4.



Figur 34: Farumruten fra Farum mod København, 2012
Mørkegrøn = BPI under 12, lysegrøn = BPI 12-15, rød = BPI over 15



Figur 35: Farumruten fra Farum mod København, 2014
Mørkegrøn = BPI under 12, lysegrøn = BPI 12-15, rød = BPI over 15

8 Plan og proces

Det sidste led i evalueringen omfatter selve processen med at få etableret Supercykelstien, herunder specielt samarbejdet mellem de tre involverede kommuner, Furesø, Gladsaxe og København.

Evalueringen af plan og proces er foregået ved at gennemføre telefoninterviews med nøglemedarbejdere i de tre kommuner. Interviewene blev gennemført ud fra en struktureret spørgeguide, som er vist i Bilag F, og en sammenfatning af interviewene er givet i det følgende.

8.1 Processen

Farumruten er blevet til som en del af det overordnede koncept for Supercykelstier. Den overordnede planlægning er foretaget af sekretariatet, mens detailplanlægningen og selve udførelsen af arbejder på Supercykelstien har været varetaget af de tre kommuner.

I modsætning til Albertslundruten har linjeføringen for Farumruten nærmest givet sig selv, som en af kommunerne udtrykker det. Der lå allerede en god cykelsti langs Hillerød motorvejen, så opgaven var at opgradere den eksisterende sti, ikke at definere en ny linjeføring. Rutens forløb fra motorvejens endepunkt i Utterslev til centrum af København er fastlagt af Københavns Kommune alene, men har også stort set været givet på forhånd.

Kommunerne har selv stået for at udføre arbejderne ud fra fælles retningslinjer, der er udstukket af sekretariatet i samarbejde med kommunerne. Det betyder, at f.eks. lokalisering af luftpumper og fodhvilere er koordineret i en fælles planlægning, hvilket har fungeret godt.

8.2 Kommunikation

Der har været en god kommunikation mellem de tre kommuner indbyrdes, og der har også været god kommunikation mellem kommunerne og sekretariatet. Omfanget af møder og materiale vurderes at være passende.

De involverede medarbejdere har lært hinanden så godt at kende, at der er åbne og uformelle kommunikationsveje mellem alle parter i projektet.

Sekretariatet har adresse i Københavns Kommune, og sekretariatets medarbejdere er også ansat i Københavns Kommune, men de formået at opretholde klare grænseflader, således at sekretariatet varetager den overordnede planlægning for alle tre involverede kommuner. Specifikke forhold for Københavns Kommune håndteres af kommunens deltagere i projektet på samme måde som det gælder for de andre kommuner.

Formidlingen til politikerne vurderes også at være god. Kommunikationen til offentligheden har været mindre end på Albertslundruten, hvilket til dels forklares med, at det ved Albertslundruten var selve konceptet, der skulle præsenteres og ikke kun den konkrete rute.

8.3 Vigtige læringspunkter

Et af de vigtigste læringspunkter af processen er, at det har stor effekt at få etableret et godt samarbejde mellem parterne. Det har været meget nyttigt at mødes under uformelle former, blandt andet på en fælles cykeltur på ruten. Det har i det hele taget stor effekt at mødes om projektet, og det fremhæves at korte, men hyppige møder er bedre end sjældnere og mere langvarige møder.

Et andet vigtigt læringspunkt er, at den indledende screening af rutens tilstand er af afgørende betydning for den videre planlægning. Der er eksempler på, at de nødvendige tiltag for at opgradere cykelstien har været undervurderet og derfor prissat for lavt.

Bilag A: Spørgekort, trykt udgave

COWI A/S, Parallelvej 2, 2800 Kongens Lyngby

HEJ CYKLIST PÅ FARUMRUTEN!

Supercykelstien Farumruten blev indviet i foråret 2013. Bag den står de tre kommuner Furesø, Gladsaxe og København. Farumruten er den anden Supercykelsti i hovedstadsregionen (efter Albertslundruten), og i 2014-2018 realiseres endnu ni nye ruter.

Vi vil gerne vide mere om, hvornår du cykler på Farumruten, og høre hvad du synes om ruten. Du kan hjælpe os ved at besvare spørgsmålene på kortets modsatte side og derefter lægge kortet i en postkasse. Portoen er betalt.

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

Uanset hvor meget eller hvor lidt du cykler, er dine svar værdifulde for os.

Vi trækker lod om 10x2 biografbilletter blandt de indkomne svar. Ønsker du at deltage i lodtrækningen, kan du angive e-mail her:

Tak for hjælpen!

Med venlig hilsen

Furesø, Gladsaxe og Københavns kommuner

SUPERCYKELSTIER 



COWI A/S Trafikplanafdelingen

+++ 13721 +++

0893 Sjælland USF B

Besvar venligst spørgsmålene og læg kortet i en postkasse senest den 1. juli 2014.

Spørgsmålene omhandler netop den tur, du kørte, da du fik udleveret kortet.

DU KAN OGSÅ BESVARE SKEMAET PÅ INTERNETTET PÅ ADRESSEN: www.cowi-survey.dk/farum



Hvis du har øvrige kommentarer, kan du skrive dem her:

- Hvad er formålet med din tur? Nummer
☐ Til/fra arbejde ☐ Til/fra skole/uddannelse ☐ Til/fra indkøb ☐ Til/fra fridagsaktivitet
☐ Andet: _____
- Hvor startede din cykeltur (vej- eller stednavn)? _____
- Hvor sluttede din cykeltur (vej- eller stednavn)? _____
- Hvor ofte cykler du på denne rute?
☐ Dagligt eller næsten dagligt ☐ Nogle gange om ugen ☐ Nogle gange om måneden ☐ Sjældnere ☐ Dette er første gang
- Er det nemt at holde en jævn hastighed på ruten?
☐ Ja, meget nemt ☐ Ja, nogenlunde ☐ Nej, det er lidt vanskeligt ☐ Nej, det kan man ikke
- Hvis nej, hvad er grunden (sørg for flere svar)?
☐ Stien er ujævn/hullet ☐ Stien er smal ☐ Der er mange skarpe sving ☐ Der er mange stop ved vejryds osv.
☐ Der er mange cyklister ☐ Ved ikke ☐ Andet: _____
- Hvor tryk følger du dig som cyklist på ruten? (sæt ring om et tal)
 Meget utryk 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Meget tryk
- Kender du hjemmesiden www.supercykelstier.dk?
☐ Ja, jeg har kigget på den ☐ Ja, jeg har hørt/læst om den, men ikke besøgt den ☐ Nej
- Kender du udtrykket "Farumruten" om den sammenhængende stiftorbindelse mellem Farum og København?
☐ Ja ☐ Nej
- Cyklede du også på strækningen, inden Farumruten blev indviet i 2013?
☐ Nej ☐ Ja, men ikke lige så ofte som i dag ☐ Ja, lige så ofte som i dag ☐ Ja, men oftere end i dag
- Hvis nej, hvilket transportmiddel anvendte du før (gerne flere svar)?
☐ Bil ☐ Bus ☐ Tog ☐ Andet ☐ Kørte ikke turen
- Køn? ☐ Mand ☐ Kvinde
- Din alder? _____ år

Bilag B: Spørgeskema, internetudgave

HEJ CYKLIST PÅ FARUMRUTEN!

Supercykelstien Farumruten blev indviet i foråret 2013. Bag den står de tre kommuner: Furesø, Gladsaxe og København. Farumruten er den anden Supercykelsti i hovedstadsregionen (efter Albertslundruten), og i 2014-2018 realiseres endnu ni nye ruter.

Vi vil gerne vide mere om, hvornår du cykler på Farumruten, og høre hvad du synes om ruten. Du kan hjælpe os ved at besvare de følgende spørgsmål.

Uanset hvor meget eller hvor lidt du cykler, er dine svar værdifulde for os.

Tak for hjælpen!

Med venlig hilsen

Furesø Kommune - Gladsaxe Kommune - Københavns Kommune

Hvad er formålet med din tur?

(Angiv kun ét svar)

- ☐ Til/fra arbejde
- ☐ Til/fra skole/uddannelse
- ☐ Til/fra indkøb
- ☐ Til/fra fritidsaktivitet

Andet (specificer)

Hvor startede din cykeltur (vej- eller stednavn)?

Hvor slutter din cykeltur (vej- eller stednavn)?

Hvor ofte cykler du på denne rute?

(Angiv kun ét svar)

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

Er det nemt at holde en jævn hastighed på ruten?

(Angiv kun ét svar)

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

**Hvis nej, hvad gør det svært at holde en jævn hastighed?
(Angiv gerne flere svar)?**

- ☐ Stien er ujævn/hullet
- ☐ Stien er smal
- ☐ Der er mange skarpe sving
- ☐ Der er mange stop ved vejkryds osv.
- ☐ Der er mange cyklister
- ☐ Ved ikke
- ☐ Andet

Hvor tryk føler du dig som cyklist på ruten?

(Angiv kun ét svar)

- ☐ 1 (Meget utryg)
- ☐ 2
- ☐ 3
- ☐ 4
- ☐ 5
- ☐ 6
- ☐ 7
- ☐ 8
- ☐ 9
- ☐ 10 (Meget tryg)

Hvad skal der til for, at du føler dig mere tryg?

Kender du udtrykket "Farumruten" om den sammenhængende stiforbindelse mellem Farum og København?

(Angiv kun ét svar)

- ☐ Ja
- ☐ Nej

Cyklede du også på strækningen, inden Farumruten blev indviet i 2013?

(Angiv kun ét svar)

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

Hvilket transportmiddel anvendte du før (angiv gerne flere svar)?

(Angiv gerne flere svar)

- ☐ Bil
- ☐ Bus
- ☐ Tog
- ☐ Cyklede en anden rute
- ☐ Andet
- ☐ Kørte ikke turen - Gå til 13

Hvordan er din samlede cykeloplevelse på ruten nu i forhold til tidligere?

(Angiv kun ét svar)

- ☐ 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

Hvordan kan du se, at du er på en Supercykelsti?

Lever Farumruten op til dine forventninger om en Supercykelsti (marker et tal)?

(Angiv kun ét svar)

- ☐ 1 (slet ikke)
- ☐ 2
- ☐ 3

- ☐ 4
- ☐ 5 - Gå til 16
- ☐ 6 - Gå til 16
- ☐ 7 - Gå til 16
- ☐ 8 - Gå til 16
- ☐ 9 - Gå til 16
- ☐ 10 (i høj grad) - Gå til 16

Kan du give nogle forslag til forbedringer, der kunne få Farumruten til at leve op til dine forventninger?

Hvilke kendetegn har du bemærket på denne rute (angiv gerne flere svar)?

(Angiv gerne flere svar)

- ☐ C-logo
- ☐ Skilte med rutenummer og navn
- ☐ Jeg har ikke bemærket nogen kendetegn

Andet

Hvilke servicefunktioner har du bemærket på denne rute (angiv gerne flere svar)?

(Angiv gerne flere svar)

- ☐ Cykelværktøj
- ☐ Luftpumper
- ☐ Nedtællingssignaler ved lyskryds
- ☐ Orange stribe

- ☐ Fodhvilere
- ☐ Lys i cykelstien
- ☐ Ingen af ovenstående

Hvilke af servicefunktionerne har du anvendt (angiv gerne flere svar)?

(Angiv gerne flere svar)

- ☐ Cykelværktøj
- ☐ Luftpumper
- ☐ Fodhvilere
- ☐ Ingen af overstående

Hvor vigtig er cykelværktøj som servicefunktion for dig?

(Angiv kun ét svar)

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (slet ikke vigtig) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget vigtig) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Hvor tilfreds er du med denne servicefunktion?

(Angiv kun ét svar)

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (meget utilfreds) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget tilfreds) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Hvor vigtig er luftpumper som servicefunktion for dig?

(Angiv kun ét svar)

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (slet ikke vigtig) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget vigtig) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Hvor tilfreds er du med denne servicefunktion?**(Angiv kun ét svar)**

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (meget utilfreds) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget tilfreds) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Hvor vigtige er fodhvilere som servicefunktion for dig?**(Angiv kun ét svar)**

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (slet ikke vigtig) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget vigtig) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Hvor tilfreds er du med denne servicefunktion?**(Angiv kun ét svar)**

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 (meget utilfreds) | 2 | 3 | 4 | 5 (meget tilfreds) |
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

Kender du hjemmesiden www.Supercykelstier.dk?**(Angiv kun ét svar)**

- | | | |
|---------------------------|---|--------------------------|
| Ja, jeg har kigget på den | Ja, jeg har hørt/læst om den, men ikke besøgt den | Nej |
| ☐ | ☐ | ☐ |

Kender du Supercykelstiernes Facebook-side?**(Angiv kun ét svar)**

- | | | |
|---------------------------|---|--------------------------|
| Ja, jeg har kigget på den | Ja, jeg har hørt/læst om den, men ikke besøgt den | Nej |
| ☐ | ☐ | ☐ |

Er du:**(Angiv kun ét svar)**

- ☐ Mand
- ☐ Kvinde

Din alder:

____ år

Hvilken kommune bor du i?

(Angiv kun ét svar)

Lyn gby- Taa rbæ k	Gla dsa xe	Her- lev	Fu- re- sø	Ru- ders dal	Ege dal	Alle le- rød	Hille le- rød	Fre den sbor g	Fre deri kss und	Bal- le- rup	Gen tofte	Kø- ben hav n	Fre deri ksb erg
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Anden

Indtast løbenummeret fra det spørgeskort, du fik udleveret (nummeret står i øverste højre hjørne)

Hvis du har øvrige kommentarer, kan du skrive dem her:

Ønsker du at deltage i lodtrækningen, kan du angive e-mail her:

Tak for dine besvarelser

Klik 'Afslut' for at indsende og afslutte survey'et.

Bilag C: Kommentarer fra spørgeskemaerne

Mange – helt præcist 373 – af de adspurgte benyttede lejligheden til at anføre bemærkninger og kommentarer til skemaerne. Kommentarer er i dette bilag sorteret efter overordnede emner, men er i øvrigt gengivet i uredigeret form nedenfor.

Fejning, snerydning, beskæring mv.

For at leve op til navnet Supercykelsti, kræves det, at cykelstierne vedligeholdes.1. Om vinteren er specielt Københavns Kommune ikke specielt flittige til at rydde sne og salte.2. Ligeledes får vegetationen langs stierne ofte lov til at vokse alt for langt ud over stierne.
Kbh Kom's Tilsyn med vejarbejde og lys signaler er yderst dårlig. Snerydning kunne være bedre.
Ros for at der altid er ryddet for sne!
ca. 100 meter der ikke ryddes for is og sne om vinteren
Der skal klippes kanter ved ruten, da det tager bredden af stien.
Farumruten må gerne fejes endnu oftere end i dag. Der bliver jævnligt smidt flasker ned fra vejene, der krydser hen over stien
Buskene bør klippes (særligt ml. Høje Gladsaxe og Gladsaxe afkørslerne.
Ønske: Færre Glasskår især på Gothersgade
Is om vinteren - grene om efteråret - Kbh. Kommune værst
Der er også meget skrald på ruten ved Klausdalsbrovej (undergangene).
Bør vedligeholde de øvrige cykelstier i Furesø Kommune (de er ringe)
Cykelruten slår et sving hvor Frederiksborgvej ender ved Bagsværd. Det bliver meget glat under frost. Der er mange alvorlige uheld, når cyklister vælter ved høj fart.
Fra O2 bliver stien sjældent fejlet ind mod byen. Der ligger meget grus/sten.
Jeg har hørt fra andre cyklister at stierne ikke snerydes i vinterhalvåret - det er ærgerligt.
Ruten gennem skoven trænger til at få beskåret træer & buske. Tager nogen steder 25% af cykelstien.

Ruten langs Hillerødmotorvej gro til! = Stien bliver mindre
Ringe/dårlig snerydning om vinteren.
Ser frem til at Kbh. Kommune fejer cykelstien på Borups Allé. Det er ikke gjort i år !!!
Det er et stort minus at der ikke bliver ryddet sne for cyklisterne på Maglegårds allé hele vinteren. Al sneen fra vejbanen skubbes ud i cykelbanen, så man som cyklist skal køre midt inde på kørebanen for at undgå sne/is.
Ordentlig snerydning om vinteren ville være super
Bedre snerydning og saltning ønskes. Flere steder er der snævert/dårligt udsyn, da beplantning trænger til beskæring. Især omkring Høje Gladsaxe
På højre side mod Mørkhøj er der mangel på beskæring af træer/buske, hvilket gør det svært at køre der
Beplantning langs mosen vælter ind over cykelstien.
På strækningen fra Mørkhøj og ind er der - om vinteren - rigtig meget is, så man er nødt til at stå af og trække, det er for farligt at køre der. Og når det har regnet løber vandet ikke af.
Enkelte grene stikker ud på stien, hvilket kan give slingerkørsel
Jeg er helårspendler og bruger sjældent andre transportmidler til arbejdet. Jeg er ret ligeglad med skilte og striber mv. - men er i høj grad interesseret i at stien er fri for buler og huller - og at der bliver foretaget en forsvarlig glatførebekæmpelse om vinteren.
Lidt sløvt med snerydning på det første stykke fra Hareskovvejen. Københavns Kommune
Næste gang bør i nok feje inden 1 meter den orange stribe...
Det ville være rart, hvis der blev fejlet noget oftere og buskads blev klippet og træerne langs campingpladsen blev beskåret
Ubehageligt med lange grene der stikker ud
Stien er i fin stand, smuk natur og altid ryddet for sne, også tidligt om morgenen.
Vigtigt at cykelsti bliver ryddet tidligt om morgen samt i løbet af dagen for sne/grene m.m.
Jeg synes de skulle fejes noget oftere.

Om vinteren er der passager som bliver isbelagte pga manglende afløb. Især ind mod byen før Utterslev mose se evt. kort. Ellers tak for fin sti.
Stien på udgående side hælder så smeltevand fryser til is og gør den meget glat om morgenen. Asfalt meget dårlig
Manglende rydning om vinteren (det gælder også blade i efteråret).
Dårlig sneryddet i Utterslev Mose
Om vinteren kan de mærkerede område være meget glatte da smeltevand løber over cykelsti.
Om vinteren er ruten omkring København fyldt med sne.
Ruten skal fejes en gang imellem.
Klip/beskær beplantning langs stien!
Dårlig snerydning i Utterslev Mose
Tilvokset skilt ved Bagsværd (Skovbrynet)
Om vinteren dårlig snerydning i kbh
Sne på ruten ved København om vinteren.
Snerydning kunne forbedres v. fygning
Godt projekt Cykelsuperstien, det beskæftiger tilsyneladende en del mennesker, dog ikke med gartnerarbejde og snerydning.
Dårlig snerydning,
Positivt, at der bliver ryddet for sne - især fra Klausdalsbrovej og ind til Tingbjerg.
Feje stien jævnligt - tak.
De høje græs og flere buske trænger til en trimning
Husk at klippe grene, der hænger ud på cykelstien - i begge sider.
Ruten bliver ikke ryddet for sne.
Fejning, klipning af grønt samt bedre asfalt på enkelte steder ville øge rutens udformning.
Supergodt i fejer ruten God asfalt og fejning vigtigst

Der bør klippes grene langs ruten noget tidligere i sæsonen, specielt v. Mørkhøj tilkørsel mod Nord.
Snerydning lader en del tilbage at ønske - om morgenen ved 7.30 tiden er der ikke ryddet !
Cykelsti bør blive fejlet for glasskår og småsten ugentligt. Alt for lidt plads på cykelstier ind gennem København. For mange huller i asfalten og fyldt med glasskår ind gennem København.
Godt tiltag! Udover at fejning bør øges henover efterår og vinter er jeg godt tilfreds. Synd at forlængelse til Allerød stadig ikke er klar.

Kørselsadfærd, færdselsregler mv.

Der er behov for bøjler/forhindringer på sidestier - ofte kommer der folk/dyr løbende ud på cykelstien fra sidestier. Der er behov for længere/flere fodstøtter - der er kun plads til to ad gangen.
The sections of 2-way traffic (e.g. Hareskoven) are very dangerous + should be removed.
Nogen steder er dobbeltrettet et problem.
Den er meget stærkt benyttet af grupper af ryttere, både folk som mødes tilfældigt på vej ind og ud, og klubber, som cykler hurtigt og langt. 35 - 45 km/h, hurtigere nedad. Jeg er en af dem. Der er nogle sikkerhedsproblemer i den sammenhæng som der endnu ikke er taget hånd om, og der er nogle som er gjort værre i forbindelse med ændringerne til Supercykelsti
Når cyklister kommer kørende imod en, er cykelstien ikke så bred.
Der er en god cykel kultur på ruten og respekt for alle uanset tempo
Der er mange cykelryttere på stien, som gør det lidt svært. Også knallertkørere er et problem
Uheldigvis er der ofte ulovlige knallerter - nogle gange motorcykler, der bruger cykelstien efter kl. 18
Der er mange der kører i den forkerte side. Det køres hurtigt og der opstår farlige situationer.
En stor fordel ville være at lave "ører" for buspassagerer eller på anden vis adskille så de ikke skal krydse cykelstien til/fra bussen. Stor gene for alle i dag.

Hvis cyklisterne om morgenen kørte bil på samme måde som de cykler ville de ikke komme gennem dagen uden uheld. Er træt af knallerter på ruten.
Ruten er åbenbart meget benyttet af unge uden styrthjelm på stjålne knallerter og MC'er. Møder dem tit.
Smal cykelsti kombineret med modkørende cykler er ikke særlig fedt.
Sommetider hurtige knallerter i modsat retning. Ubehageligt
Der er mange forskellig trafikanter med meget varierende hastighed, hvilket kan give farlige situation - scooter, børn, racercykel mm.
Unge mænd på racercykler kører råddent. anbefaler hjattænder, hvor cykelstier fletter.
1) Biler der kører for hurtigt 2) Biler blander meget specielt når man cykler på cykelstien , hvor man skal køre i den gale side.
Er plaget af motionscyklister. De giver ikke tegn og kører mange tæt sammen.
Irriterende, at der er rigtig mange modkørende cyklister
Jeg kører på knallert. Tilpasser min fart efter, hvor mange cyklister der kører på ruten.
Knallerter burde forbydes på Farumruten. Mange af dem kører alt for stærkt ift. en del af cyklisterne, der bliver voldsomt forskrækket. De lovligt kører stort set samme hastighed som de hurtigere cyklister, så man kan ligge 50 meter bag den samme hele vejen og få olie og kulilte i lungerne nok til et drop i forventet levealder på et par år. De har intet at gøre på 'Farumruten', hvis den virkelig skal være Supercykelsti..Der må gerne komme mere fokus på afkørslerne fra Farumruten. De er ret besat en lige så vigtig del som selve hovedstien (fejes/lappes/markeres med hjattænder/snerydes/saltes).Firmaer, der benytter Farumruten til parkering/udstyr ifm. rep. af motorvej etc. skal orienteres om, hvordan de skal forholde sig på stien. M.v.h. Niels Hansen (formidling@gmail.com).
Jeg bryder mig ikke specielt om "cykelmotorveje" - det lader til at gøre cyklister egoistiske og hensynsløse.
Manglende dobbeltrettethed før Mosesvinget. For smal nogle steder.
Hastighedsforskel mellem hurtige og langsomme cyklister er farlig!
Folk cykler ofte mod kørselsretningen, på trods af, at der er cykelsti på begge sider.
For mange osende knallerter. Cykelrytter uden ringeklokke

Der mangler lidt en løsning på de grupper af meget hurtige landevejscyklister - der er op til flere gange hvor de har været ved at køre ind i mig (om hjørner o.l.) Det sænker trygheden meget.
Det er lidt farligt at der kører de der lave aero-cykler som man ikke kan høre. De burde ikke tillades at køre. Ud over det er jeg meget tilfreds med ruten :-)
Der er her sidst på foråret/først på sommeren begyndt at komme en del knallerter og scootere, der generer cyklister ca. 1-2 km inden motorring 3 og hen til motorring 3. Det har gjort ruten noget mere utryg. De kører ikke kun i høj hastighed, men svinger også hurtigt ind foran og kører med spredte ben til højre og venstre.
Der er et cykelhold, der hver tirsdag eftermiddag sommeren igennem fylder hele cykelstien uden hensyn til den er dobbeltrettet - jeg har selv prøvet at måtte springe i grøften og flere af mine kollegaer undgår at cykle på det tidspunkt eller tager toget om tirsdagen.
En ensretning af Supercykelstien er for mig at se, det vigtigste tiltag der bør iværksættes
Utryg ved de super motionister der mener det er rimeligt at køre med 50 km/t i hold på dyre racer uden klokke. Ring for evt. uddybende 61855656
De største forskelle fra før / efter ruten blev til en Supercykelsti: 1) Modkørende cyklister. 2) rød stribe.
Man skal være OBS hvis man kører mod kørselsretningen
Som sagt havde jeg en dårlig tur på farumruten, netop denne gang, fordi jeg blevet kørt ned ved Klausdalsbrovej af en anden cyklist. Jeg har før været i situationer som kunne være farlige fordi dem der kommer på tværs ikke sænker farten eller overholder vigepligten. Det virker dumt at man ikke har løst dette problem, da et par bomme ville være lette at sætte op og minimere risikoen for sammenstød
Det eneste der er utrygt er når racercyklerne overhaler tæt, for man kan ikke høre dem og de har ikke klokke
Dobbeltrettede cykelstier er super irriterende!
Reklamér for IKKE at cykle mod kørselsretning - det er en 'uskik'
Det er et godt initiativ - det eneste problem kan nogle gange være de hold af cyklister, der kører meget hurtigt på de strækninger, hvor der er en del cykler i hver sin retning. En ekstra service kun evt. være at sætte nogle bænke m vandposter op undervejs (hvis det er muligt). Vi bruger nemlig også jævnlige ruten fra Gladsaxe til Hareskoven med børn, og der vil det være godt med hvilesteder undervejs...

Da jeg har cyklet nogle år efterhånden på denne vej er det sket at jeg har været en tur i asfalten, og det er ikke det sjoveste ved at cykle. Der er steder på cykelstien, hvor det er en god ide at være ekstra opmærksom. Ved den gamle TV by i retning mod København en der komet nogle "autonome" tilkørsler inde fra det gamle DR område, hvor der pludselig kan komme en cykel frem fra buskene. Jeg er en af den der kører hurtigere end gennemsnittet, og vi kan ofte ligge flere på en række. Det her været tæt på nogle gange lige her, så hvis der kan laves nogle autoriserede tilkørsler her ville det være super, som i super cykelsti.

Der er et farligt sted, som det ville være rart, hvis der kan gøres noget ved: Jeg har ofte set bilister, der kommer fra Furesøbad, krydse cykelstien uden at være opmærksom på cyklisterne. Samtidig kører cyklerne meget stærkt her, fordi det er en lang jævnt faldende bakke. Jeg ved ikke, om der har været uheld, men det kan gå rigtig galt bilerne kommer ud fra skoven og er der pludselig. Der er et skilt for bilisterne med "Krydsende cyklister", men det er altså ikke nok. Måske ville et stort meget tydeligt skilt med "SUPER CYKELSTI" hjælpe, eller måske en elektronisk anordning med blinkende lampe eller lign.

Kriminalitet, tryghed

Jeg har desværre været ude for at blive bestjålet på ruten, hvilket var en meget ubehagelig oplevelse. Har hørt at andre har været ude for det samme. For mit vedkommende skete det under de 3 tunneller under Helsingørmotorvejen, hvor der er dårligt udsyn inden tunnellerne. Jeg cykler på ruten hver dag - men føler mig ikke rigtig tryk og siden jeg blev bestjålet, cykler jeg en omvej hver fredag for at undgå især Helsingørtunnellen. Kunne der evt blive sat nogle overvågningskameraer + også noget mere lys op i rutens tunneller?

Grunden til at jeg ikke føler mig helt tryk ved ruten er, at min veninde har oplevet at blive overfaldet af en knallert. Der var 2 unge fyre på en scooter-agtig knallert uden nummerplade, som tog hendes taske i cykelkurven bagpå og skubbede til hende så hun faldt og slog sig alvorligt. Episoden blev meldt til politiet, men de kunne ikke finde dem. Derfor kan jeg godt blive lidt nervøs/usikker, når jeg kan høre en knallert komme bagfra, men det har jo intet med ruten at gøre - derfor synes jeg lige, at jeg vil forklare mit svar.

Jeg kender desværre flere (kolleger, min kone, cykelsmedens kone) der er blevet overfaldet og bestjålet på ruten. Motorvejsbroen ved Klausdalsbrovej er et af stederne, hvor unge bander på knallert venter på ofre. To på knallert kører op på siden af cyklisten og flår tasker af cyklen og er hurtigt over alle bjerge. Man kunne overveje overvågningskameraer under broerne eller bedre politiindsats. Det er en meget traumatisk oplevelse for dem, det går ud over og sætter en stopper for cykelglæden.

Omkring Værebroparken under tunnellerne er der mange hurtigtkørende knallerter, meget ubehageligt og meget utrygt.

Der er ubehagelige typer fra Værebros/Tingbjerg på hurtigtkørende knallerter.
Flere scootere forsøger at stjæle tasker.
Er tidligere blevet overfaldet af 2 mand på kanllert.
Dejlig cykelsti - men utryk ved motorcyklister. Da har taget mine ejendele 2x

Cykelpumper

Cykelpumperne er noget tvivlsomme. Syntes for det meste det virker som om jeg har mindre luft i hjulet når jeg kører derfra end da jeg ankom. Evt et manometer kunne være rart så man kan pumpe til et tryk da der er mange forskellige slags cykler på stien.
Jvf. min kommentar om cykelpumperne, har jeg forsøgt at bruge dem to gange, men det var som om, de ikke fungerede. Jeg har altid selv en pumpe med, så overlever nok, men det er ellers en god idé.
Slangen på luftpumperne er for kort, gerne dobbelt længde.
Meget fint med cykelpumper på Ruten der kunne godt være flere
Dårlige cykel pumper
Mener at pumpestationerne er spild af penge
Godt med pumper
Har prøvet 2 pumper - men duer ikke da de ikke slutter tæt.
Cykelpumper virker ikke.
Luftpumper ubrugelige til andet end mountainbikes. Spild af penge og kun til glæde for smeden, der har lavet dem.
Grunden til at jeg har angivet utilfredshed med pumperne er, at første gang jeg skulle bruge en, var der endnu ikke sat instruktionsseddel på, hvorfor jeg måtte opgive at få den til at virke. Anden gang sad hovedet løst, så luften røg ud af den anden ende istedet for at blive pumpet i slangen. Tilføjelse: det er lidt vanskeligt at stå og holde både cykel og pumpe, mens man træder på selve pumpen. Det kunne være super, hvis der istedet var et håndtag (ligesom uden for mange cykelhandlere), så man blot skulle holde det inde istedet for at bruge benene til at pumpe
Luftpumperne burde være med trykluft, og ikke med fodpumpe. Det er nærmest umuligt at stå og balancere på et ben, holde balancen og pumpe samtidig.

Har ikke fået luftpumperne til at virke sidste gang jeg havde brug for det (halvt år siden). Prøvede ellers flere. Men ellers er jeg godt tilfreds med forholdene.
Fedt med luftpumperne, men de er svære at betjene.
Luftpumperne er ikke så brugervenlige, som de måske er tiltænkt. Jeg har et par gange prøvet på at pumpe min cykel, men det er endt med, at mine dæk tabte luft, så jeg ikke kunne cykle videre. Da jeg ikke kunne få pumpen til at fungere, kunne jeg jo ikke rigtig stille så meget op, men bare trække hjem :(
Eneste nye tiltag fra før 2013, er nogle cykelpumper. Det er ikke super.

Klausdalsbrovej

Når man kører nordpå er lyskrydset ved Klausdalsbrovej noget generende. Man har rødt som cykelist og venter på biler aldrig kommer og drejer til højre, hvilket er meget få om morgenen. Der er formentlig flere om aftenen når folk skal hjem fra arbejde. Hvad med at lade evt højresvingende biler kører først for derefter lade cykelister kører med de venstresvingende biler, så der er længere tid grønt for cyklister på Supercykelstien.
Lyskrydset ved Klausdalsbrovej (fra byen og ud) er en decideret chikane. Man skal i perioder på dagen trykke på en knap for at få skiftet til grønt, og det hele er indrettet af hensyn til risiko for kollision med ganske få højre svingende billister. >50% kører alligevel over sammen med biler når der er grønt for venstresvingende biler.
Et farligt forhold på ruten er biler der kører over for ved gult/rødt ved Klausdalsbroen - og overser os cyklister
Overkørsel ved Klausdalsbrovej er farlig. Mange bilister kører over for rødt.
Ang. krydset ved Klausdalsbrovej - kan vi ikke få en bro ?
Det ville være dejligt, hvis man ikke skulle gennem lyskrydset v. Klausdalsbrovej
Bro, tunnel, o.lign, ved Klausdalsbrovej ville være rart. Flere biler kører overfor rødt selvom cyklister har fået grønt lys.
Den nye lysregulering ved Klausdalsbrovej er en stor forbedring.
Der mangler en cykelbro over Klausdalsbrovej
Det er synd at krydsningen ved Klausdalsbrovej er lavet som et lyskryds og ikke som en cykelbro. Nuværende lyskrydsløsning er meget farlig konstrueret (ubetinget vigepligt midt på en cykelsti for tværgående cykelsti, som så i praksis aldrig overholdes) og ikke mindst tidskrævende pga lyskrydssets kompleksitet, som

giver at afbræk i den ellers flydende cykling. I mine øjne er den løsning en klar ommer.
Det ville være fedt med "nedtælling" til grønt/rødt lys ved Klausdalsbrovej - specielt ind mod byen.
Ønsker mig broer over Klausdalsbrovej.
Biler på cykelsti mod syd ved K.Brovej
Det var jo i forvejen en god sti at cykle af, og derfor ændrede dens status ikke ret meget. Det er en luksus at få lov at cykle så relativt uforstyrret på en måde, hvor man får pæn fart på og kan bevæge sig hurtigt til byen. Men der burde være bygget en cykelbro over Klausdalsbrovej, hvis det virkelig skulle gøre en forskel. Både bilister og cyklister opfører sig stadig uhensigtsmæssigt i de to kryds. Og burden adskilles fra hinanden. Fodhvilere eller ej (som i øvrigt synes ret meningsløse.....fordi der altid er langt flere i krydset end der er plads til), så er det en flaskehals på ruten.
Klausdalbrovej dårlig krydsning. Hængedæk på broen og spiralrør under til og afkørsler at foretrække.
Klausdalsbrovej er stadig farlig byg en cykelbro over Klausdalsbrovej Tak!
Manglende Bro v. Klausdalsbrovej.
Har cyklet på stien hver arbejdsdag årets rundt siden 2001. Farumruten bliver først for alvor super med broer over Klausdalsbrovej. Som overgangene er konstrueret nu, opstår der igen og igen farlige situationer oftere nu faktisk end før lysreguleringen på vestsiden. Højtænderne på stien langs Klausdalsbrovej er kontraintuitive og bliver ikke overholdt. Og på grund af bakken kører den tværgående trafik på nordsiden af Klausdalsbrovej 40+ km/t og oversigtsforholdene er ekstremt dårlige. Biler fra stikvejen mod syd på vestsiden af motorvejen (den der går op i haveforeningen og er en del af Klausdalsbrovej) kører hyppigt ikke ned i krydset og holder for rødt. De svinger i en bue ind over græsset (jorden), hen over Farumruten og ud på accelerationsbanen til motorvejen. Her skal der sættes et hegn op langs Farumruten, så det ikke kan lade sig gøre.
Lav en cykelbro over Klausdalsbrovej. Krydset er farligt specielt med krydsende cyklister. Selve lyskrydset er OK, men pga afkørslen mod haveforeningerne ser jeg ofte farlige situationer, hvor cyklister for grønt kører bag om holdende biler. En cykelbro er den eneste rigtige løsning.
Eneste mærkbare forskel fra før Supercykelstien blev indviet er en forværring: tidligere var der alm. vigepligt ved krydsning af Klausdalsbrovej fra nord, nu er der lavet et lyskryds - hvilket betyder, at (bortset fra den værste myldretid) det nu tager længere tid at komme frem, ikke kortere. At tage en eksisterende cykelsti, male en rød streg, og så kalde den en supecykelsti, er at narre folket.

Lyskryds ved Klausdalsbrovej er stadig farlig, biler stopper ikke altid og jeg har set 2 personer ramt af biler. Jeg håber I bygger en cykelbro over Klausdalsbrovej.
Lyskryds ved Klausdalsbrovej i nordlig retning har meget lang ventetid (ca. 1 minut)
Lyskrydset Klausdalsbrovej i nordlig retning har meget lang tid med rødt
Dårligt sving/overgang v. Klausdalsbrovej. Ny stander gør sving smalt.
Dejligt med intelligent lys ved Klausdalsbrovej
Den nye lysregulering ved Klausdalsbrovej har gjort hele forskellen. Tak for den!
Klausdalsbrovej er træls at skulle krydse. Men det er godt, at der er kommet lysregulering i sydgående retning.
Der hvor der kunne været sket en forskel og have gjort cykelstien bedre, så den med rette kunne kaldes for en Supercykelsti, er hvis der var blevet etableret en stibro ved krydsning af Klausdalsbrovej. Her har man tilgængæld valgt at fastholde krydsningen i niveau men til gengæld signalregulere den. Det er godt for trafikikkerheden, men ikke noget der forbedrer fremkommeligheden-tvætimod. Smart at der er lagt spoler i stien så signalet registrer en, men signalet skifter for langsomt når man kører i Supercykelstihastighed (også selvom der ikke er øvrig trafik). Når der er øvrig trafik er det heller ikke meget supersti over det, at cyklisterne ikke bliver prioriteret, men bare bliver koblet ind i signalets normale cyklus.
Det eneste reelle problem ved Farumruten er ikke blevet løst. Det er passagen af Klausdalsbrovej. En cykelbro her ville gøre underværker, og skabe en ufattligt lang ubrudt rute fra Frederiksborgvej/Fiskebækvej til Utterslev mose -> ca. 10 km ubrudt cykling
Vigepligtsreglerne ved Klausdalsbrovej i sydgående retning fungerer ikke! Min søn blev kørt ned d. 17-6-2014, da han kørte frem mod lysreguleringen. En MTBer kom fra øst uden at overholde sin vigepligt. Lav det om så superstien skal holde tilbage, som i gamle dage, - ELLER sæt bomme op på Klausdalsbrovej. Afskaf gerne begge lysreguleringer ved Klausdalsbrovej igen. Det gik fint i gamle dage. Hvis I vil vide mere så: gunnerkristiansen@gmail.com.
Stien burde føres som bro over Klausdalsbrovej i nordgående retning.
Rytmen i lyskrydset ved Klausdalsbrovej på østdien skaber farlige situationer. Der er meget få bilister som skal dreje til højre her, alligevel er der en lang periode med grønt til dem, og rødt for cyklister som skal over. Jeg har observeret samtlige mulige typer af fejl her. Billister som drejer til højre når der bliver grønt for cyklister (og stadig er rødt for billister), cyklister som kører over for rødt, og billister som stopper for grønt, fordi de holder øje med cyklister på deres højreside, selvom der er rødt for cyklisterne. Det er en uskik at introducere steder med afvigelser

fra det normale mønster i trafikafviklingen. Det bør kun gøres når der er solide grunde dertil (tidspilde og/eller død og nærdødhændelser). Givet de få billister som skal til højre, og de mange cyklister som skal ligeud, og de mange billister som forventer at både de og cyklisterne har samme "farve" i lyskrydset, bør det ændres til helt normalt grønt for alle, og med en tydelig markering af cykelbanen halvvejs over vejen, så de få uopmærksomme billister vækkes. Halvvejs, fordi cyklisterne har brug for at bremse før de skal dreje 90 grader til venstre den anden side Klausdalsbrovej.
Bro over Klausdalsbrovej ønskes.
Lav en løsning ved Klausdalsbrovej, så stop kan undgås
Bilister overholder ikke rødt lys på Klausdalsbrovej.
Et ønske kunne være, at jeg som cyklist kunne undgå lyskrydset v. Klausdalsbrovej
Krydset ved Klausdalsbrovej er langsomt.
Krydset ved Klausdalsbrovej: Hvorfor rødt for cykler når der alligevel ikke er grøn pil til højre for bilerne?
På vejen mod Farum fra Kbh ved Klausdalsbrovej, burde man kunne dreje til højre uden at holde for rødt efter man er kommet over krydset.
Jeg skal dreje til venstre ad Klausdalsbrovej, når jeg kommer fra Bagsværd. Dette dagligt lidt "utrygt", da der ikke er plads til at stoppe op og vente på at de andre cyklister har passeret. Jeg ligger mig derfor yderst og giver tegn til at skulle svinge til venstre, men bliver alligevel overhalet af de andre cyklister. Når der samtidig kommer modkørende cyklister er det endnu mere besværgeligt. Jeg synes, at det kunne være rart med en svingbane eller lidt bredde cykelsti lige her. Når man cykler ad Klausdalsbrovej fra Buddinge ned mod motorvej, så ville det være fordelagtigt med et lyssignal for cyklister ved lyskrydset ved motorvejsafkørslen - ikke kun en venstre svingspil som nu. Når der er rødt her, er der til at starte med grønt lys for de cyklister, der kommer inde fra Kbh. af Supercykelstien, og så skal man selvfølgelig holde tilbage. Men når de cyklister får rødt lys, fordi bilerne skal svinge til venstre (fra motorvejsafkørslen ind på Klausdalsbrovej) så har cyklisterne, der kommer fra Buddinge ad Klausdalsbrovej stadig rødt (ligesom bilerne). Det giver ikke mening - der er ikke nogen at holde tilbage for. Så der er mange der kører over for rødt, hvilket er u hensigtsmæssigt. Håber det var til at forstå - lidt besværgeligt at forklare :-)
Lang ventetid ved lyskryds v Klausdalsbrovej
Godt med lyskurv ved Klausdalsbrovej
Tak for lyskurven ved Klausdalsbrovej!

Øvrige vejkrydsninger

Lyskryds tilgodeser KUN bilister i forhold til intervaller – især Frederiksborgvej – Farum Hovedgade/Stavnsholtvej og Frederiksborgvej – Slangstrupvej, her føler man bestemt IKKE at blive tilgodeset som cyklist ☹
Lyskurverne er ikke organiseret til cyklernes fordel og der er mange issues med busstoppesteder og højresvingsbaner.
Farligt sted: Udkørsel fra Furesøbad
At sørge for gode oversigtsforhold er særlig vigtigt ved Furesøbad (hvor cyklisterne ligger med 45 - 50 km/h) og møder sommertrætte bilister som kun ikke forventer den slags. Det er især vigtigt i sommerhalvåret
Nyt lyskryds ved til- og fra-kørsel til motorvej ved Værløse opfatter jeg kun som chikane!
Meget farligt sted lige inden man kommer ind til Farum ved furesøbadet, når man kommer fra København. Her har cyklerne meget fart på, da det går ned ad bakke, men ved gode solskinsdage er der meget trafik fra biler som skal dreje ind (eller fra) vejen til Furesøbadet (skal så krydse Supercykelstien). Her er ofte tæt på at ske ulykker. Der brude gøres noget her. Bilister skal advares eller der skal laves bump, så de bliver tvunget til bremse ned og se sig grundigt før inden de krydser Supercykelstien. Ellers meget glad for stien og håber den vil blive vedligeholdt i fremtiden. Rigtig god ide.
Lyskryds usammenhængende mellem Åboulevarden – overgang til motorvej
Hvorfor kan cyklister ikke køre over Slotsherrensvej (nordpå) når bilister har grønt? Stort set INGEN højresvingende bilister!!
Lyskrydsene ved Nørrebro Station kunne godt koordineres med ”den grønne bølge” så ”grøn bølge” startede længere uden. Især bilernes højresvingpil v. Hyltebro sinker cyklisterne.
Lang ventetid ved lyskryds v/Utterslevvej og Frederikssundsvej
Krydset ved Frederikssundsvej er dårlig timet/synkroniseret.
Det nyopsatte lyskryds ved motorvejen på Kollekollevej er en stor belastning som cyklist eftersom det næsten ikke er grønt for cykler.
Krydsningen ved Frederikssundsvej er også under al kritik. De to lys er ikke koordinerede og der holder mange cyklister rigtigt længe.

Der er et farligt sted på ruten: Biler fra Furesøbad ser ofte ikke cyklister, som her kører stærkt.
Bedre synkronisering af lyskryds ud af byen
Bedre Synkronisering af lyskryds ved Upperslevvej og Frederikssundsvej
De farligste steder er ved kryds m. højresvingsbaner.
Jeg kan ikke forstå, at man laver cykellyskryds, der sætter færdselsloven ud af kravt til fordel for bilerne – jeg støder ind i tre af slagsen på min vej til arbejde – og det er irriterende og ulogisk at jeg skal stoppe helt op, trykke på en knap og afvente grønt, når der ikke er nogen biler, der skal dreje.....
Og så er der lige lyskrydset Borups Alle / Hillerødgade / Bispeengbuen. Der bliver faktisk grønt for cyklister nordfra, inden krydset er ryddet for biler i venstresvingsbanen fra Bispeengbuen på vej vestpå ad Hillerødgade. Især hvis der er tung trafik – bus eller lastbil – så skal man passe godt på ikke at køre frem for tidligt. Prøv selv at tjekke krydset. Det virker ikke sikkert.
Årsagen til ruten ”kun” får 8 er de steder man krydser befærdede veje som f.eks Klausdalsbrovej og fletninger med biler på f.eks Borups Alle.

Afstribning, skiltning mv.

Måske ville det være rart med en afstribning til markering af dobbeltrettehed. Mange tror ikke at cykelstien er dobbeltrettet – særligt cykelryttere i flok.
Der måtte gerne være en midterstribe på cykelstien da mange har svært ved at forstå at man gerne må køre i begge retninger især når man kører mod Farum og man kører på Brønshøj siden...
Den største fordel ved super-c.s. var hjattænderne ved krydsende stier.
Jeg kunne ønske en bedre skiltning på ruten langs motorvejen.
Bedre skilte til at vise vejen ønskes.
Manglende skiltning af lokale mål
Der mangler hjattænder ved flere sideveje – i princippet er der højrevigepligt på hovedstien.
Den røde streg reducerer cykelstiens bredde, da den opfattes som en kantlinie af mange. Fjern den røde streg

Bedre skiltning ønskes.
I nordgående retning af min rute mangler der autoværn langs et langt stykke af motorvejen. Det er altså kun et trådhegn mellem cykelstien og motorvejen. Det er ikke så godt.
Er glad for nye skilte fra Kbh til Farum, og den orange stribe, Har tidlige kørt for- kert. Hjem fra Kbh
Ved afkørsel 2 mod København går der en sti ned til Supercykelstien. Stiens ud- kørsel til Supercykelstien burde afsluttes med forskudt cykel gennemkørsel da den direkte adgang af idag skaber farlige situationer når cyklister kommer fra stien (ved Septembervej) ind på Supercykelstien. Der er ikke megen plads at undvige på hvis der er lidt fart på ned ad bakken...
Gerne bedre skiltning ved hver kryds om - denne vej til Farum, denne vej Især om- kring Farum er skiltningen ikke helt så god
Generelt synes jeg der er en mangel ved cykelstier. Når man krydser en vej, er der ingen skiltning, som angiver, hvilken vej man krydser. Det ville være betydeligt lettere for cyklister, der ikke benytter stierne til hverdag, at orientere sig, hvis man opsatte skilte der angav navnet på den vej man var i færd med at krydse. Det gæl- der også, når cykelstien via bro føres hen over en vej. Som motionscyklist kører jeg ofte ad nye ruter og ved derfor ikke præcis, hvor jeg er uden at checke på kort eller smartphone. Skilte med navne på vejene man krydser, eventuelt suppleret med "her står du" skilte, ville være en stor hjælp.
Der mangler nogle steder en klar angivelse af vigepligt for de stier som mødes med Supercykelstien. Der bør både være hjåltænder ved "mødestedet" og et skilt (haj- tænderne kan ikke ses når der er sne og is). Og der bør i det omfang det er muligt sørges for gode oversigtsforhold, så alle parter har mulighed fori god tid at se hin- anden. Der er en del fra siden som ikke respekterer hjåltænderne, fordi de ikke er klar over hvor hurtigt nogle folk kører på Supercykelstien. Disse problemer er især farlige ved Furesøbad (østsiden), ved tilknytningen fra Smørmosevej (østsiden), og ved tilknytningen fra ved Mørkhøjvej (vestsiden), hvor skiltning og evt. cikaner ved de to sidste,bør etableres, så det virker året rundt.

Belægning

Asfalten skal forbedres betydeligt der er rigtig mange huller og revner i stien. Hvis det er en supercyklesti så skal det forbedres.
Belægning kunne nogle steder forbedres. Specielt på Frederiksborgvej (retning mod Kbh) lige før Kollekollevej.

Store huller i stien (v/bakken fra Værløse mod farum. Oplever ser ikke det er en Supercykelsti
Enkelte steder, specielt ifm. Broer, er asfalten meget hullet og ujævn
Stien er hullet/ujævn, der er mange kryds hvor cyklister nedprioriteres og asfalten er af varierende kvalitet
Bedre belægning ønskes.
Bedre asfalt ønskes, specielt i København
Huller skal lappes
På stien fra hvor motorvejen starter ved København i højre side mod Farum til ca. afkørslen ved Gladsaxe og Mørkhøj er der steder, hvor stien godt kunne klare lidt nyt asfalt.
Cykelstien fra Ullerslevmose til Mørkhøjvejen skal have ny belægning, den er super ujævn den er også smal plus svinger. Længere ude er der træer der burde beskæres.
Den nye gummibelægning i Ullerslevmose er for løs - og man skrider. Ellers er det skønt I gør så meget for cyklister
Cykelstien langs motorvejen er helt fin, men når man kommer til Københavns kommune går det galt, her er mange cykelstier under alt kritik, der er masser af huller og det er jo også "Farumruten".
Mellem afkørsel 1 og 2 mod Farum er der lange strækninger med sænkninger i asfalten, flere steder med større sprækker der vokser for hver vinter periode.
Behov for bedre belægning ml. Bellahøj og Nørrebro Station
Belægningen er bedst venstre for motorvejen, når du kommer fra København.
Ujævn belægning sydgående mellem Nørreskoven og Kollekolle.
Cykelstien på Borups Alle fra Bispeengbuen og til "Cirkuspladsen" er vildt ubehagelig at køre på, med mange buler og bump, og dårlige asfalt lapninger, på modsatte side (altså på vej mod city) er den gal på cykelstien fra krydset efter mosen og op til Mellemvangen - men jeg ved ikke om de nævnte strækninger hører til Supercykelstien.
Dæksler (kloak mm.) Hvorfor skal de altid ligge i cykelstien?
Lidt for dårligt asfalt sti med for mange bump på et sykke sti når man kommer ud af skoven fra Farum og når til Værløse ved Kolle Kolle (et sykke st som går ned ad

bakke). Her er stien dårlig og lever ikke op til Supercykelsti.
Lidt mere jævnt terræn ville være godt.
Det ville være rart med noget ny asfalt. Den er hullet og ujævn.
Dårlig ASFALT fra Bispebjerg - Falkoner Alle.
Det er godt med ordentlig asfalt (ingen/få huller/bump).
En del huller (små men dybe). Jeg er meget bekymret for bilosen.
Den del af Farumruten, som jeg kører på er helt eminent. Afkørslerne er også super gode. Delen gennem skoven og indtil krydset mod Værløse kunne godt trænge til ny asfalt. Der er mange revner og buler i den nuværende asfalt.
Efter regn er der mega pytter. Ny asfalt - tak.
Der er flere steder hvor asfalten er ujævn og der er kommet mange lapninger på asfalten. Man bør gøre hele ruten færdig og ikke kun lave nødløsninger.
Der må meget gerne laves ny asfalt på strækningen fra Mørkhøj frakørsel ind til Mosesvinget, da asfalten her er i dårlig stand og generelt kan asfalten udbedres flere steder, så der ikke er så mange "bump" på vejen.
Det er en meget flot cykelvej der er lavet til Farum. Tak for det. Den ringeste vejbelægning findes omkring Kolle Kolle. Sidste år blev vejen brudt op ifm. nedlægning af rør, og der blev ikke lappet ret pænt bagefter. Men det kan jo være fordi, at der skal laves flot asfalt derude lidt senere.
Det er især cykelstiernes dårlige asfaltbaner, skabt af kloakkernes utætte rør og lappeløsninger, som irriterer mig. Kryds, hvor kantsten skærer cykelstien, er ligeledes irriterende, da de aldrig er i niveau med asfalten ret lange, og fordi asfalten "knækker af" langs dem. Jeg kunne godt tænke mig nedtælling på mange flere lyskryds (uanset transportform).
Det ville være dejligt, hvis cykelstierne ville blive bedre vedligeholdet. Mange steder er der bump, lapper og huller. Generelt er cykelstiernes vedligeholdelse ikke god.
Dejligt med den nye asfalt på stien ved Skovbrynet
Jeg bruger også stien op mod Farum og må sige, at jo længere væk fra København man kommer, jo bedre er stien. Asfalten i Københavns kommune er meget hullet.
Ny asfalt ønskes.
Mange huller og bump når man kommer til kbh. Kommune

Svingende belægningskvalitet!
Stien er noget ujævn på stræk inden motorvejen starter. Stien er smal på nogle stræk langs motorvejen.
Ønsker færre Bump og huller
Forbedre vejbelægning! Tak
Et generelt problem, som ikke er specielt møntet på Farum-ruten: Når der er foretaget gravearbejde på cykelstierne i forbindelse med røredllægning / kabelarbejde er kvaliteten belægningen væsentlig forringet. Cykelstien synker hvor der er foretaget gravearbejde, stien er ujævn og ofte med kanter mod den oprindelige belægning.
Jeg er ikke sikker på om strækningen på Borups Allé fra Hulgårdsvej til Hillerød-gade (og den anden vej) hører med til Supercykelstien, men her kunne belægningen godt trænge til udskiftning, den er meget ujævn da der er foretaget mange reparationer og der er forhøjninger pga. rødder. Det er super dejligt at belægningen fra Hulgårdsvej til Frederikssundsvej lige er blevet skiftet :-)
Hvis I vil gøre cykelruten bedre, så sørg for at reparere asfalten - helst helt ny belægning. Der er mange hullede reparationer og skader.
Asfalten fra Stubbevungen og op til Hyrdevangen er meget "pletet". Der er lavet reparationer, som er meget ujævne i forhold til resten af vejen. Men eller syntes jeg det er et super initiativ, og jeg er meget tilfreds med vejen !
I burde spørge hvordan ruten kunne forbedres mit forslag ingen huller i asfalt.
Bumpet og hullet belægning bør udbedres med helt ny asfalt

Belysning

Bruger kun ruten i den lyse tid, da jeg ikke er tryk ved at cykle i mørke
Jeg håber meget, belysningen bliver forbedret langs hele ruten.
Øøh, der er ikke noget gadelys!
Mangler til dels belysning på vejen om aften
Mere Belysning
Mere Lys om aftenen. Der er mange mørke områder.

Savner lidt mere lys i tunnellerne!!
Seje lysdioder i Furesø komm.
Mere lys på ruten om vinteren.
En bedre belysning i tunnellerne ønskes
Der mangler stadig lys i tunnelerne, så man kan se hvor man kører.
Føler mig utryk pga. manglende lys, når det er mørkt
Mangler belysning - især ved tunneller.
Dårlig belysning på ruten ved Utterslev Mose
Genialt m. lys i asfalten og pumpe!
Gerne mere lys om vinteren - giver mere tryghed og bedre hastighed
Opsætning og lys på ruten. I vinterhalvåret er der meget mørkt. Ubehagelig tur.
Perfekt med integreret lys fra Kbh. Men desværre for kort strækning.
Synes der mangler lys fra Klausdalsbrovej til Bagsværd.
Tunnellerne er mørke at køre i og man kan ikke se om der ligger noget.
Gerne mere lys på stien flere steder.
Belysning på hele ruten ville være belejligt.
Det er smart med de indbyggede lys i stien på det uoplyste stykke as Frederiksborgvej
Belysningen på dele af strækningen er meget mangelfuld, men ellers en god rute!!
Cykelstien langs motorvejstrækningen er rigtig god og man kan holde en god fart, men fra indre by og til Utterslev mose er der mange lyskryds og mange stop desværre...
Lysdioder er overflødig, fordyrende lir. Gør det blot dyrere at vedligeholde belægningen. Så hellere tydelige refleksstriber i begge sider.
de små lys i vejbanen i skoven efter Skovbrynet st. giver hverken sigtbarhed eller tryghed. Om efteråret er de dækkede af blade.
I "mørketiden" på vej mod byen er der 2 steder, hvor der mangler lys: 1) et stykke inden skiltet O2 Husum, Mørkhøj 400 M" 2) Lige efter den sidste tunnel og et

stykke inden Pilesvinget hvor motorvejen slutter.
Jeg føler mig ikke tryk, når det er mørkt.
Der er enkelte passager i begge retninger, hvor belysningen er mangelfuld. Tilgængeld var det (for et par år siden) rimelig nemt at kontakte teknisk forvaltning i Gladsaxe, da der manglede lys under motorvejsbroerne i udgående retning. De satte Dong (vistnok) på sagen, da det er dem der servicerer.
Der er meget mørkt på den første del langs Utterslev Mose lige efter motorvejen starter. Restne af ruten kan man se med lys fra Motorvejen, men det er dejligt med lys langs ruten. Krydsene ved Frederiksundsvej og Utterslevvej er meget dårligt koordinerede.
Generelt god cykelsti.Ultimativt ville det være lækkert hvis den var belyst hele vejen.
Diodelysene i stien mellem Skovbrynet og Farum - det er genialt!
Lys på strækningen nord for Klausdalsbrovej- TAK! og mere lys under broerne i dagtid man kan ikke se noget når man kommer fra sollys.
Lys på cykelstien ønskes!
Lys på hele ruten ønskeligt.
Det er godt, der er kommet mere belysning på noget af cykelstien (ved Bagsværd), mere belysning ved Utterslev Mose vil være godt
Mangler lys i tunnel under Ring 4
Mangler lys lige efter tunnel mod kbh
Mindre tryghed om vinter pga. lidt lys
Dårligt lys ud med Motorvejen. Helt sort nogle steder.
Jeg synes at de nye LED-Lamper, som står langs stien er utrolig dårlige. Man bliver blændet meget, når man kører ind under dem. Jeg vil dog sige, at det er smart, at de dæmper ned, når der ikke er nogle cykler. Har dog oplevet, at enkle lamper har virket modsat og i flere tilfælde blænder de ned hvis der kører en cyklist foran en der aktiverer dem.
Det ville være rart med mere lys i viadukterne når man kommer med fart og solbriller kan man intet se. Også om vinteren er det meget sparsomt med lyset i viadukter
Det er et problem, at der ikke er lys på ruten fra Værebros til Klausdalsbrovej -

utrygt om vinteren!
Der er for lidt lys om vinteren
Der mangler lys på den strækning jeg kører. Stien for smal - vi kører dobbelt på strækningen
Jeg ser gerne at der kommer belysning på hele ruten - det er tæt på umuligt at se noget i mørke. dermed synes jeg ikke der er meget Supercykelsti over ruten.
Der mangler lys ved afkørsel
Bedre vejbelysning ønskes.
Der mangler lys ved Utterslev - meget mørkt og turen hjem gennem byen er træls pga mange stop ved rødt lys - grøn bølge ønskes
Der mangler stibelysning på stykket mellem Utterslev Mose og Bagsværd for der er slet ikke noget!!
Fint med lys på ruten
Fjern lysdioderne - de blænder og gør det svært at se grene på vejenden en kraftig lygte. Lav i stedet refleksstribe i begge sider
Personlig er jeg super glad for den belysning der er lige før man kommer itl Kolonihuserne ved Klausdalsbrovej, men jeg kunne ønske at lyset i undergangerne (dem alle sammen) var lidt stærkere. Jeg er ikke helt 100 % tryk på at færdes her om vinteren om morgenen. Jeg tør ikke bruge cykelstien fra farum til København om aften, pga belysningen i undegangene.
Jeg savner lys på cykelstien fra Bagsværd ned mod Klausdalsbrovej, især på det sidste stykke hvor cykelstien ligger længere nede end vejen. Der bliver ekstremt mørkt, og udover at det er umuligt at se noget er det også lidt utrygt, fordi der er træer på begge sider, så man kan ikke se hvis der står nogen. De fleste af de steder hvor der ikke er lys kommer der ellers lidt lys fra motorvejen, - men ikke her...
Jeg savner mere lys i tunnelerne. Om efteråret og vinteren er der MEGET mørkt derinde. Det er meget svært at se om der evt ligger noget eller nogen på cykelstien.
Der bør være mere lys under de mørke motorvejsbroer. Når man kommer fra stærkt lys og ind under broerne, er det stort set som at køre i blænde. Man kan ikke se hvis der ligger noget på vejbanen.
Der er områder hvor der er ret mørkt om aftenen har man overvejet belysning? Det er bl.a. ved støjskærmene
Lyset i tunnellerne er dårligt, man kan næsten ikke se asfalten (fx huller i den) når

man kommer fra dagslyset.
Det ville være rart med belysning på hele ruten i Vinterhalvåret.
Det ville være rart med gadelamper på hele ruten især om vinteren, hvor det er mørkt, når man kører til og fra arbejde
Det ville være rart med lys på strækningen Utterslev Mose og frem til Bagsværd. (Ikke rart at køre der om aftenen).
Der mangler lys om vinteren når cykelstien ikke følger vejen - men bugter sig ind i mosen.
Lys i vejen: Første gang jeg så dem, der var kun enkelte, troede jeg de var opsat af en privatmand som havde mistet en kær! Nu er der mange flere. Fra Farum mod Kbh er det fint. Fra Kbh mod Farum er det fint indtil skoven og bakken nedad. Problemet er at de cyklister som de lys hjælper, er cyklister som har for lidt lys på deres cykel, og ikke kan se hvad som er på cykelstien foran dem i god tid, det være sig andre cyklister med dårligt/nul lys, fodgængere uden lys, eller nedfaldne grene i skoven. Opad bakke, og på det flade i det åbne, hvor man altid kan se lidt uden lys, er det ikke farligt. Med den ekstra fart nedad gennem skoven mod Fiskebækbroen er det faktisk meget farligt. Jeg har mødt mange cyklister her, som uden betænksomhed kører max nedaf bakken uden en ordentlig "se-lygte" på cyklen. I vinterhalvåret, med mørke, storme og nedfald, er det en farlig cocktail.
Tryghed på ruten går udelukkende på belysning specielt i vinterperioden, hvor man på lange stræk ikke kan se noget.
Pærer er langsomme til at tænde om natten, pærer skal skiftes i Jorden / Cykelstien
Der mangler belysning på en stor del af ruten.
Om vinteren er stien bælgmørk. Man kan ikke se 2cm frem for sig. Ubehageligt og farligt.
Der mangler belysning på nogle steder og om vinteren sneryddes der ikke altid vil gøre det mere utrygt/vanskeligt at køre
Der mangler belysning i Nørreskoven ved Værløse
Stien mangler belysning langs Høje Gladsaxeområdet. Fra broen v. Høje Gladsaxevej til broen v. Mørkhøjvej
Ville være fantastisk hvis der også var vejbelysning til vinteren
Kunne forbedres med lys hele vejen

Meget gerne lys mellem afkørsel 1 og 2, da stien passerer mindre skov/krat områder.
Der mangler i høj grad belysning på ruten!! Der mangler på dele af ruten. Frotorv til gående, hunde, barnevogne etc. ellers en dejlig rute
Har ikke fået udleveret et kort - men ville gerne deltage med input - specielt vedr den manglende belysning på den første strækning ud af Kbh
Når det er mørkt, er jeg stadig utryg ved at køre - specielt ud fra byen i højre side - der er mange mørke områder og mørke tunneller, som bør oplyses bedre - bla. omkring Utterslev Mose og Gladsaxe. Mere lys er et stort ønske.
Spørgsmålet vedr. om jeg føler mig tryk som cyklist på ruten bør opsplittes i to. Jeg har svaret ud fra at jeg føler mig tryk i trafikken, når jeg cykler på stien, da den i høj grad adskiller trafikanterne. Men jeg er kommet i tanke om, at jeg ikke føler mig tryk, og jeg vælger ikke at cykle på ruten, når det er mørkt. Det betyder en stor del af vinteren, hvor det er mørkt, når jeg møder og mørkt, når jeg skal hjem igen, og det giver en forlængelse af min tur på et par kilometer hver vej på den tid af året, hvor det i forvejen kan være surt at cykle. Dertil kommer at jeg opholder mig i mere trafikerede områder, hvilket jo er knap så trygt. Men jeg har set at gadelygter er ved at blive etableret - i hvert fald på en del af ruten (fra Klausdalsbrovej og ind mod byen).
Der måtte gerne komme flere lygter især det stykke ved den sidste bil nedkørsel (på vej mod KBH) når man kører væk fra motorvejen og ned under bilnedkørslen.

Øvrige kommentarer

Det ville være lækkert med en hurtig rute gennem Kbh. på en eller anden måde!
Hvad med at føre stien gennem KBH via Borups Alle og over Bispeengbuen i nødsporet som er ubrugt?
Det er et stort savn, at der ikke er sikker cykelrute fra Allerød til Farum!
Mere Supercykelsti!
Hvad med tilslutningsrute fra Frederiksberg til Borups Alle?
Super godt med fokus på gode cykelstier. Man får mere lyst til at cykle.
SUPER! – cykelsti
Synes generelt det er en god rute særligt fordi der ikke er lyskryds

Flere Super cykelstier Ja tak
Hastigheden er selvfølgelig ikke helt så jævn mellem Bellahøj & Nørregade - men det glider
Hvorfor laver man trafiktælling under KU's læseferie mm.
Ville være dejligt hvis ruten blev forlænget til Hillerød
Virkelig godt med ruten. Blev især glad da der blev sat lygtepæle op.
Voldsom trængsel fra søerne og ind til centrum - der flettes med bilister
Jeg synes det er ærgeligt at kalde det en Supercykelsti ved blot at male en orange stribe langs og sætte fodstøtter op.
Jeg tager altid denne rute, da det er rart, at man ikke skal holde i lyskryds, men kan holde farten.
Kan I sætte spejl op ved nedkørslen fra Værebrovej og ind mod byen
Keep up the good work
Farumruten er væsentlig mere sikker end alternativet Kongevejen
Fed Fed Fed cykelsti, TAK!!
Fed rute, men enkelte tilkørselsstier kommer for abruptt ud i ruten, som giver lejlighedsvis ubehagelige opbremsninger
Ud over en rød streg og nogle hjåttænder har jeg ikke bemærket nogle ændringer i forhold til før 2013
Der er skønt at cykle!!
Gerne mere opsætning af beplantninger mod motorvej. Dels dæmper det gener fra udstødning og især giver tætte buske bedre læ mod vinden. Opdagede f.eks. idag - torsdag 19.juni14 - hvor meget beplantning dæmper af viden kontra den store vindmodstand idag på de åbne trækninger
Cykling er fedt.
Lækker rute, fedt initiativ
Fin cykelsti
Kører kun kort på Farumruten. Etablering af bedre cykelforhold er et "must" for at få flere til at cykle.

Kører også ad vandledningsstien og svaleruten. Det fungerer super! Ville dog gerne, at man fik lov til at køre i begge retninger det sidste stykke af Hareskovvej (i venstre side når man kører ind mod Kbh.)
Lækker med cykelsti uden lyskryds & med pumper undervejs
Ruten må meget gerne forlænges til Hillerød
På kortet er superruten angivet helt inde ved søerne. Den bliver ikke en rigtig supersti før utterslev mose! Stykket inde i byen er alt for smalt med mange farlige kryds! Der mangler noget i form af afskærmning, over og underføring før stykket inde i byen er super.
Ruten var OK før, men jeg glæder mig til at den bliver ført videre til Allerød!
Sikke en dejlig cykelsti! Tak for den
Synes ikke der er sket vejforbedringer efter vejen er blevet til Farum rute
Det er dejligt med fokus på gode cykelstiger
Det er en fed rute
Det er en fin rute... Ville være rart m. færre biler & flere på cykel
Dejligt at der er en strækning hvor man bare kan cykle! Næsten ingen røde lys!
Man føler sig prioriteret som cyklist på superstien. Det er dejligt.
Flere Supercykelstier og gerne helt ind til københavns centrum.
Supercykelstier er en god ide, men der er ikke kommet reelle forbedringer på denne rute
Lav endelig flere af disse cykelstier
Flere stier - TAK!
Der er markant forskel på ruten før og efter Fredriksundsvej krydset når det gælder fart, lyskryds og tryghed/sikkerhed.
Bedre cykelstier på ringvejen. Holdere til clickpedaler ved stop
Ned af Nørrebrogade kan der forekomme mange stop.
Sæt vandposter op, så man kan fylde sin flaske
Umiddelbart virker konceptet lidt som et reklamestunt. Der bruges ressourcer på en række udenoms-ting, som ikke har betydning for den daglige brug. Jeg tænker her

f. eks på pumperne, hvor man jo skal være meget heldig hvis man punkterer lige ved en pumpe. Det er langt vigtigere at der er en god vedligeholdelse af asfalten og god rengøring, så der ikke samles grus, grene osv - det betyder noget for antallet af punkteringer. Den røde linje og værktøjet er også ret ligegyldige i det daglige.
Hold op med at kalde Farumruten Supercykelsti, da der intet er gjort for at man kan komme hurtigere frem - tværtimod.
Dejligt at der ikke er lyskryds.
Vil godt rose initiativerne med super cykelstier. Flere af dem tak! Det vil være en rigtig god måde, at støtte op omkring de mange, som bruger cyklen til transport og/eller motion. Det er så tydeligt, at der er langt flere der cykler i dag, end for bare få år tilbage. Og med super cykelstierne bliver der nu også taget både udgangspunkt i og hensyn til cykelisterne i en grad som det ikke er set før. Rigtigt fedt!
Godt der er disse cykelruter. Dejligt at man kan cykle så meget uden stop
Godt initiativ med disse Supercykelstier !
Farumruten var i forvejen en "Supercykelsti". De nye tiltag med orange stribe, fodhvilere m.v. gør ingen nævneværdig forskel.!!!WWW.Supercykelstier.dk er et overdesignet mareridt udi brugervenlighed (Facebooksiden fungerer langt bedre)
Hvornår er navnet ændret fra Cykelsupersti til Supercykelsti? Jeg synes det er en god ide, Cykelsupersti var der ingen der kunne sige, men logoet er ikke ændret?
Supercykelstierne fungerer perfekt, gerne flere af dem. Turen fra ophør (Bellahøj?) og til min arbejdsplads på kalvebod brygge er væsentlig mere utryg, da vi er mange om cykelstierne og bilerne er meget tættere på da bilerne krydser cykelstierne både fra sideveje og ved højresving.
superfedt med dette initiativ. Det der betyder mest for mig er nem fremkommelighed og komfort. Dvs. god asfaltbelægning og vedligehold heraf. Få lyskryds og god sammenhæng mellem lyskryds. F.eks. når jeg kommer fra Farum om morgenen er der to lyskryds ved Bellahøj med 20-30 m mellemrum og når der langt om længe bliver grønt ved det første skifter det næste til rødt. Her kunne jeg godt bruge en grøn bølge.
Svaret er baseret på at jeg kun benytter starten af stien da jeg kører fra ved Gladsaxe/Søborg
Synes navnet "Supercykelsti" er en overdrivelse, da det stykke jeg kører på blot har fået en orange stribe, lidt bedre lys og så fodhvilere! (pumpen virkede tilsyneladende ikke, da jeg havde brug for den). På den anden side ved jeg dog heller ikke, hvad jeg havde forventet - det var vel egentlig en "Supercykelsti" i forvejen!
Håber også der bliver tænkt på indfaldsvejene til stierne

Jeg cykler til og fra Kbh., hvis jeg skal på shopping. det har jeg gjort altid, men cykelstien er da den samme som den altid har været.
Jeg er meget tilfreds med Farumruten
Det er virkelig en dejlig rute flere Supercykelstier tak!
Man kunne overveje at tilføje lidt ekstra til sloganet "kom sundt frem" (i bil os) Gad vide hvad partikelforureningen er på Supercykelstierne i myldretiden?
Det vigtigste er at kunne køre uden stop på godt underlag; ikke andet
Fin ide, men nok flere store ord end egentlig "super". Kørt her i + 30 år.
Jeg er meget tilfreds med Supercykelstien. den er helt essentiel for at kunne cykle fra Værløse til KBH Ø som pendling. Det eneste, der kan gøre den bedre er en bedre løsning end et lys-signal (ca. halvvejs)
Jeg er rigtig glad for cykelstierne. Man kan køre hurtigt uden stop
Er meget tryk på Farumruten, men derefter er det lidt et gamble om man kommer godt frem
Er så glad for disse initiativer: Supercykelstier!!
Er utrolig glad for ruten og synes Supercykelstier er et fantastisk initiativ
Fantastisk cykelsti, hvor man har god plads og få lyskryds.
Fantastisk cykelsti, specielt fra Utterslev Mose til Farum & retur
Fantastisk rute. Dejligt at slippe for andre typer trafikanter
Fantastisk ryk - gør min cykeltur langt nemmere.
Ville være rart om man kunne blive enige om at det hedder Supercykelstier og ikke det kejtede Cykelsuperstier. Det sidste lyder som en hjerneblødning i et reklamebureau.
I er velkomne til at tage fat i mig på matthias@svane.tv, hvis I vil have input fra nogen der rent faktisk cykler.
Jeg synes det er en dårlig ide at re-lancere cykelstier som Supercykelstier når der ikke er tale om egentlige forbedringer af ruten
Det er godt og vigtigt med gode cykelstier, herunder Supercykelstier.
Jeg studser over forskellen i antallet af spørgsmål på spørgeskemaet og på hjemmesiden. Jeg har svaret ud fra hele min rute fra Slagslunde til Gladsaxe, ikke kun ud fra

den del af ruten, der går på Supercykelstien
Jeg synes det er fantastisk at bo et sted, hvor jeg kan cykle hjemmefra og til Rådhuspladsen på cykelsti. Jeg har cyklet til og fra arbejde i nu 18 år - 45 km om dagen - og kan stadig glæde mig over, at der er så gode betingelser. Stor ros for det.
Jeg synes det er helt aldeles fantastisk, at jeg kan cykle 33 km og på ca. 85 % af turen gøre det på fredelig landevej eller cykelsti adskilt fra vej. Jeg kunne i sommerhalvåret godt bruge en vandhane på vejen, men det er rent luksusønske.
Jeg synes ikke der er meget "super" over cykelstien i København og Frederiksberg. Vejen uden om Bispebuen er meget langsomlig pga. lyskryds og smal cykelsti på Frederiksberg. Borups Alle har dårlig asfalt. Lyskrydsene ved Bellahøj og omkring rådhuspladsen passer meget dårligt til hindanden. Man kommer altid til at holde for rødt flere gange på kort tid. Stien i Gladsaxe mellem klausdalsbrovej og Utterslev mose er helt kanon!
Det er positivt at der er kommet en øget fokus på at etablere gode cykelstier. MEN også denne Supercykelsti er jo mest et markedsføringsstunt. Udgangspunktet er den bedste cykelsti i hovedstadsområdet, hvor man på forhånd kunne holde en høj gennemsnitshastighed. Der gennemføres en række tiltag, som jeg ikke vurderer, at dem, der kører hele turen fra Farum, har den store gavn af. Fint at der er kommet nyt slidlag enkelte steder. Men de øvrige tiltag er ikke noget superpendleren mangler. Ikke fordi de er dårlige, men superpendleren har jo selv pumpe med og ordentlig lys på cyklen.
Tak for en god cykelsti - jeg er hurtigere på arbejde på cykel end i bil på ruten Kirke Værløse - Herlev
Der er kommet lidt bedre belægning på små strækninger, men grundlæggende så har "Supercykelstien" jo været der siden 70'erne hvor tunnellerne under motorvejene blev lavet, af den tids fremsynede planlæggere. Jeg så meget gerne, at I forsøgte at forbedre selve ruten. f.eks. kunne man finde på en smartere løsning inde i byen? Nørrebrogade er håbløs som cykelcykelsti. Kører aldrig den vej. Alt for mange mennesker og hurlumhej. Denne vej er ikke i tråd med jeres definition på en cupercykelsti. Den hurtigste vej er stadig H.C Andersens Boulevard. Hvad med at lave en Supercykelsti op lang Bispebuen. Se det ville skabe reelle forbedringer for cyklerne og spare 5 lyskryds / 5 minutter. Andre steder bør cykelstien være bredere. Der er simpelthen for mange cyklister og kassecykler. Et forslag kunne være at afmærke cykeltien med en langsom bane og en hurtig bane (som det f.eks. er gjort i New York). Dette ville f.eks. være oplagt over Langebro. Kort: Bedre forhold for cyklister betyder mere asfalt til cyklister. Hverken mere eller mindre!
Gerne vandposter
Jeg kører altid Hillerødgade - Borups Alle for at slippe for de mange lyskryds, der er godt nok ingen cykelsti ad Hillerødgade på hjemvejen hvor jeg også tager stien gennem nørrebroparken til Jagtvej og derefter indover Assistents Kirkegård fra Hans Tavsens Park. Der er enormt meget cykeltrafik langs Nørrebrogade om ef-

termiddagen.
Fodstøtterne er fine men ikke nødvendige. Kunne forbedres med noget skridsikkeret til foden, som glider når man køre med racersko og klamper.
Ruten har i umindelige tider, mindst siden 1987 hvor jeg begyndte at bruge den, været den bedste cykelrute mellem "byen" (København) og "landet", hvor man som cykelrytter køre på mindre landeveje og ikke bremses af idelige lysreguleringer og bymiljøer. Da jeg boede i Kbh brugte jeg den som cykelrytter ud af byen. Da jeg flyttede ud, bosatte jeg mig så jeg kunne bruge den til arbejde i Kbh..1 - 2 -
Jeg forstår ikke rigtigt hvad der definerer en Supercykelsti. Farum-stien har altid været der - næsten, så bortset fra det nye udstyr, er der ikke noget super over den i mine øjne. For mig er en Supercykelsti en NY og gennemgående, let kørt sti. Farum-stien er meget lige, men det kan man desværre ikke sige om Albertslund-stien, som nok aldrig ville benytte mig af, hvis jeg boede i Albertslund og arbejde i København.
Er vildt glad for at der er lavet Supercykelstier og fra min gamle adresse på Ørnevej sparede jeg 5 min til indre by bare ved at lyssignalerne fik grøn bølge. -) Heeeeeeelt fantastisk. -)

Bilag D: Resultater fra de maskinelle tællinger

Frederiksborgvej

Tabel 4: Østlig cykelsti på Frederiksborgvej, cykler/time, 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	1	0	0	2	2	2	32
01-02	0	0	1	1	1	0	3
02-03	0	0	1	0	0	2	2
03-04	0	0	0	1	1	0	1
04-05	0	0	1	0	1	0	1
05-06	4	1	1	3	3	1	1
06-07	7	8	4	14	17	3	4
07-08	23	31	26	50	66	5	6
08-09	21	17	29	47	43	20	16
09-10	10	17	15	18	9	35	14
10-11	9	16	26	17	13	11	10
11-12	12	18	14	26	6	14	13
12-13	13	6	8	15	7	7	7
13-14	10	5	8	44	4	16	12
14-15	14	30	31	17	19	13	11
15-16	41	41	53	35	38	9	6
16-17	53	49	94	33	44	12	3
17-18	44	88	73	11	35	10	3
18-19	19	59	44	25	24	12	3
19-20	7	32	30	32	15	6	1
20-21	6	13	12	17	12	0	3
21-22	2	0	9	9	5	5	0
22-23	0	0	3	6	3	7	0
23-24	0	2	3	6	3	30	0
Total	296	433	486	429	371	220	152

Tabel 5: Vestlig cykelsti på Frederiksborgvej, cykler/time, 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	0	0	0	1	0	0	0
01-02	0	0	0	0	0	0	0
02-03	0	0	0	0	0	0	0
03-04	0	0	0	0	0	1	2
04-05	0	0	0	0	0	0	1
05-06	2	3	4	5	7	0	0
06-07	12	15	7	25	38	5	3
07-08	36	56	54	70	97	4	7
08-09	29	38	45	52	69	17	14
09-10	12	28	14	28	27	33	15
10-11	6	21	13	23	16	9	7
11-12	11	20	16	19	8	14	10
12-13	14	12	16	13	5	10	6
13-14	10	17	11	33	5	10	10
14-15	15	24	29	37	12	16	8
15-16	19	26	48	33	16	9	8
16-17	8	24	49	43	25	10	6
17-18	28	40	57	12	17	11	2
18-19	8	24	27	5	12	7	1
19-20	4	12	26	21	7	5	0
20-21	4	7	12	10	5	7	0
21-22	1	1	7	9	2	10	0
22-23	0	0	1	4	0	4	1
23-24	1	0	2	2	0	2	1
Total	220	368	438	445	368	184	102

Tabel 6: Østlig cykelsti på Frederiksborgvej, cykler/time, 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	0	0	1	1	0	1	3
01-02	1	1	0	1	0	3	1
02-03	0	0	1	0	0	2	1
03-04	0	1	0	0	0	5	1
04-05	1	2	2	2	2	0	1
05-06	11	17	15	9	9	2	0
06-07	33	39	33	21	16	7	6
07-08	85	112	91	76	41	23	7
08-09	69	88	75	58	31	22	34
09-10	32	53	60	23	22	41	63
10-11	35	44	62	18	35	44	81
11-12	16	40	47	20	12	49	88
12-13	23	48	61	34	35	53	73
13-14	35	37	61	11	34	34	62
14-15	46	69	64	34	27	27	26
15-16	91	126	122	59	78	28	26
16-17	184	189	190	93	67	14	22
17-18	156	175	162	99	60	20	19
18-19	67	111	100	56	40	16	16
19-20	42	75	67	20	23	4	18
20-21	25	35	47	16	13	4	13
21-22	14	22	17	9	2	3	6
22-23	6	7	9	6	2	3	7
23-24	5	1	4	0	5	2	3
Total	977	1292	1291	666	554	407	577

Tabel 7: Vestlig cykelsti på Frederiksborgvej, cykler/time, 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	1	1	1	2	1	2	1
01-02	1	0	1	0	1	2	1
02-03	0	0	0	0	0	1	2
03-04	0	0	0	0	1	0	1
04-05	1	3	2	3	2	1	1
05-06	11	15	22	10	9	0	1
06-07	57	95	90	53	23	2	3
07-08	156	176	166	133	68	6	10
08-09	81	111	115	96	67	13	25
09-10	29	46	52	30	15	23	36
10-11	18	32	31	12	17	25	58
11-12	31	35	50	20	30	35	70
12-13	33	31	41	21	24	29	61
13-14	37	56	42	18	25	42	66
14-15	50	49	63	26	31	33	31
15-16	77	92	91	42	45	22	29
16-17	107	111	95	67	42	16	18
17-18	81	92	97	65	33	15	19
18-19	44	70	76	35	21	12	18
19-20	34	48	51	11	13	3	13
20-21	23	39	41	5	14	6	13
21-22	16	20	18	11	3	4	14
22-23	3	9	5	2	3	0	3
23-24	2	2	3	1	4	2	1
Total	893	1133	1153	663	492	294	495

Klausdalsbrovej

Tabel 8: Østlig cykelsti langs motorvejen nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen), 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	1	0	1	2	1	5	2
01-02	0	0	2	1	0	1	1
02-03	0	0	1	0	0	1	0
03-04	1	1	2	2	1	0	0
04-05	0	0	0	1	0	0	0
05-06	8	10	8	8	12	2	1
06-07	38	40	36	46	37	6	6
07-08	76	105	81	79	65	17	5
08-09	72	76	85	80	66	28	9
09-10	27	38	23	37	21	26	12
10-11	10	20	20	13	7	36	11
11-12	11	19	8	2	13	26	11
12-13	6	22	17	1	11	21	16
13-14	17	24	16	34	14	21	18
14-15	25	46	40	57	38	25	12
15-16	69	95	77	117	61	23	15
16-17	77	113	107	127	71	24	9
17-18	80	96	87	113	73	10	3
18-19	31	46	45	47	35	14	7
19-20	11	30	27	27	23	5	1
20-21	4	16	12	17	7	4	3
21-22	5	6	11	11	7	4	0
22-23	3	9	10	10	6	4	3
23-24	3	3	5	7	3	3	0
Total	575	815	721	839	572	306	145

Tabel 9: Vestlig cykelsti langs motorvejen nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen), 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	0	1	2	4	2	3	5
01-02	2	0	3	2	3	0	0
02-03	0	0	0	0	0	1	0
03-04	1	2	1	0	2	1	0
04-05	1	3	2	2	2	1	0
05-06	4	5	4	6	6	1	2
06-07	29	50	44	54	38	2	0
07-08	73	101	96	115	85	5	0
08-09	73	81	85	121	83	17	8
09-10	17	31	28	32	11	20	11
10-11	13	19	22	25	8	35	20
11-12	11	23	22	30	11	48	18
12-13	7	40	17	28	11	46	14
13-14	17	31	30	34	11	28	11
14-15	15	39	28	47	26	19	19
15-16	33	47	50	64	25	28	22
16-17	23	60	42	80	27	24	14
17-18	28	63	54	68	31	17	9
18-19	22	50	48	65	18	13	5
19-20	7	52	43	49	18	8	3
20-21	12	44	23	39	16	19	7
21-22	8	22	18	21	5	3	5
22-23	1	9	6	8	11	6	1
23-24	5	4	4	6	5	12	1
Total	402	777	672	900	455	357	175

Tabel 10: Østlig cykelsti langs motorvejen nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen), 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	0	2	1	2	1	0	1
01-02	0	1	0	2	2	2	3
02-03	0	0	0	1	0	3	0
03-04	1	0	0	0	0	2	0
04-05	0	0	1	0	1	0	0
05-06	8	13	16	11	12	0	1
06-07	44	54	61	45	34	10	6
07-08	93	106	115	86	56	19	15
08-09	100	107	122	93	64	24	34
09-10	38	45	45	34	22	44	65
10-11	26	36	47	17	26	40	69
11-12	21	33	28	21	16	56	87
12-13	32	30	46	24	21	42	57
13-14	28	47	48	19	19	26	47
14-15	55	73	81	37	58	29	37
15-16	126	153	152	92	108	24	20
16-17	182	229	197	96	82	27	23
17-18	168	177	176	93	67	23	24
18-19	86	104	102	46	41	12	24
19-20	39	56	63	18	25	2	11
20-21	27	31	40	9	7	3	12
21-22	12	22	13	8	10	4	4
22-23	13	4	7	4	6	4	1
23-24	4	7	3	8	6	4	3
Total	1103	1330	1364	766	684	400	544

Tabel 11: Vestlig cykelsti langs motorvejen nord for Klausdalsbrovej (cykler/time, begge retninger tilsammen), 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	2	0	0	3	0	3	5
01-02	2	0	0	3	0	1	3
02-03	0	1	1	0	1	1	1
03-04	0	0	0	0	0	2	2
04-05	0	2	1	1	4	1	2
05-06	12	12	9	10	7	0	6
06-07	59	63	76	46	28	2	5
07-08	129	148	143	136	74	14	8
08-09	132	148	163	113	66	18	21
09-10	47	37	45	29	33	19	42
10-11	23	27	35	29	28	32	38
11-12	34	32	35	26	31	52	66
12-13	24	37	46	23	29	38	79
13-14	38	44	45	41	39	42	72
14-15	37	49	68	35	43	28	50
15-16	62	70	89	59	65	29	31
16-17	86	70	100	74	58	19	20
17-18	72	94	122	47	38	30	22
18-19	57	84	81	55	36	22	21
19-20	36	67	77	34	15	8	25
20-21	24	46	71	13	19	4	18
21-22	14	28	24	14	11	4	16
22-23	8	14	13	7	5	2	7
23-24	3	7	9	1	4	8	3
Total	901	1080	1253	799	634	379	563

Hareskovvej

Tabel 12: Østlig cykelsti på Hareskovvej, cykler/time, 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	4	3	9	10	11	0	14
01-02	2	2	6	5	8	1	16
02-03	1	2	5	3	2	2	13
03-04	2	1	2	3	2	1	6
04-05	2	5	5	6	5	5	8
05-06	8	19	22	27	16	11	3
06-07	72	82	84	87	74	7	7
07-08	161	163	169	173	154	12	0
08-09	127	155	137	177	150	0	0
09-10	50	93	63	84	50	0	1
10-11	22	47	38	62	24	5	0
11-12	4	45	35	71	38	46	0
12-13	16	62	56	73	33	46	0
13-14	35	60	60	88	38	40	0
14-15	57	85	81	119	67	63	0
15-16	122	143	128	196	88	60	3
16-17	126	155	182	227	113	55	19
17-18	106	171	143	199	88	32	19
18-19	81	106	82	118	57	0	15
19-20	29	39	54	62	34	25	14
20-21	20	37	41	8	22	35	9
21-22	16	26	33	21	22	16	6
22-23	8	32	37	17	22	0	4
23-24	12	22	20	24	24	12	10
Total	1083	1555	1492	1860	1142	474	167

Tabel 13: Vestlig cykelsti på Hareskovvej, cykler/time, 2012

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	3	5	5	10	2	9	26
01-02	0	1	2	2	5	7	7
02-03	0	1	0	5	1	5	3
03-04	4	3	1	4	0	7	3
04-05	0	4	7	3	5	1	1
05-06	6	17	16	23	12	6	6
06-07	67	89	80	90	67	14	8
07-08	165	206	185	200	163	17	9
08-09	194	228	231	271	170	27	21
09-10	57	73	74	93	41	41	16
10-11	29	34	49	52	26	52	16
11-12	33	34	46	45	23	55	26
12-13	42	65	43	67	32	55	27
13-14	33	54	56	73	58	40	17
14-15	56	70	73	99	66	55	34
15-16	135	165	139	188	107	55	40
16-17	146	202	202	209	118	43	16
17-18	114	176	146	173	92	41	25
18-19	76	89	106	133	69	33	13
19-20	30	62	88	93	51	32	11
20-21	26	67	52	74	18	32	16
21-22	17	37	36	47	16	31	4
22-23	10	23	19	27	28	34	5
23-24	6	14	26	15	18	18	7
Total	1249	1719	1682	1996	1188	710	357

Tabel 14: Østlig cykelsti på Hareskovvej, cykler/time, 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	6	9	21	9	11	23	14
01-02	0	3	5	6	2	18	21
02-03	1	4	2	5	1	17	11
03-04	2	2	3	3	4	10	12
04-05	6	3	3	6	6	11	11
05-06	21	24	25	21	18	7	3
06-07	82	99	102	83	73	17	16
07-08	206	273	236	218	160	20	22
08-09	195	238	236	188	129	36	39
09-10	87	112	116	64	77	49	78
10-11	50	66	64	38	47	51	69
11-12	58	65	70	46	55	56	54
12-13	72	79	69	56	37	44	84
13-14	66	108	100	58	50	60	76
14-15	95	102	115	75	97	61	55
15-16	152	186	147	129	147	49	46
16-17	218	246	219	155	123	51	36
17-18	185	241	204	140	106	44	39
18-19	114	134	128	83	75	35	35
19-20	78	87	91	46	49	18	40
20-21	60	66	67	43	31	25	22
21-22	47	48	50	32	37	10	23
22-23	38	32	32	26	27	19	29
23-24	26	29	39	20	27	19	7
Total	1865	2256	2144	1550	1389	750	842

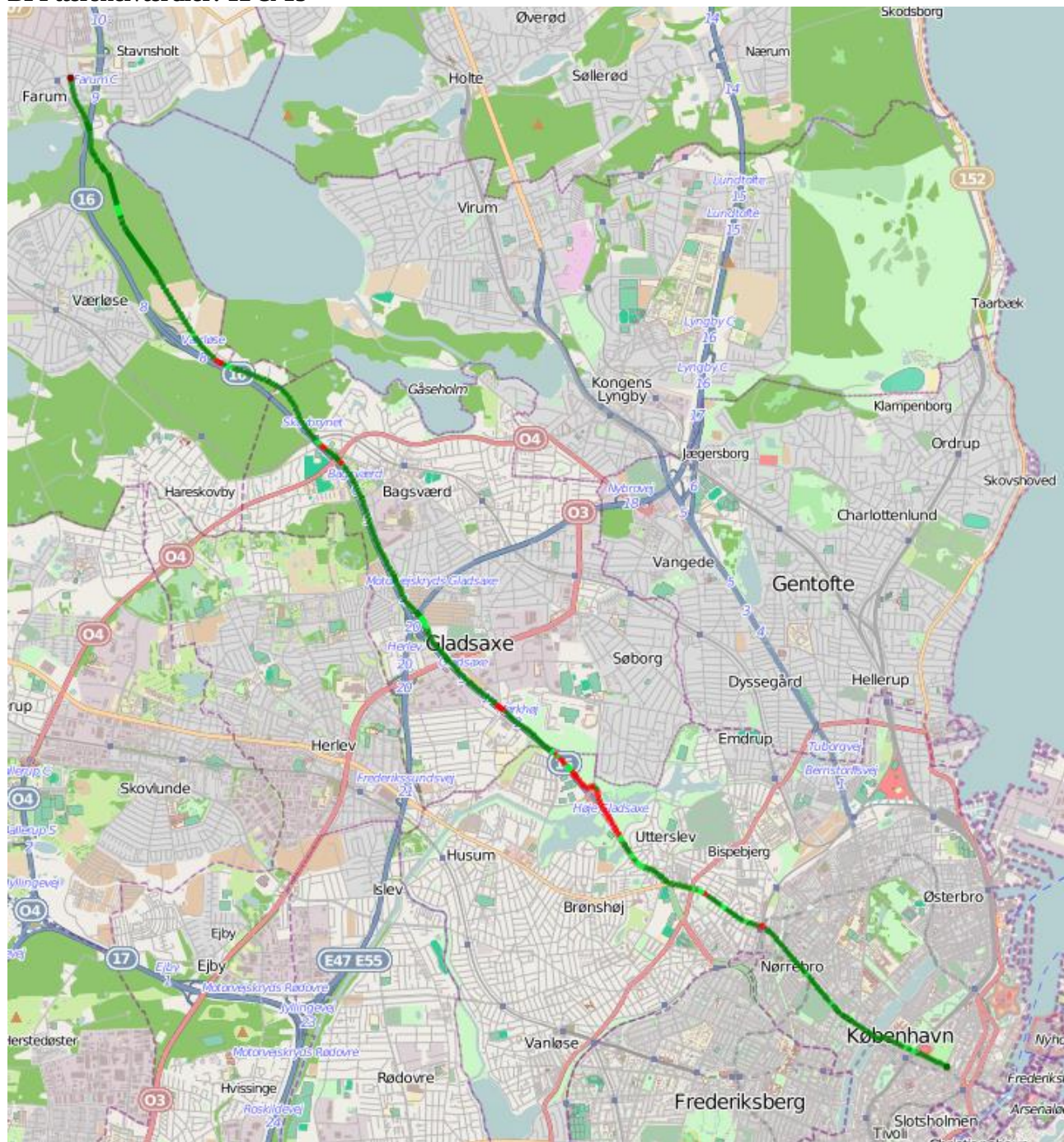
Tabel 15: Vestlig cykelsti på Hareskovvej, cykler/time, 2014

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
00-01	7	8	4	6	6	16	13
01-02	1	2	5	2	3	9	6
02-03	0	2	3	1	3	8	3
03-04	1	3	2	5	3	3	3
04-05	1	5	5	1	3	4	3
05-06	14	22	15	20	14	5	3
06-07	102	109	100	88	52	7	7
07-08	226	278	295	266	158	18	17
08-09	251	329	329	245	193	33	19
09-10	94	111	115	103	78	29	44
10-11	64	64	76	61	43	68	52
11-12	58	66	75	42	61	63	52
12-13	62	91	67	50	62	58	72
13-14	76	79	92	65	68	50	78
14-15	91	140	135	98	105	51	75
15-16	231	215	227	192	172	56	61
16-17	262	295	295	244	185	37	46
17-18	205	213	235	185	137	60	40
18-19	119	156	162	83	83	42	43
19-20	87	117	102	63	46	31	31
20-21	53	71	91	43	31	23	32
21-22	52	55	55	33	25	27	38
22-23	34	33	33	25	26	16	22
23-24	17	21	28	21	21	23	8
Total	2108	2485	2546	1942	1578	737	768

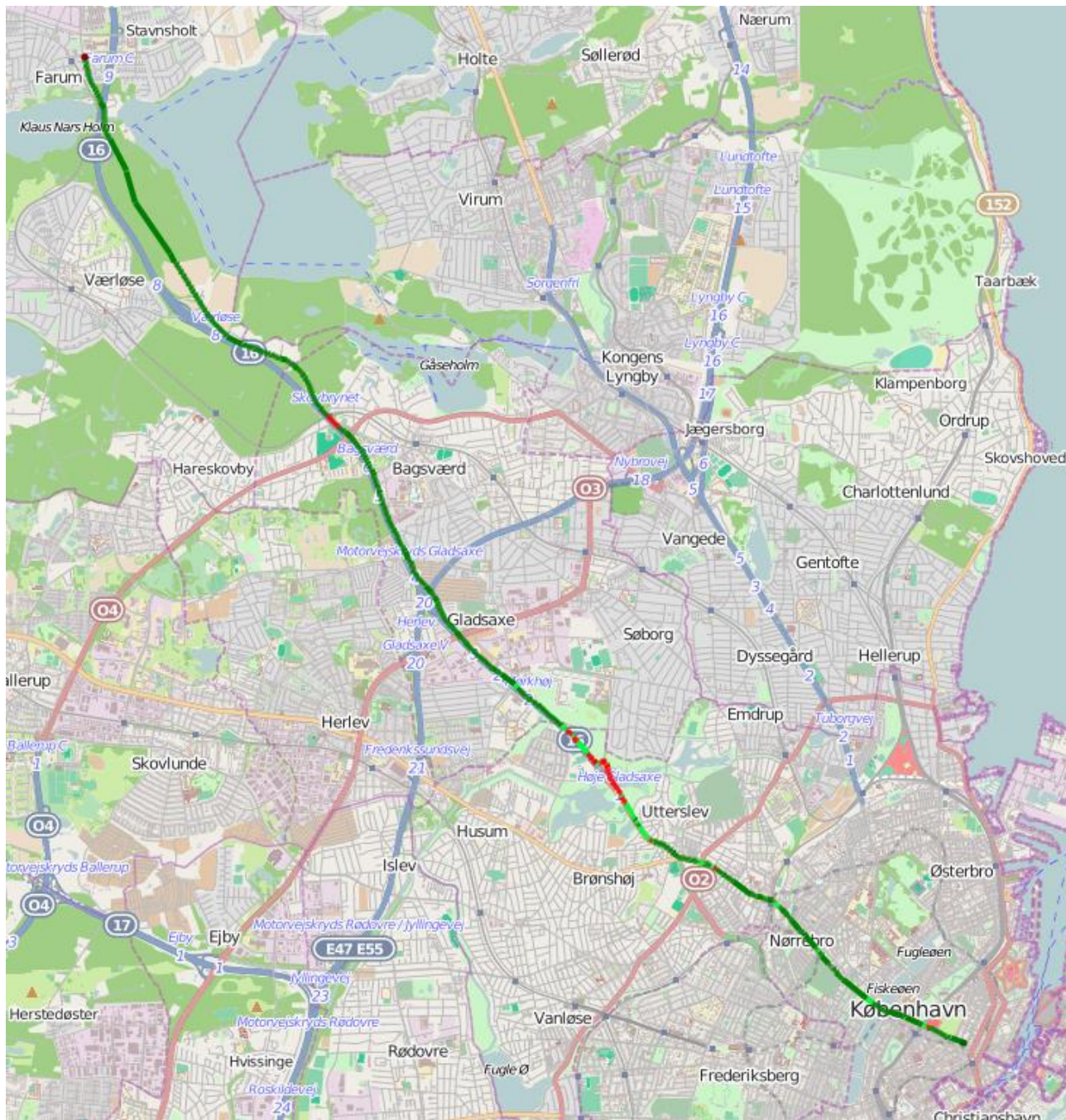
Bilag E: Detaljerede kort over jævnhedsmålinger

Fra København mod Farum – 50 meters interval

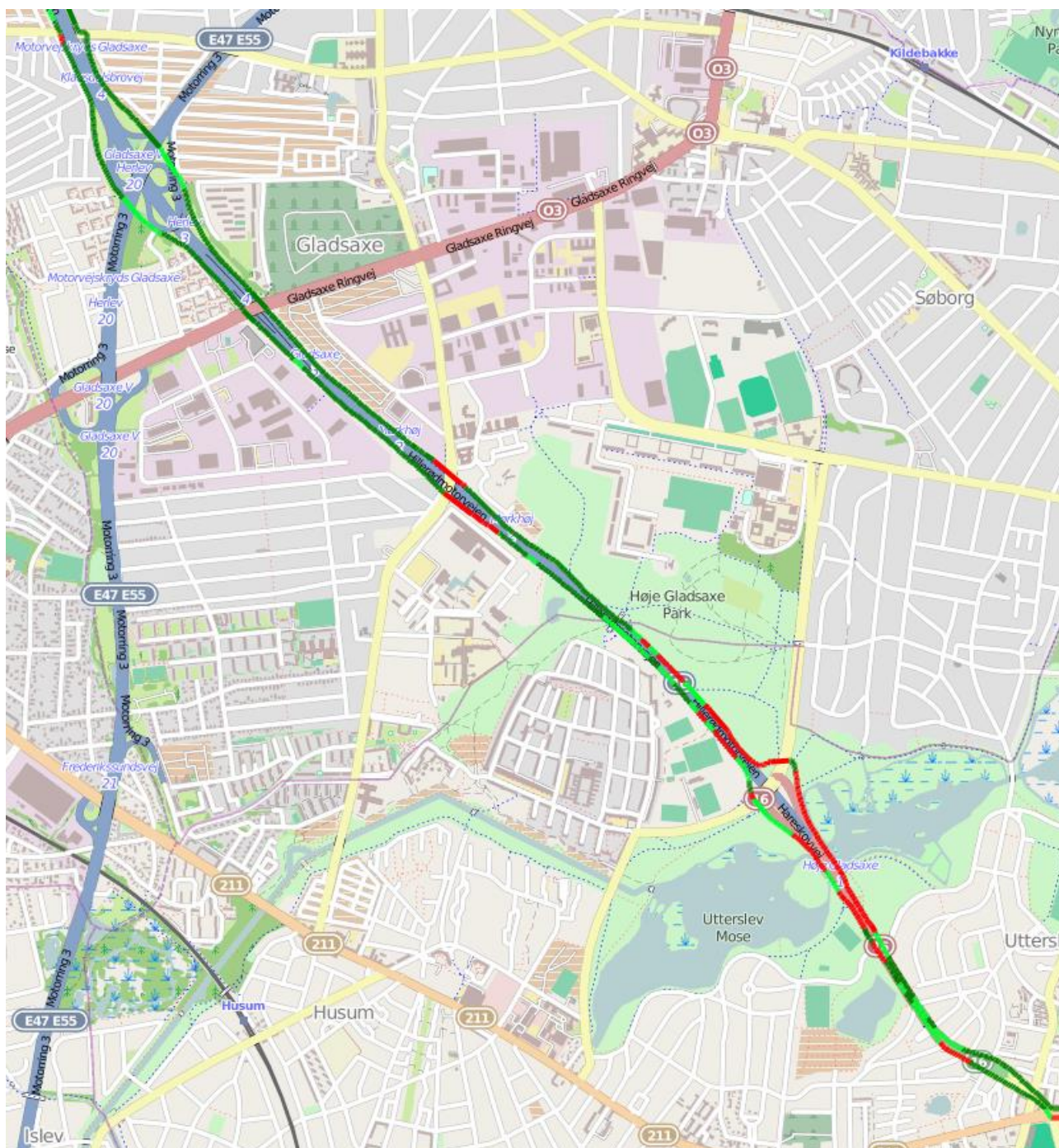
BPI tærskelværdier: 12 & 15



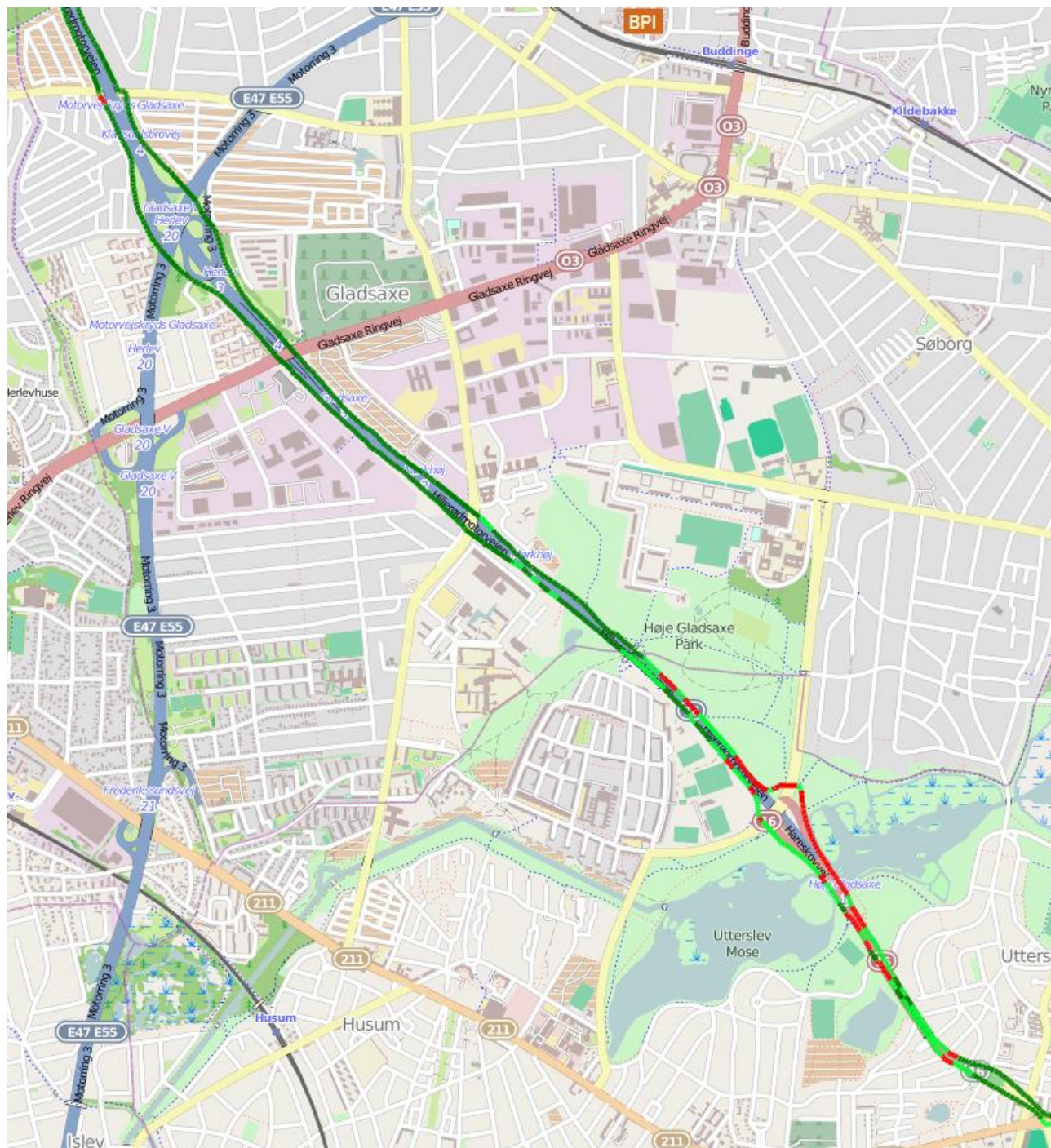
Figur 36 – 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 15



Figur 37 – 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 15

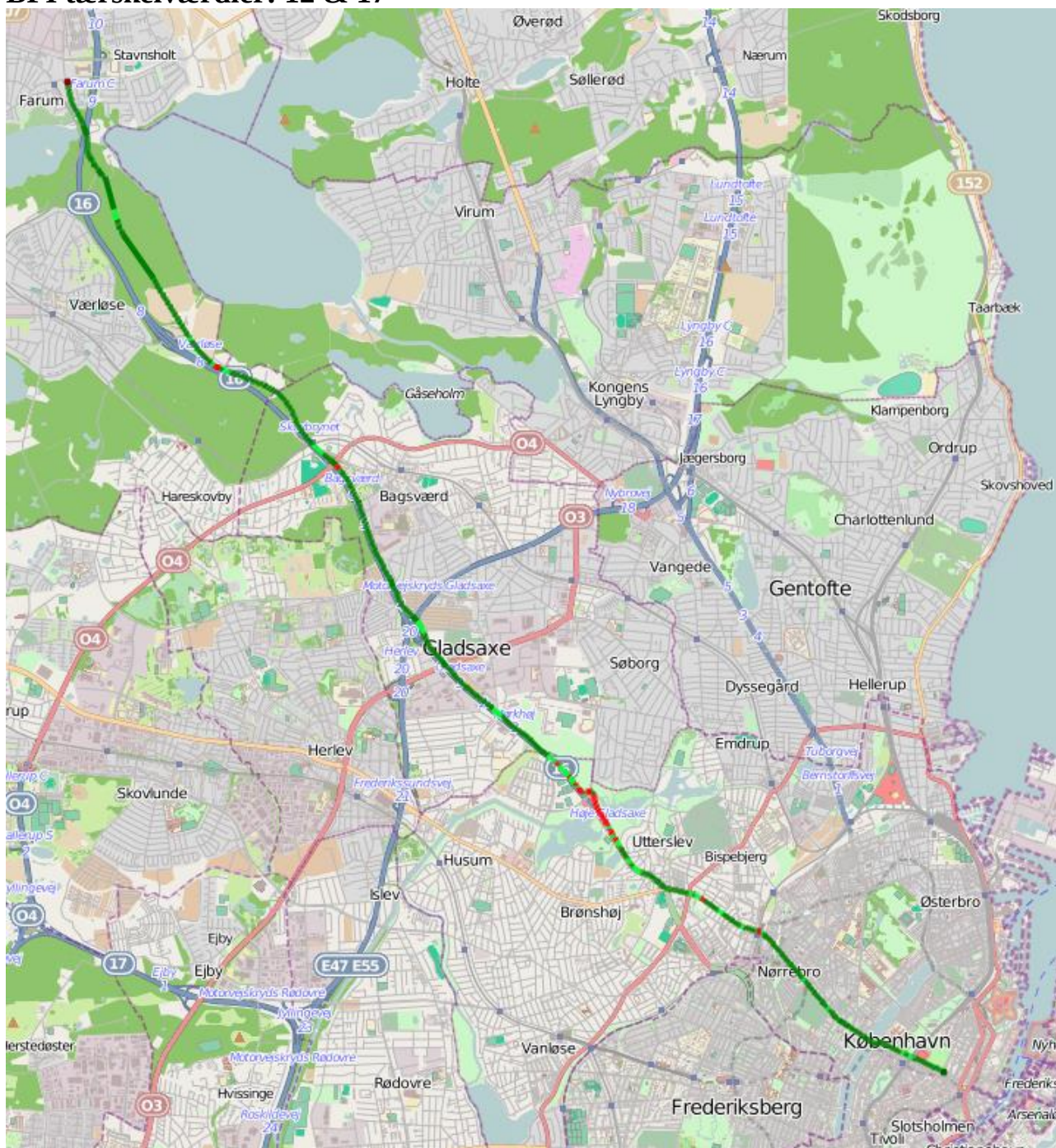


Figur 38 - 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 17, udtræk omkring Utterslev mose.

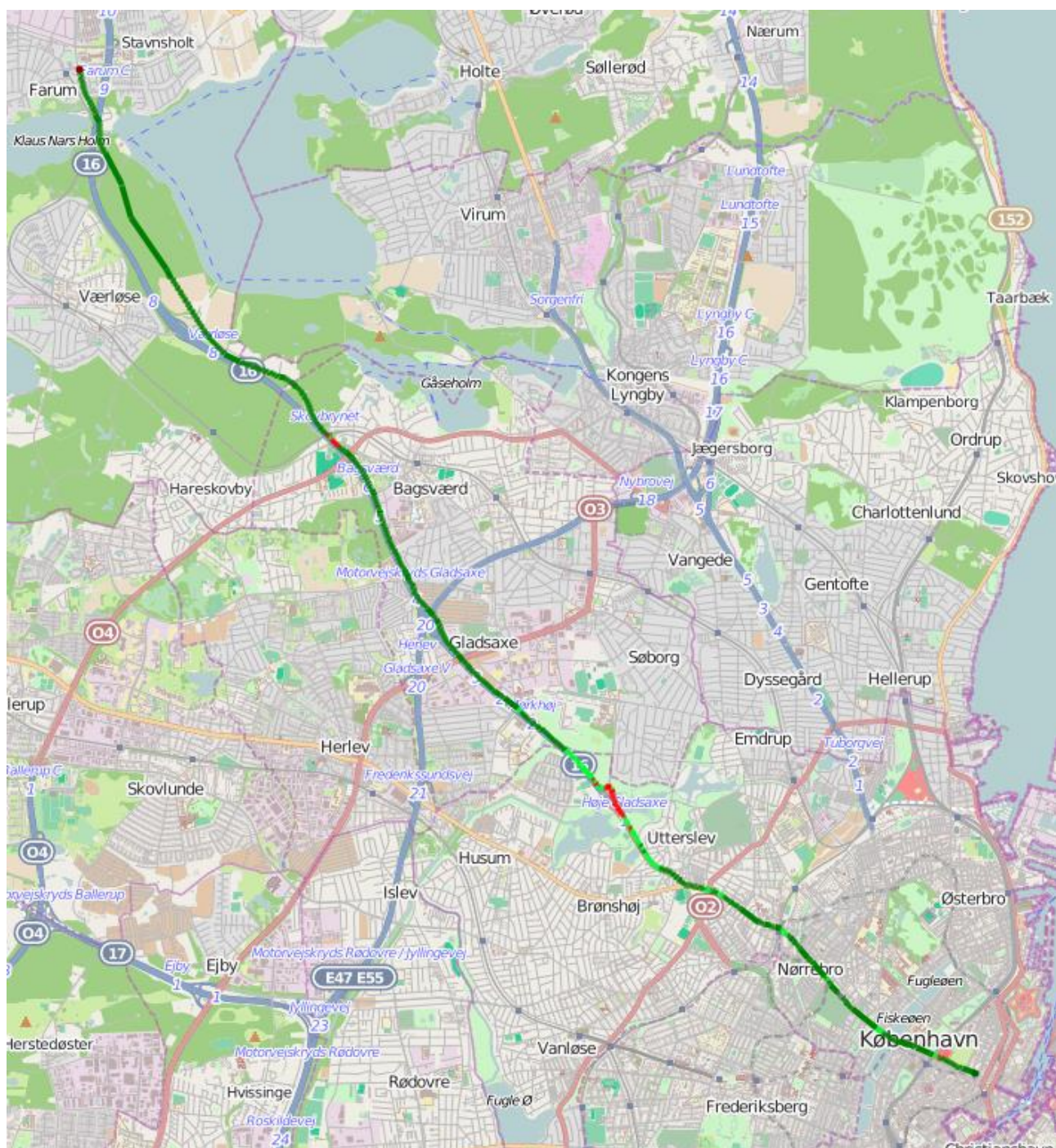


Figur 39 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 17, udtræk omkring Utterslev mose.

BPI tærskelværdier: 12 & 17

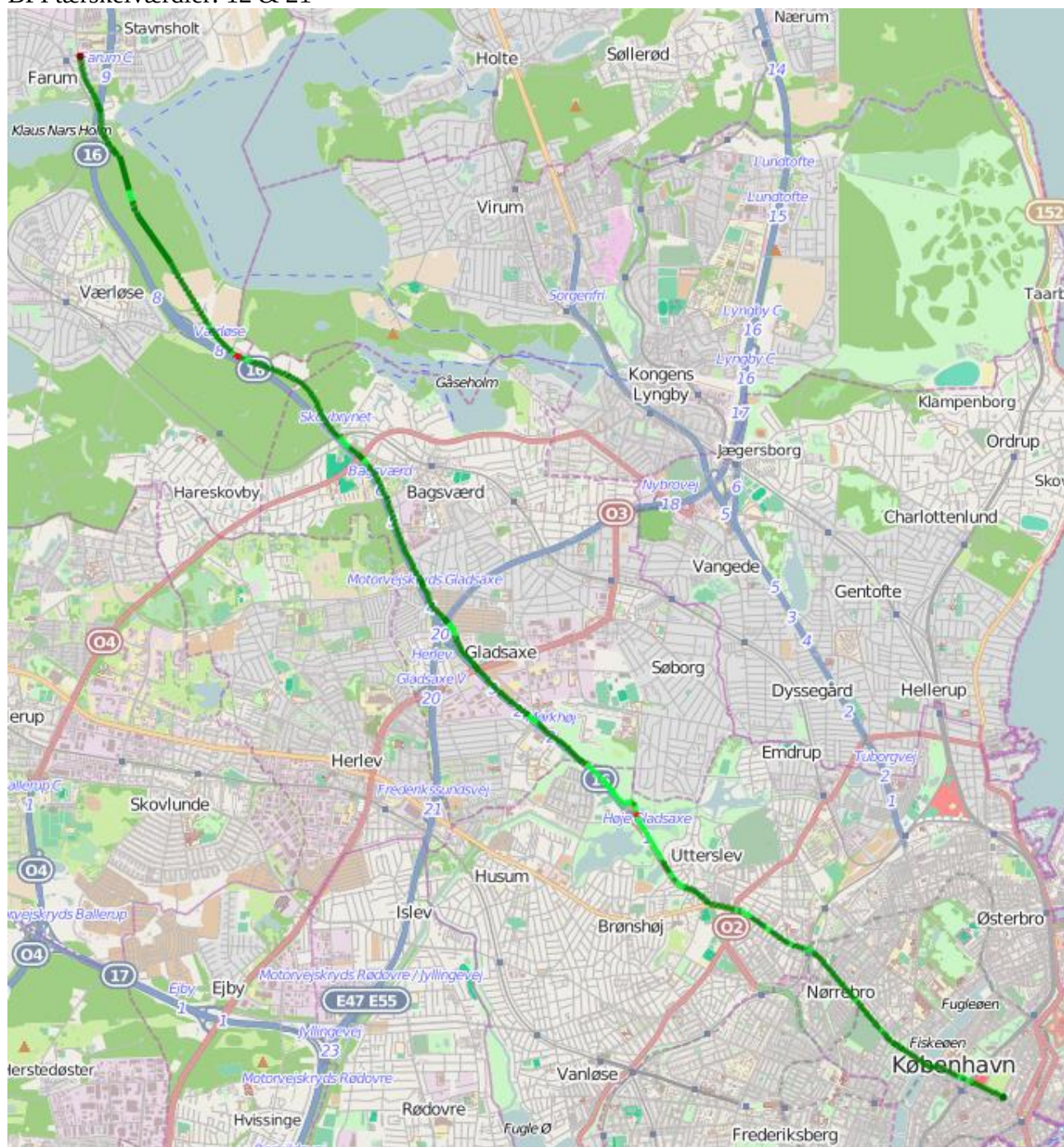


Figur 40 - 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 17

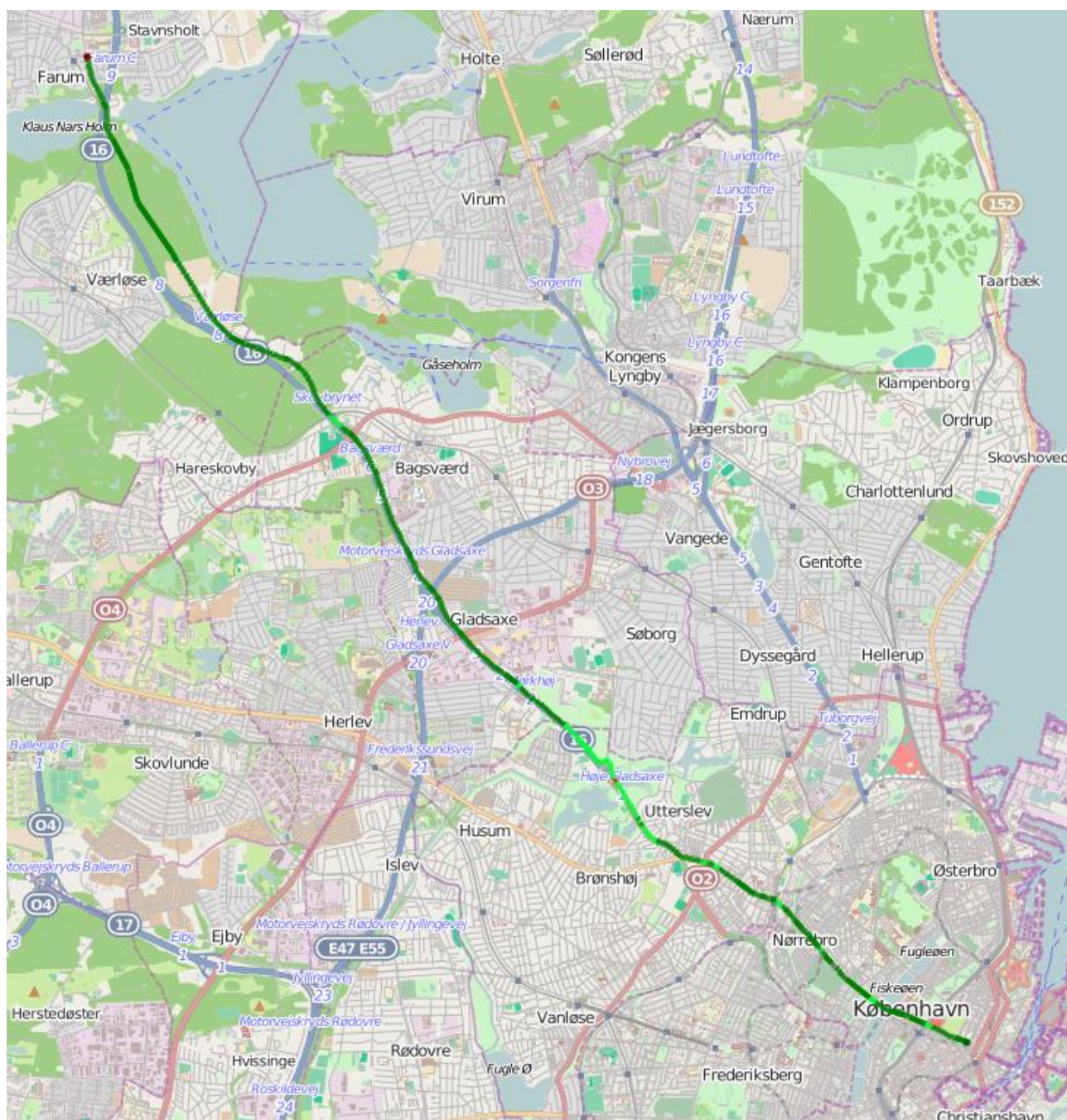


Figur 41 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 17

BPI tærskelværdier: 12 & 21

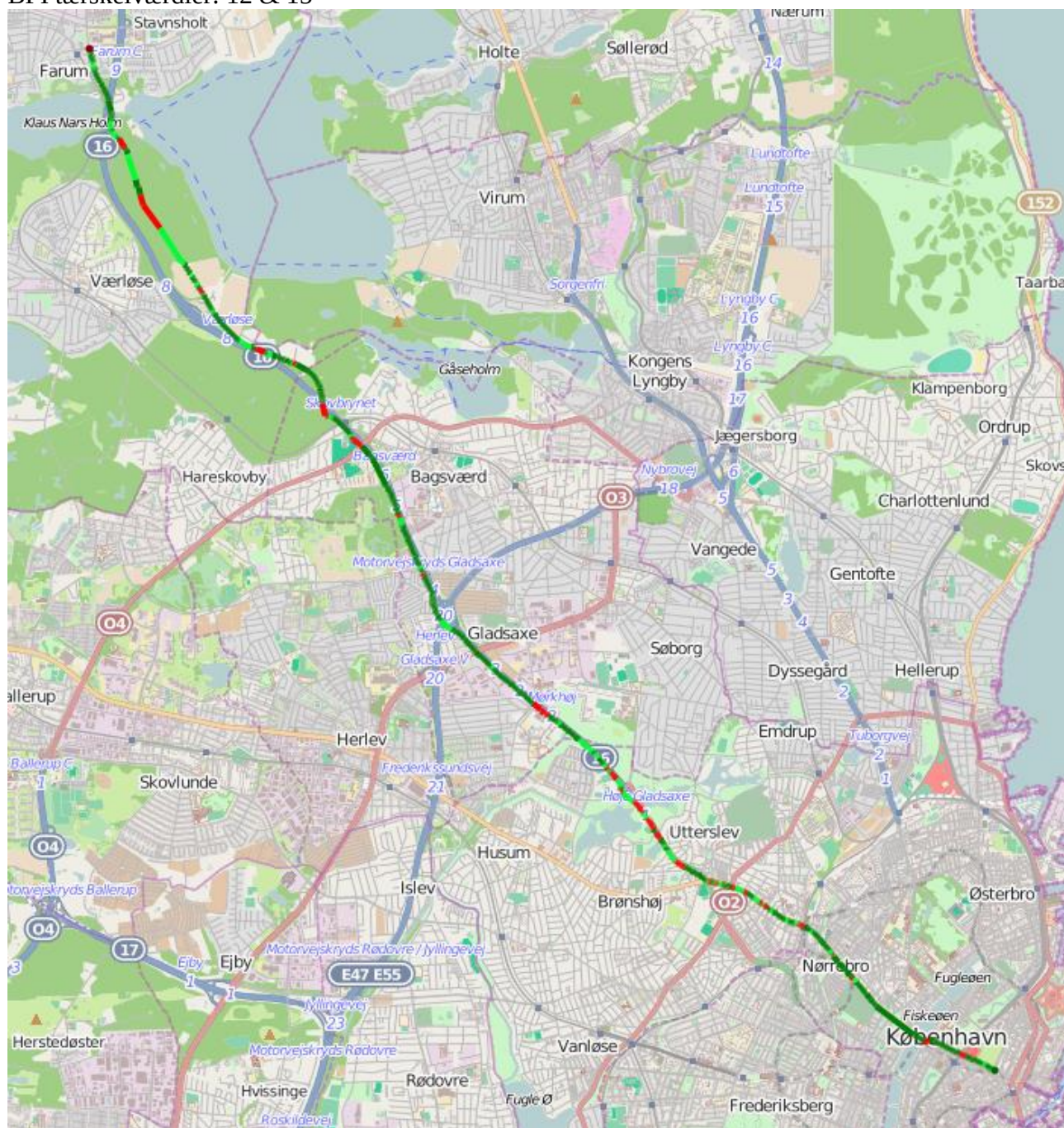


Figur 42 – 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 21

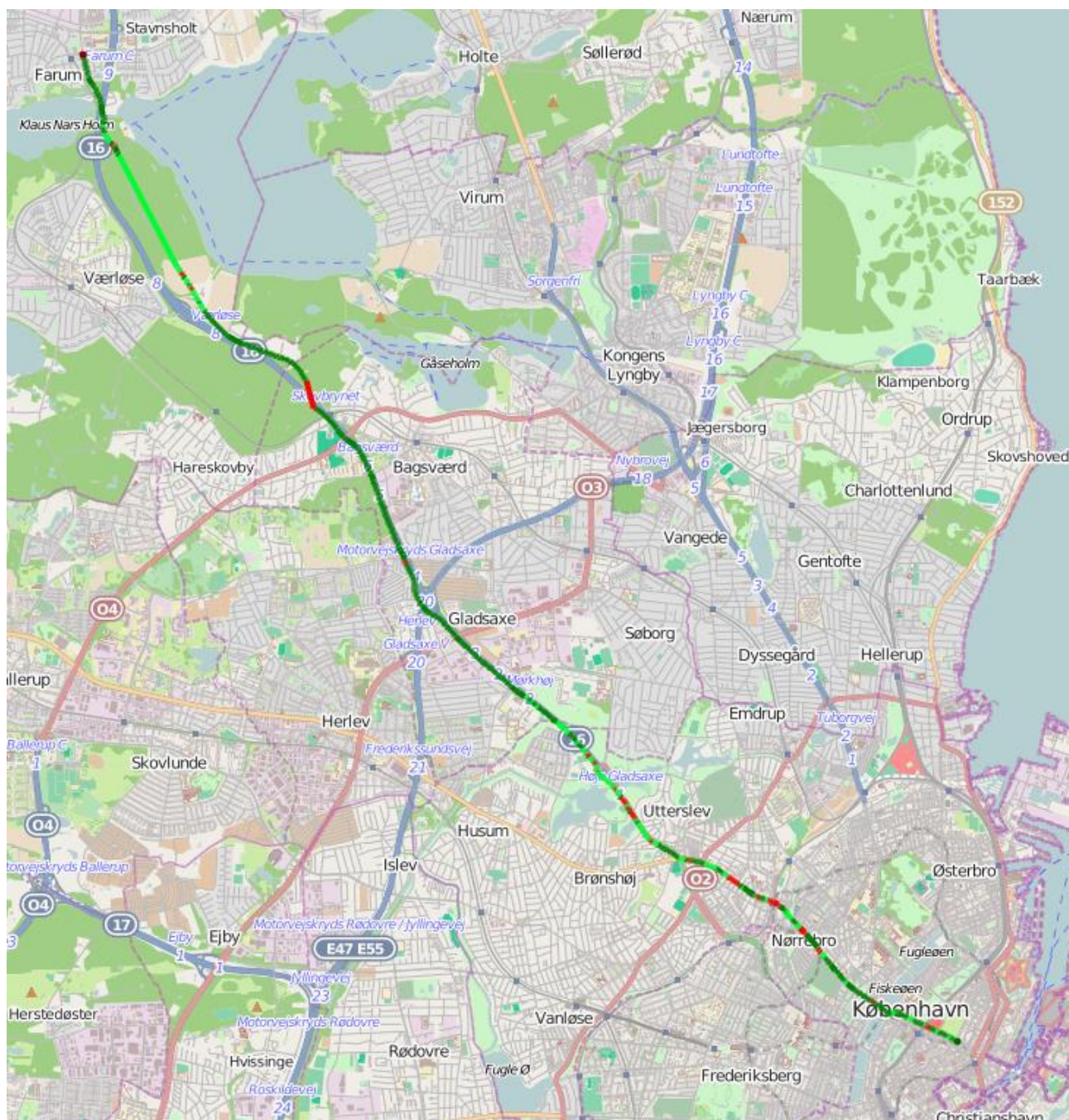


Figur 43 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 21

Fra Farum mod København – 50 meters interval
BPI tærskelværdier: 12 & 15

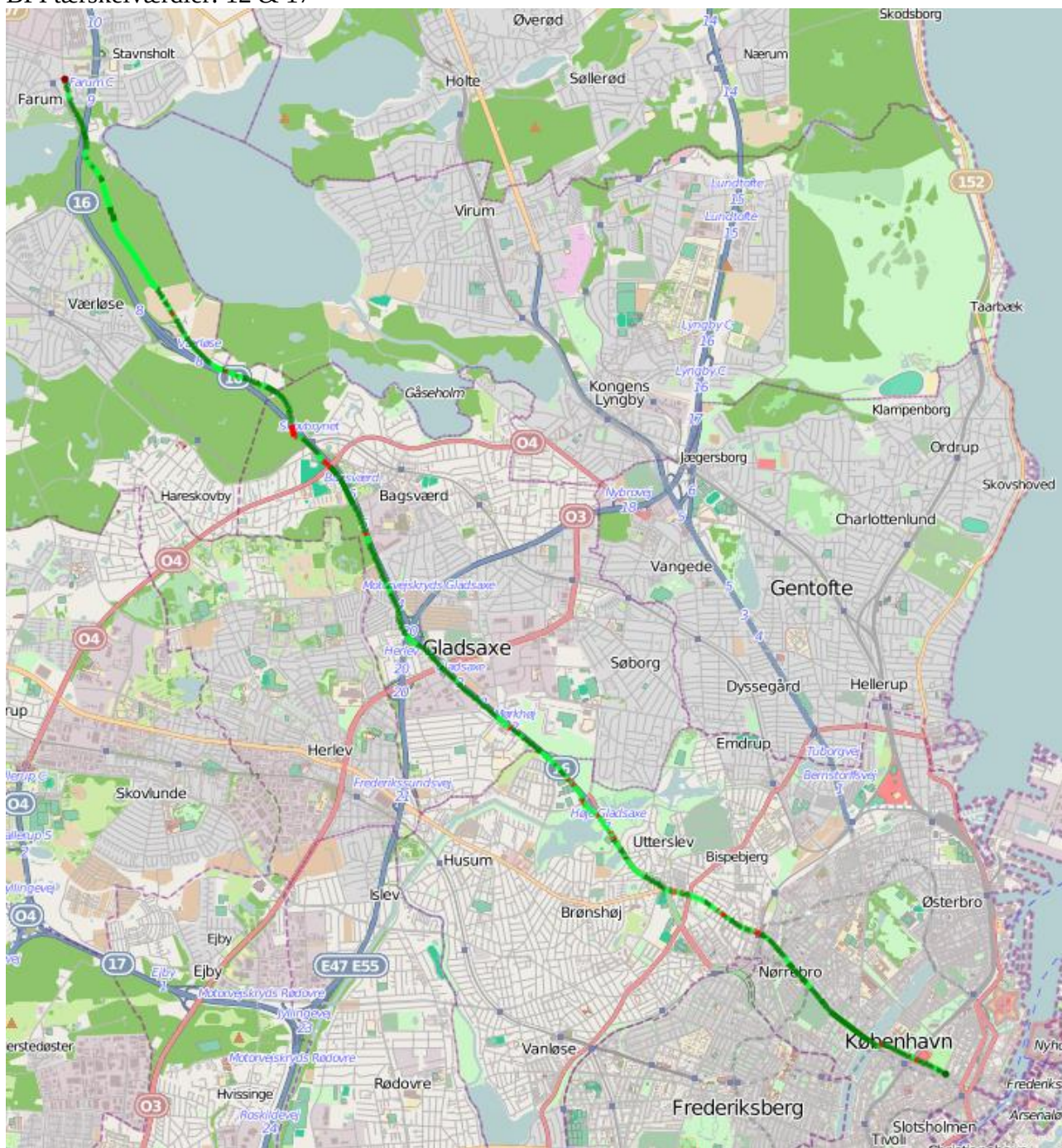


Figur 44 – 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 15

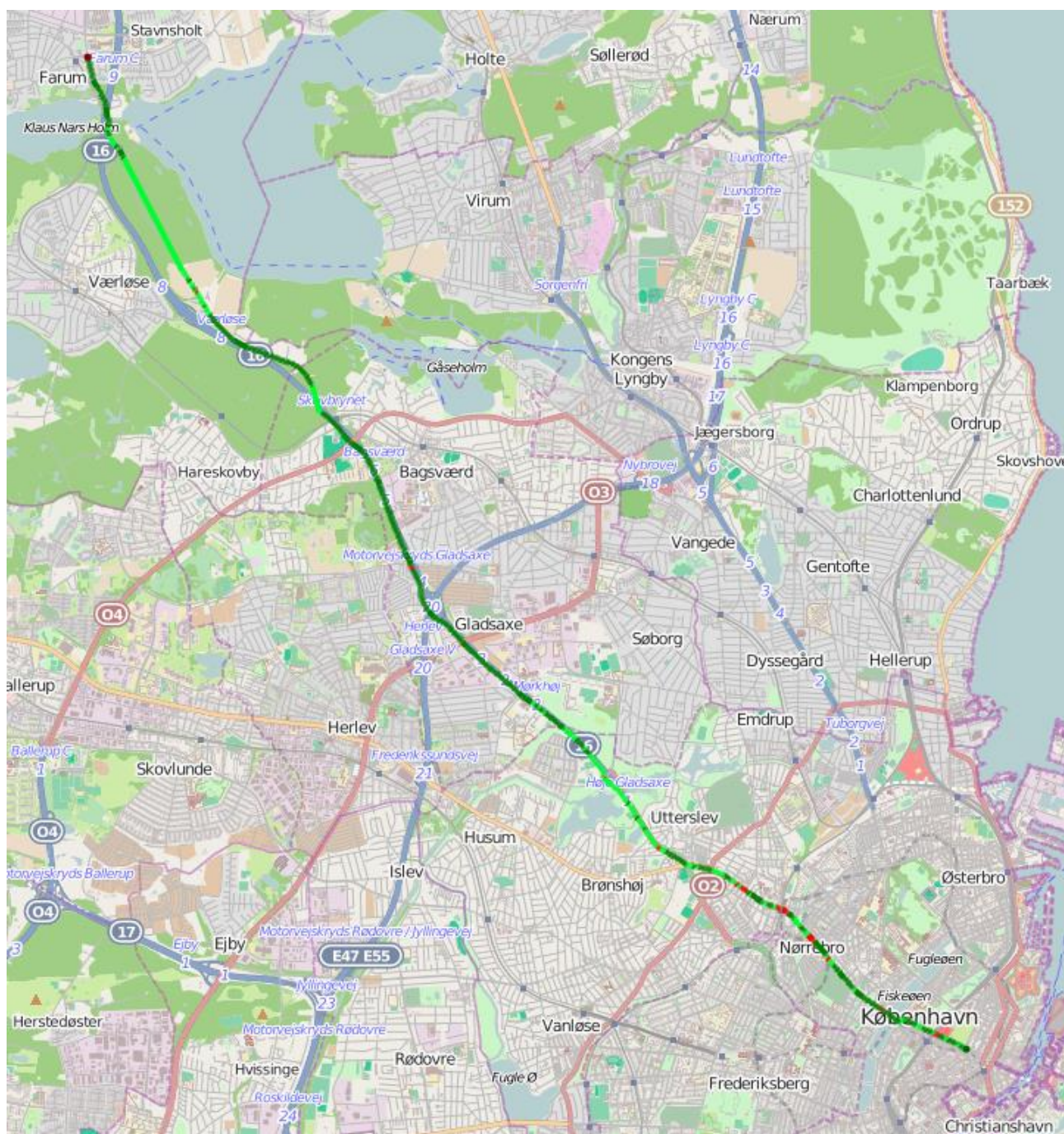


Figur 45 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 15

BPI tærskelværdier: 12 & 17

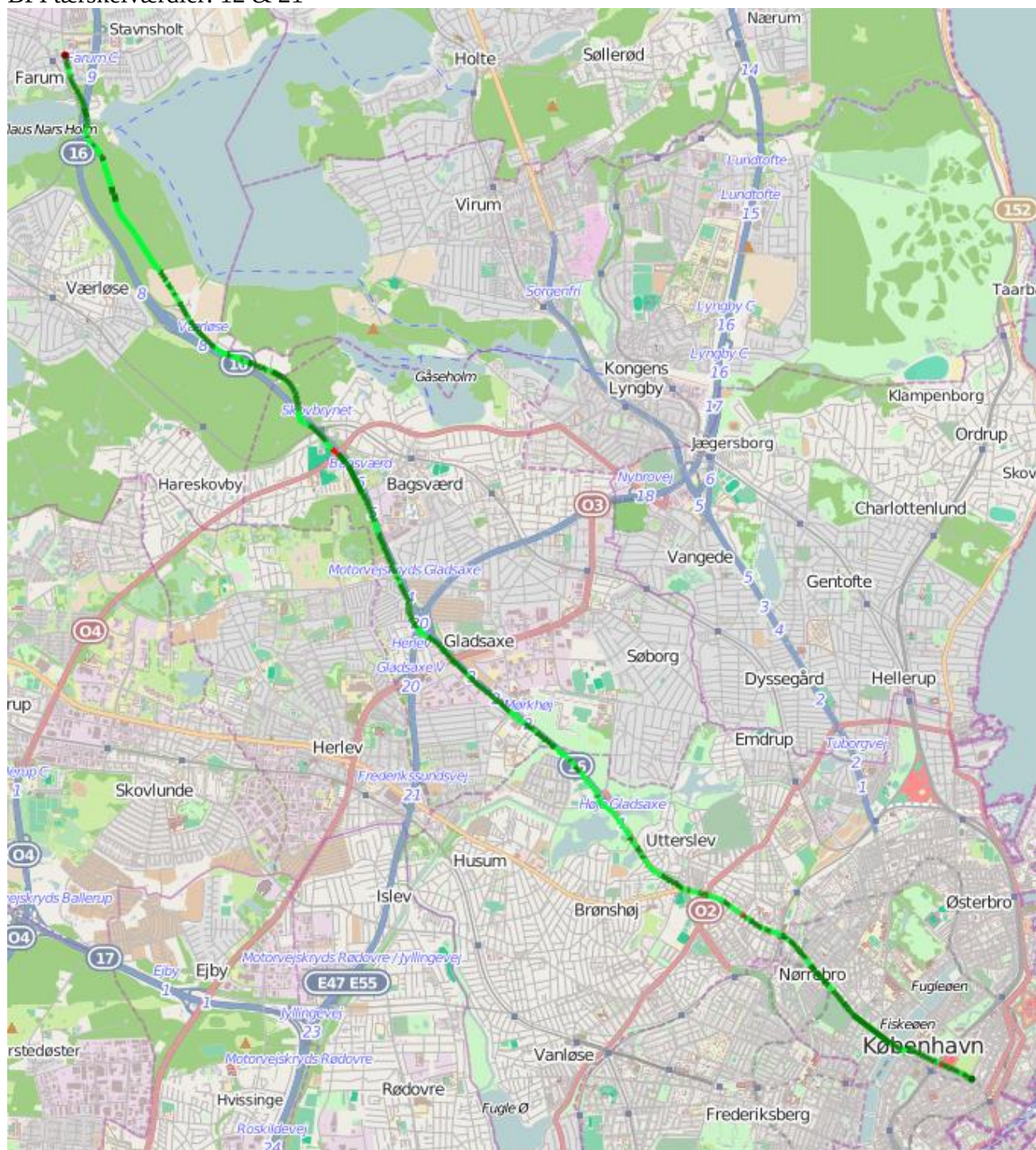


Figur 46 – 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 17

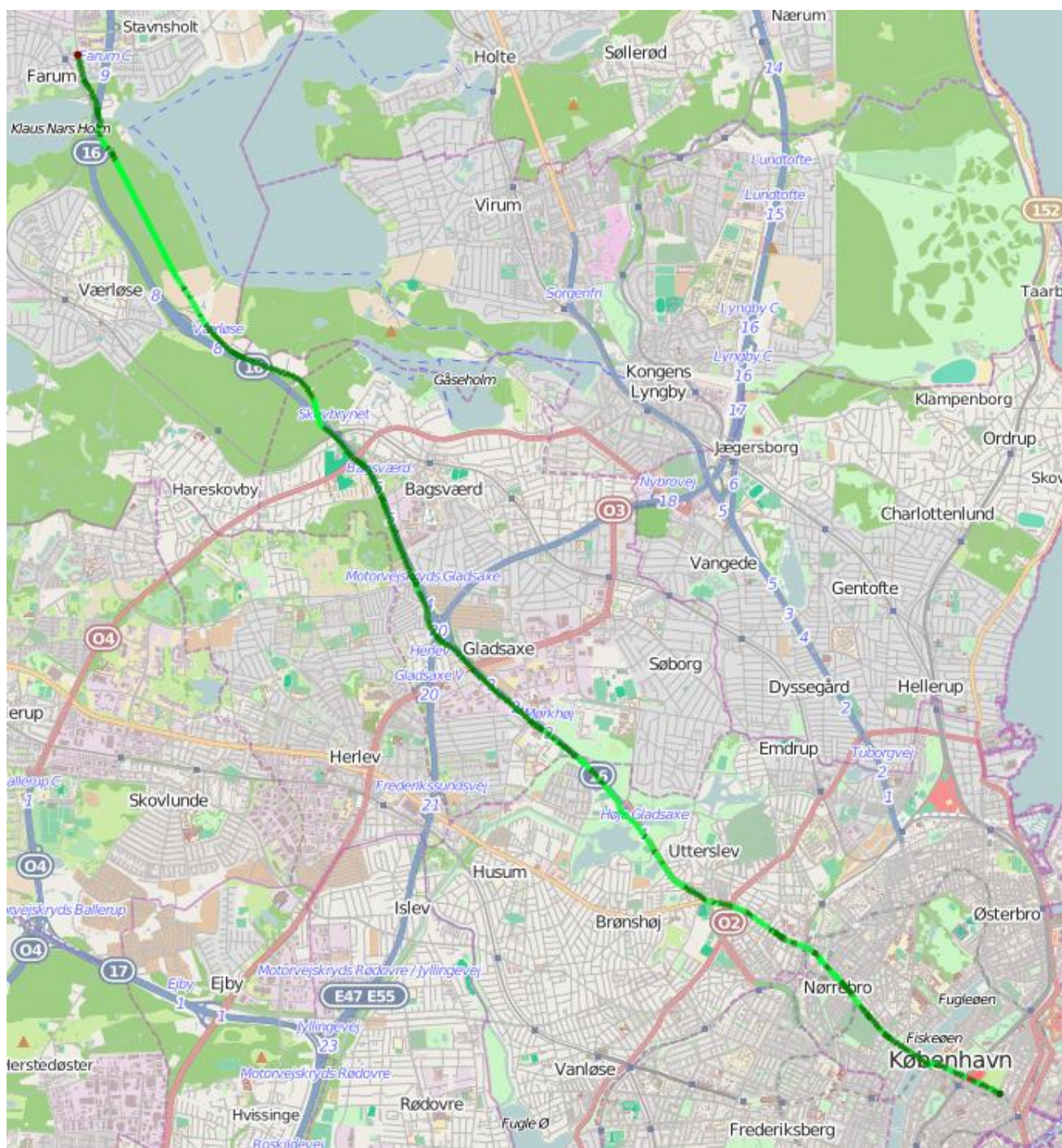


Figur 47 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 17

BPI tærskelværdier: 12 & 21



Figur 48 – 2012, BPI tærskelværdier = 12 & 21



Figur 49 - 2014, BPI tærskelværdier = 12 & 21

Bilag F: Spørgeguide om plan og proces

Nedenstående spørgeguide blev brugt ved gennemførelse af telefoninterviews med projektmedarbejdere i de tre involverede kommuner.

- **Processen**

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

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

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.

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?

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**

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.