



EVALUERINGSRAPPORT – FEBRUAR 2022

MÅLINGER SEPTEMBER 2014 OG SEPTEMBER 2021

**SUPER
CYKELSTIER**



FARUM-ALLERØDRUTEN

EFTERMÅLING - FEBRUAR 2022

FØRMÅLING SEPTEMBER 2014 OG EFTERMÅLING SEPTEMBER 2021

Indhold

1	Indledning	2
1.1	Gennemførte forbedringer	4
2	Metode	6
2.1	Trafiktællinger	6
2.2	Rejsetid og stopfrekvens	7
2.3	Komfortmålinger	8
2.4	Uheldsanalyse	9
2.5	Spørgeskema	10
3	Trafiktal og hastighed	12
3.1	Trafiktal	12
3.2	Rejsetid og stopfrekvens	13
4	Komfort og længdeprofil	16
4.1	Længdeprofil	19
5	Trafiksikkerhed	20
5.1	Førundersøgelse	20
5.2	Selvrapportering	20
6	Brugernes vurdering	21
6.1	Respondenter	21
6.2	Aktuel tur	23
6.3	Tilfredshed	30
6.4	Kendskab til supercykelstier	31

Bilag A: Spørgeskema 2021

Bilag B: Besvarelser fra spørgeskema 2021

Bilag C: Cykeltællinger 2021

Bilag D: Komfortmålinger 2021

Bilag E: Evaluering og effektmåling af supercykelstier, Før-analyse for Farumruten 2014

1 Indledning

Farum-Allerød-ruten er 7,0 km lang og forlænger supercykelstien Farumruten, så denne kobles sammen med Allerød-ruten. Ruten forbinder Farum og Allerød og løber nær S-togsstationerne, hvor der er mulighed for at kombinere cykel og tog. Ruten løber langs Frederiksborgvej, Høveltevej og Hyrdebakken i Furesø Kommune samt via Bregnerød Skovvej og Nymøllevej i Allerød Kommune. Dermed bliver cyklister på ruten bl.a. ledt igennem Ravnsholt Skov.

Eftermålingen af Farum-Allerød-ruten er baseret på metode og erfaringer fra evalueringerne af de eksisterende supercykelstier. Evalueringen er gennemført som en før- og eftermåling – før anlægsarbejdet igangsættes og efter det afsluttes og supercykelstien er indviet som en samlet rute. Der er lagt vægt på de overordnede kvalitetsmål for supercykelstierne, nemlig: Tilgængelighed, Fremkommelighed, Komfort, Sikkerhed og Tryghed for cykelpendlere.

Tilgængelighed

Supercykelstierne skal forbinde koncentrationer af arbejdspladser, studieboliger samt give adgang til kollektive trafikknudepunkter. De skal hænge sammen, forbinde alle kommuner og være nemme at finde for brugerne.

Fremkommelighed

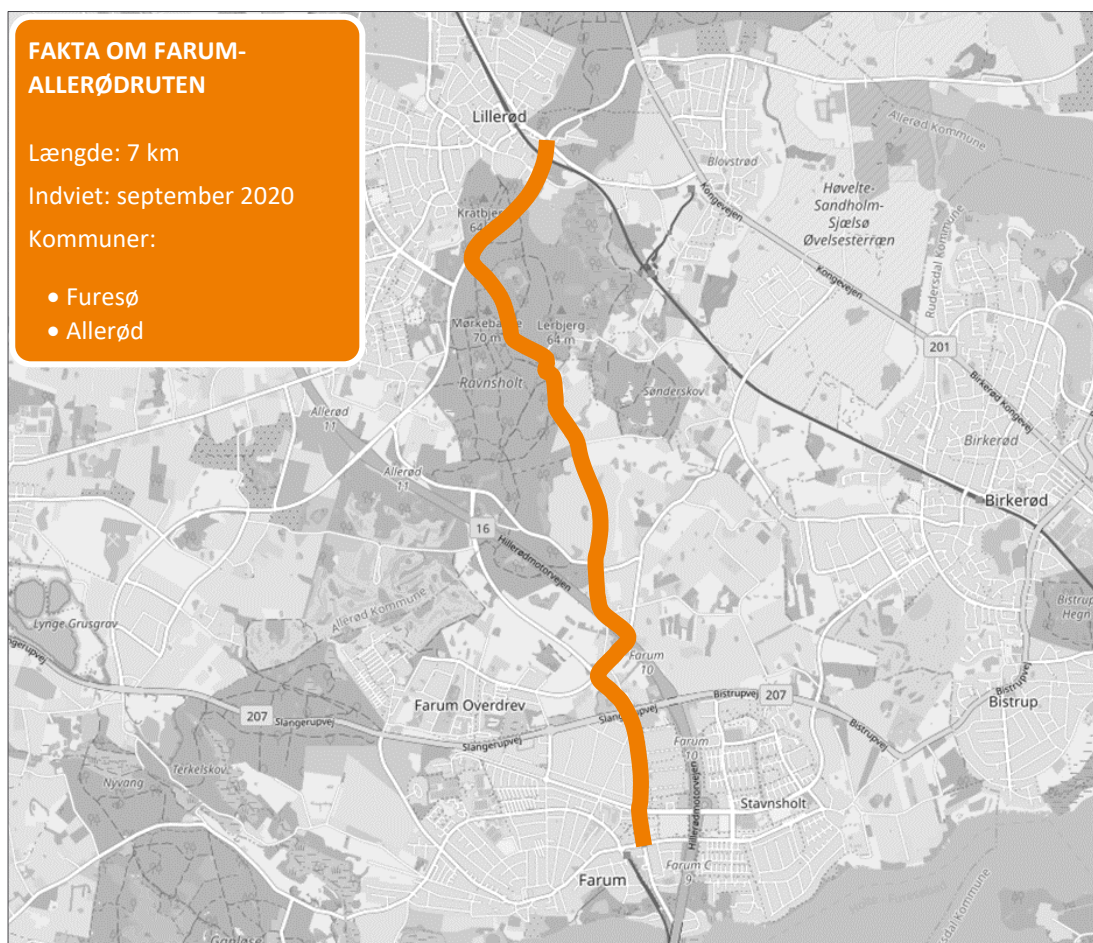
Supercykelstierne skal give pendlere den hurtigst mulige vej mellem bolig og arbejde eller studier. De skal være så direkte som muligt, med så få forhindringer og stop som muligt og med plads til at holde sit eget tempo uden at blive forsinket.

Komfort

Supercykelstierne skal gøre cykelturen til og fra arbejde eller studier til en behagelig oplevelse for pendlere. De skal have jævn belægning, høj grad af vedligehold, tilbyde ekstra service og mulighed for gode cykeloplevelser.

Sikkerhed og tryghed

Supercykelstierne skal øge trygheden for pendlere og sikre gode forhold, der mindsker risikoen for ulykker på cykelstierne.



Figur 1
Oversigtskort over
supercykelstien –
Farum-Allerødruten.

De forventede effekter af Farum-Allerødruten er:

- Øgning i cykeltrafik
- Reduktion i biltrafik
- Forbedret oplevet trykthed
- Reduktion i antal uheld
- Kortere rejsetid
- Forbedret jævnhed og komfort

Hertil kommer en række øvrige effekter i form af mindre støj og luftforurening samt forbedret sundhed.

Undersøgelserne i denne evaluering omfatter:

- Maskinelle cykeltællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Jævnhedsmålinger
- Spørgeskemaundersøgelse
- Uheldsanalyse

Førmålingerne er foretaget i september 2014, og eftermålingerne er foretaget i september 2021.

1.1 Gennemførte forbedringer

Furesø Kommune

- På Høveltevej er den dobbeltrettede sti blevet forlænget fra Gammel Bregnerødvej og frem til krydset ved Frederiksborgvej. I krydset er der etableret signalanlæg.
- På Frederiksborgvej er der etableret cykelsti i begge sider.
- I alle signalanlæggene på Frederiksborgvej fra Stavnsholtvej til Slangerupvej er der lavet signaloptimering for at forbedre fremkommeligheden for cyklister.
- På Frederiksborgvej ved Birkhøjterrasserne er der etableret fremført busperron ved stoppestedet (i nordgående retning) og tilslutning til eksisterende stisystem og skolesti bagom ved Birkhøjterrasserne.
- På Frederiksborgvej ved Farum Midtpunkt er der etableret fremført busperron ved stoppestedet på begge sider af vejen og tilslutning til eksisterende fortov.
- Ved Farum Midtpunkt – busperronen mod syd – er Frederiksborgvej sideforskudt for at skabe bedre plads til buspassagerne og bedre cykelstiforløb for cyklende
- Langs Frederiksborgvej mellem Slangerupvej og Paltholmvej er supercykelstien, på det meste af strækket, etableret med gangareal for gående.

Allerød Kommune

- Der er etableret enkeltrettede cykelstier i begge sider af Nymøllevej.
- Bregnerød Skovvej er blevet til en 2-minus-1-vej, og der er kommet LED-lys.

Foruden ovennævnte forbedringer bliver det opsat fem fodhvilere på ruten, et cykelbarometer og et informationsskilt i Allerød såvel som afmærkning og skilte langs hele ruten.

Figur 2
Høveltevej/Frederiksborgvej før og efter anlæggelsen af signalregulering og dobbeltrettet cykelsti på den nordlige side af vejen. Google Streetview fra juli 2019 (t.v.) og september 2021 (t.h.).





Figur 3
Nymøllevej før og efter
anlæggelsen af
enkeltrettede cykelstier
på begge sider af
vejen.
Google Streetview fra
maj 2018 (øverst) og
oktober 2021
(nederst).

2 Metode

Kortlægningen og analysen er baseret på omfattende dataindsamling i form af:

- Trafiktællinger
- Rejsehastighedsmålinger
- Komfortmålinger
- Uheldsdata
- Spørgeskemaundersøgelse

Analysen af uheldsudviklingen fra før til efter etablering af supercykelstien baseres på selvrapporterede uheld i spørgeskemaundersøgelsen, hvor respondenter selv svarer om de har været involveret i et uheld. Dette skyldes, at kun en lille andel af alle cykeluheld er vurderet til at blive politiregistreret, og derfor bliver de meget statistisk usikre over en kort årrække (se afsnit 2.4 Uheldsanalyse).

2.1 Trafiktællinger

Der er gennemført maskinelle ugetællinger langs ruten. Tællingerne er foretaget i perioden 18. til 24. september 2014 for før-analysen (dog stammer førtællingen på Bregnerød Skovvej ved Kattehalevej fra den 29. oktober og den 6. november 2012) samt 8. til 17. september 2021 for efter-analysen.

Der er foretaget tællinger af cykeltrafikken på fire forskellige lokaliteter på Farum-Allerødtruten. Derudover er der foretaget en kontroltælling på Nordøststien, der løber øst for, men parallelt med Farum-Allerødtruten på den sydligste del af ruten. Kontroltællingen anvendes til at sammenligne eventuelle ændringer i trafikmængde langs supercykelstien med ændringer uden for ruten.

Cykeltællingerne vil altid være forbundet med en vis usikkerhed, idet cykeltrafik er påvirket af en række faktorer f.eks. årstid, vejrforhold osv. Det gælder også maskinelle tællinger af en uges varighed. For at minimere betydningen af disse ydre faktorer, er tællingerne så vidt muligt foretaget i samme periode i både før- og efteranalysen.

Tællingerne er præsenteret som ugehverdagsdøgntrafik (UHDT), og er de faktiske talte tal for den pågældende uge. Tællingerne er ikke opregnet, da opregning af cykeltrafik er forbundet med ekstra stor usikkerhed (sammenlignet med biltrafik).

Cykeltrafik er i høj grad påvirket af de aktuelle vejrforhold. Derfor er der sideløbende med trafiktællingerne blevet indsamlet data, der beskriver hhv. nedbørs-intensitet, vindstyrke og temperatur. Cykeltællingerne justeres ikke på baggrund af vejrforholdene, men det er relevant at være opmærksom på vejrforholdene i forbindelse med fortolkningen af eventuelle ændringer i trafikmængder.

Vejrdata vedrørende nedbør og temperatur er indsamlet fra Vejdirektoratets database, "Vejvejr". Der er udvalgt nærtliggende målestationer langs ruten, der registrerede både nedbørsintensitet og temperatur. Data er indsamlet i morgentimerne kl. 7-9, idet det i høj grad er i dette tidsrum, at cyklister vælger, om de vil cykle den pågældende dag.

Vejrdata vedrørende vindstyrke er indsamlet fra DMI's vejrarkiv og er en gennemsnitlig dagsværdi. Der kan være store lokale udsving i vindmålinger, og dagsgennemsnittet vurderes derfor at være mere retvisende end et gennemsnit over to timer.

Hver vejrparameter er tildelt point ud fra følgende intervaller:

Point	Nedbørsintensitet	Vindstyrke	Temperatur
1	>2 mm/t	> 10 m/s	< 5 °C
2	0,01-2 mm/t	5-10 m/s	5-15 °C
3	<0,01 mm/t	< 5 m/s	> 15 °C

Tabel 1: Vejrvariable

Point fra de tre parametre summeres til en samlet vejrscore. På den baggrund kategoriseres det daglige cykelvej som følger:

Godt cykelvej	8-9 point
Middel cykelvej	6-7 point
Dårligt cykelvej	3-5 point

Tabel 2: Vejr kategorier

I tilfælde af ekstremt vejr så som skybrud, orkan el.lign. er der en vis usikkerhed forbundet med vejrmålingerne. I tilfælde af ekstremt vejr er der derfor foretaget en manuel justering af vejr kategorien den pågældende dag.

2.2 Rejsetid og stopfrekvens

Før-analyse

I føranalysen var 25 ryttere fra cykelklubben DCR Ballerup udstyret med GPS'er, hvorefter de fulgte efter andre cyklister på de kommende supercykelstiruter. Dog medførte metoden vanskeligheder bl.a. fordi der ikke var anlagt cykelstiforhold på alle strækninger.

Efter-analyse

Efter opgradering til supercykelsti er metoden til måling af rejsetid og hastighed ændret, så den i højere grad kan benyttes til at evaluere supercykelsti-tiltagene på strækningen, ligesom den vil kunne bruges til at se på, hvilke steder man med fordel kan forbedre cyklisters vilkår, og derved forbedre fremkommeligheden på ruten.

Målingerne i efteranalysen er foretaget af en testperson udstyret med en GPS, der har cyklet Farum-Allerødruen igennem 5 gange i hver retning. Testpersonen har så vidt muligt holdt en fart på 20 km/t. Denne hastighed er valgt for at mindske påvirkningen fra vind og vejr, da man også i modvind kan holde en hastighed på 20 km/t. På bakkerne har testpersonen kørt på frihjul nedad, og nogle steder opnået en hastighed højere end 20 km/t. I modsatte retning har det været svært at opnå en hastighed på 20 km/t, og her har testpersonen kørt den hastighed, der var fysisk mulig. Målingerne er foretaget i september 2021 på hverdage i tidsrummet 07.00-09.00 og 15.00-18.00 for at afspejle en gennemsnitlig rejsehastighed i myldretiden.

De forholdsvis få målinger (5 i hver retning) betyder, at analysen bør ses som en indikation af, hvor ofte man på cykel må stoppe op. Det er ikke en repræsentativ afbildning af, hvilke lyskryds man stopper i på cykel og hvor længe.

I tillæg til de tidligere evalueringer af supercykelstierne er Farum-Allerødruen i efteranalysen også blevet gennemkørt 5 gange i hver retning på henholdsvis en elcykel og en speed pedelec. I disse tilfælde er en fart på henholdsvis 25 km/t og 35 km/t forsøgt opretholdt.

De to forskellige metoder til måling af rejsetid, gør altså at målingerne ikke er direkte sammenlignelige.

2.3 Komfortmålinger

Før-analyse

Målingerne i føranalysen er udført med Vejdirektoratets stibil, der er påmonteret to lasermålere, gult blinklys, GPS og kamera. Til udstyret inde i bilen hører et trykknappanel, som måleren benytter til registrering af eksempelvis rødder og brønddæksler for at angive årsagen til udsving i målingen af komforten. Under registreringen af skader og tilstand optages der endvidere billeder hver 10. meter. Der er tale om stillbilleder.

Lasermålerne måler cykelstiens længdeprofil i 2 spor, der opsamles og gemmes for hver 4 centimer. På baggrund af den målte længdeprofil beregnes de lodrette accelerationer, komforttallet, som cyklisterne på den pågældende cykelsti udsættes for. Det største udsving af de to målere benyttes i omregningen.

Efter-analyse

Målingerne i efteranalysen er udført med et accelerometer monteret på en racercykel. Cyklen er udstyret med smalle 28 tommer dæk (700-25C) uden mønster og pumpet til et dæktryk på ca. 100 PSI (6,9 bar). Der er ikke affjedring i stellet. Accelerometeret er monteret stramt til cyklens overrør – enten med kraftige elastikker eller med strips.

Strækningen er gennemcyklet 5 gange i hver retning. Testcyklisten har tilstræbt en rejsehastighed på 25 km/t når det har været muligt (trængsel, bakker, sving eller vigepligt kan sænke hastigheden). Testcyklisten er blevet instrueret i at cykle så "normalt" som muligt for derved at give et så retvisende billede som muligt af den oplevelse en almindelig cyklist vil have af den pågældende strækning. Det er således ikke hensigten at cyklen og accelerometeret skal passere alle ujævnheder og huller for at registrere dem. Tværtimod er det hensigten at testcyklisten skal placere sig til højre på cykelstien og i et "normalt" omfang svinge uden om ujævnheder. Derved vil accelerometeret registrere belægningen, som en almindelig cyklist vil cykle på.

Accelerometeret måler den lodrette acceleration fem gange i sekundet samtidig med at gps-positionen registreres én gang i sekundet. På baggrund af fem gennemkørsler præsenteres resultatet som et gennemsnit pr. 10 meter via digitale kort med farvelægning af strækninger i kategorierne god asfalt, middelgod asfalt, middeldårlig asfalt og dårlig asfalt (mørk grøn, lys grøn, gul og rød). Komforttallet måles som den lodrette acceleration, se Tabel 3. Skalaen er kalibreret med udgangspunkt i supercykelstien Værløseruten med henblik på at opnå en inddeling, der i størst muligt omfang er sammenlignelig med metoden, der lå til grund for førmålingen af komfort. Dog er der den forskel, at stibilen i førmålingen i så vidt omfang kørte midt på cykelstien og ikke tog højde for evt. mindre huller mv., hvorimod cyklisten i eftermålingen i højere grad har cyklet, som en normal cyklist vil cykle, og derved også f.eks. har undgået større synlige huller i asfalten.

Strækningen er gennemkørt i begge retninger.

Alle data er tilgængelige i MapInfo eller QGIS.

Kategori	Lodret acceleration	Beskrivelse	Billedeksempel
God asfalt (Mørk grøn)	0 – 1,9	Nylagt slidlag uden huller, sprækker, reetablering osv.	
Middelgod asfalt (Lys grøn)	1,9-3,7	Slidlag uden huller og sprækker. Få reetableringer i stiens fulde bredde og i samme niveau som resten af stien eller meget små reparationer.	
Middeldårlig asfalt (Gul)	3,8 – 5,0	Slidlag med mange reetableringer / reparationer efter hinanden, reetableringer / reparationer der ikke er i stiens fulde bredde.	
Dårlig asfalt (Rød)	> 5,0	Huller og sprækker i asfalten.	

Tabel 3: Komfortal

2.4 Uheldsanalyse

Før-analyse

I føranalysen blev der gennemført en uheldsanalyse på ruten. Uheldsanalysen omfattede politiregistrerede uheld langs den kommende supercykelsti i perioden 2009-2013. Analysen indeholdt både personskade- og materielskadeuheld. Ekstrauheld var ikke inkluderet.

Politiregistrerede uheldsdata er generelt behæftet med en vis usikkerhed, idet ikke alle uheld registreres af politiet. En undersøgelse fra DTU viser, at kun 14 % af alvorligt tilskadekomne i

cykeluheld registreres¹, og ifølge Vejdirektoratet er det formentlig under 10 % af alle cykeluheld, der registreres. Denne underrapportering er særligt udtalt for uheld uden biler involveret, hvor graden af personskade ofte er mindre alvorlig, og hvor der som regel er tale om mindre materielskader end i ulykker med biler involveret. Under antagelse af, at graden af underrapportering er nogenlunde konstant, vurderes det, at uheldsdata kan bruges til at vurdere en overordnet uheldsudvikling samt til at udpege uheldskoncentrationer.

Uheldsanalysen bestod dels af en tematisk analyse af det overordnede uheldsbillede langs ruten og dels en analyse af uheldsbelastede lokaliteter.

Den tematiske analyse er foretaget for hhv. cykeluheld og alle uheld, dog er det primære fokus lagt på cykeluheld. Et cykeluheld er defineret som et uheld, der involverer mindst én cyklist.

Analysen af de uheldsbelastede lokaliteter er udelukkende foretaget for cykeluheld. Dermed udpeges de lokaliteter, hvor der bør gøres en særlig trafiksikkerhedsmæssig indsats i forbindelse med etablering af supercykelstien.

En strækning (500 m) eller et kryds er udpeget som uheldsbelastet, hvis der er registreret minimum 5 cykeluheld i perioden 2015-2019 under følgende forudsætninger:

- Et signalreguleret kryds opdeler en strækning. Vigepligtsregulerede kryds opdeler kun vejen, hvis stitrafikanterne på ruten har vigepligt
- Krydsuheld ligger inden for en afstand af 40 meter fra krydset langs med ruten og 20 meter fra krydset på tværgående veje.

Efter-analyse

Da efteranalysen blev gennemført 1-1,5 år efter at supercykelstien blev indviet, er det ikke muligt at opnå en sammenlignelig periode på 5 år med uheldsoplysninger, hvor supercykelsti-tiltagene har været implementeret. Derfor er metoden til uheldsanalysen ændret i efteranalysen, så uheldene i stedet er selvrapporterede fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der bliver spurgt ind til om de indenfor de seneste to år efter rutens indvielse har været involveret i et uheld, og hvad der skete.

For at kunne sammenligne før- og efter-analysen er respondenterne i før-analysen også blevet spurgt ind til involveringen i uheld indenfor de seneste to år. Afsnittet om de selvrapporterede uheld kommer i forlængelse af uheldsanalysen, der er baseret på de politiregistrerede uheld.

2.5 Spørgeskema

Før-analyse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i før-analysen og denne er gentaget og udvidet i efter-analysen. I før-analysen blev der gennemført en digital spørgeskemaundersøgelse, hvor respondenterne blev inviteret til deltagelse i undersøgelsen gennem uddeling af postkort til trafikanterne på ruten.

¹ Janstrup, K.H., Kaplan, S., Hels, T., Lauritsen, J., Prato, C.G. (2016). Understanding Traffic Crash Under-Reporting: Linking Police and Medical Records to Individual and Crash Characteristics. Traffic Injury Prevention, 17, 580-584.

Efter-analyse

I efterundersøgelsen blev cyklister på ruten stoppet og efterfølgende kontaktet via e-mail med et link til spørgeskemaet. Besvarelserne blev indsamlet i perioden 31. august til 1. oktober 2021.

	2014	2021
Postkort uddelt	183	
Mailadresser indsamlet		402
Besvarelser i alt	60	244
Svarprocent	33 %	61 %

Tabel 4: Uddelt postkort, indsamlet mailadresser og besvarelser

Trafikanterne er blevet bedt om at besvare spørgsmål, der omhandler den aktuelle tur samt deres tilfredshed med forholdene langs ruten. Spørgsmålene har omhandlet ruten som helhed.

Den statistiske usikkerhed af analyseresultaterne afhænger af forholdet mellem den samlede population, prøvestørrelsen og svarenes fordeling. I dette tilfælde vil det sige hvor mange personer, der cykler langs ruten, hvor mange der har besvaret spørgeskemaet, og hvordan de har svaret. Det vurderes, at der er indsamlet tilstrækkeligt mange besvarelser i efteranalysen til, at analysens resultater er pålidelige og giver en retvisende indikation af cyklisternes oplevelse om forholdene langs ruten. I føranalysen blev der kun indsamlet 60 besvarelser, hvilket kan øge usikkerheden især på spørgsmål, hvor respondenterne er yderligere opdelt.

3 Trafiktal og hastighed

3.1 Trafiktal

Der er foretaget maskinelle ugetællinger jævnt fordelt over strækningen i perioden fra 18. september til 24. september 2014 for før-målingen (før-tællingen på Bregnerød Skovvej ved Kattehavevej stammer dog fra 2012, hvor den blev gennemført ml. den 29. oktober og den 6. november) og fra 8. september til 17. september 2021 for efter-målingen.



Figur 4
Placering af tællesnit
og ændring i
trafikmængder fra
2018 til 2021.

Tællesnit	Kommune	Vejnavn	UHDT Sept. 2014	UHDT Sept. 2021	Forskel
1	Allerød	Bregnerød Skovvej ved Nymøllevej	103	391	280 %
2	Allerød	Bregnerød Skovvej ved Kattegalevej	62*	642	935 %
3	Furesø	Høveltevej ved Hillerødmotorvejen	117	439	275 %
4	Furesø	Frederiksborgvej ved Nygårdterasserne	343	767	124 %
Total			563	1.597	184 %
5	Furesø	Nordøststien syd for Hvilebækgårdsvej (kontroltælling)	243	325	34 %

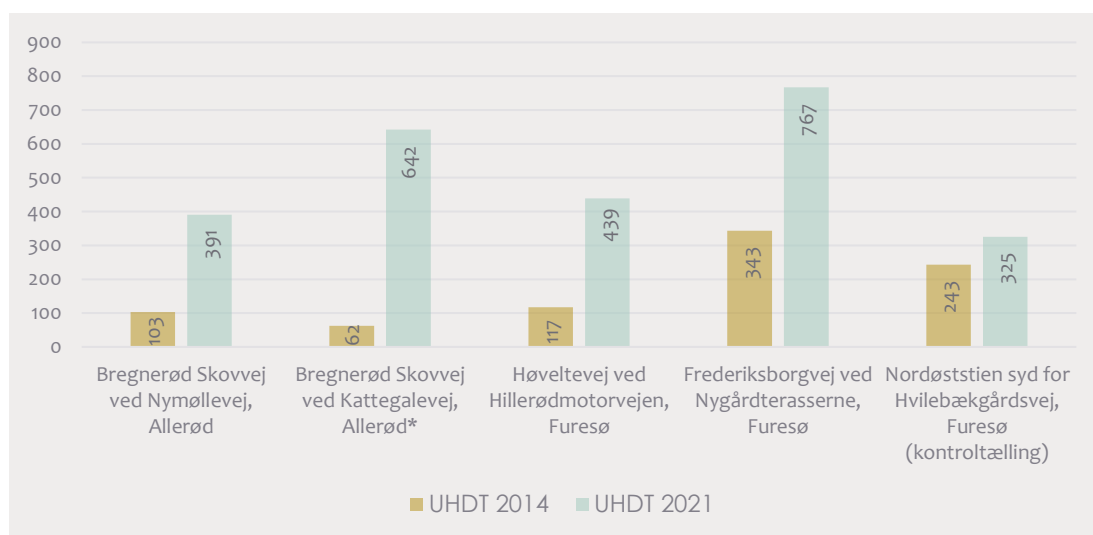
Tabel 5: Ugehverdagsdøgntrafik (UHDT) efter indvielsen af Farum-Allerødruten.
*Før-tælling er fra november 2012. Derfor indgår den ikke i total-beregningen for ruten.

	Cykelvej under tællinger									
2014	18/9	19/9	20/9	21/9	22/9	23/9	24/9			
	Godt	Godt	Godt	Middel	Middel	Godt	Godt			
2021	8/9	9/9	10/9	11/9	12/9	13/9	14/9	15/9	16/9	17/9
	Godt	Godt	Godt	Godt	Godt	Godt	Godt	Godt	Godt	Middel

Tabel 6: Cykelvejret under tællingerne.

Cykeltællingerne er illustreret i Figur 4 og Figur 5.

Figur 5
Cykeltællinger i de fem
snit (UHDT).
*Før-tælling på
Bregnerød Skovvej ved
Kattegalevej er fra
november 2012.



3.2 Rejsetid og stopfrekvens

I før-analysen blev der gennemført hastighedsmålinger i perioden fra 16. oktober til 1. december 2013 i samarbejde med cykelryttere fra cykelklubben DCR Ballerup. I efteranalysen var metoden ændret markant, så der i stedet blev foretaget rejsetidsmålinger på ruten i begge retninger på henholdsvis en almindelig cykel, en elcykel og en speed pedelec. Ruten er gennemkørt 5 gange i myldretiden i hver retning på hver cykeltype. På den almindelige cykel er en hastighed på 20 km/t forsøgt opretholdt. På elcyklen og speed pedelecen var det hastigheder på 25 km/t og 35 km/t.

Nedenfor er resultaterne af gennemkørslerne med de forskellige cykeltyper beskrevet og i Tabel 7 ses en samlet oversigt.

Måling	Cykeltype	Samlet rejsetid (Gns. af begge retninger)	Gennemsnits-hastighed	Antal stop ved kryds	Antal stop pr. tur (uanset retning)	Stoptid (Gennemsnit af begge retninger)	Kortere rejsetid ift. alm. cykel
2013	Racercykel (DCR Ballerup)	-	20,9 km/t	-	-	-	-
2021	Almindelig cykel	21 min	20,7 km/t	15	1,6	44 sek	-
	Elcykel	17 min	24,9 km/t	13	1,3	-	2 min
	Speed pedelec	15 min	28,3 km/t	12	1,2	-	6 min

Tabel 7: Hastigheder, rejsetider og antal stop for gennemkørsel af ruten.

Almindelig cykel

Med en gennemsnitlig cykelrejsehastighed på en almindelig cykel på Farum-Allerødruen på 20,7 km/t per vej stopper man i gennemsnit ved 1,6 kryds, hvilket svarer til 32 % af alle kryds på strækningen.

Samlet tager det ca. 20 minutter og 59 sekunder at gennemkøre Farum-Allerødruen i nordgående retning samt ca. 20 minutter og 36 sekunder i sydgående retning. Dermed er rejsetiden ca. det samme i begge retninger.

Elcykel

Farum-Allerødruen er også gennemkørt fem gange i hver retning på en elcykel. Gennemsnitshastigheden var 24,9 km/t, og i gennemsnit stoppes ved 1,3 kryds, hvilket svarer til 26 % af alle kryds på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i sydgående retning var ca. 17 minutter og 34 sekunder og i nordgående retning ca. 16 minutter og 58 sekunder. Den gennemsnitlige rejsetid var således ca. 2 minutter kortere på elcykel end på almindelig cykel.

Speed pedelec

Endelig er Farum-Allerødruen også blevet gennemkørt i hver retning på en speed pedelec. Gennemsnitshastigheden var 28,3 km/t, og gennemsnitligt blev der stoppet ved 1,2 kryds, hvilket svarer til 24 % af alle krydsene på strækningen.

Den gennemsnitlige rejsetid i nordgående retning var ca. 15 minutter og 2 sekunder og i sydgående retning ca. 15 minutter og 18 sekunder. Derved var rejsetiden ca. 30 sekunder længere sydgående retning. Den gennemsnitlige rejsetid var ca. 6 minutter kortere på speed pedelec end på almindelig cykel.

Stopfrekvens

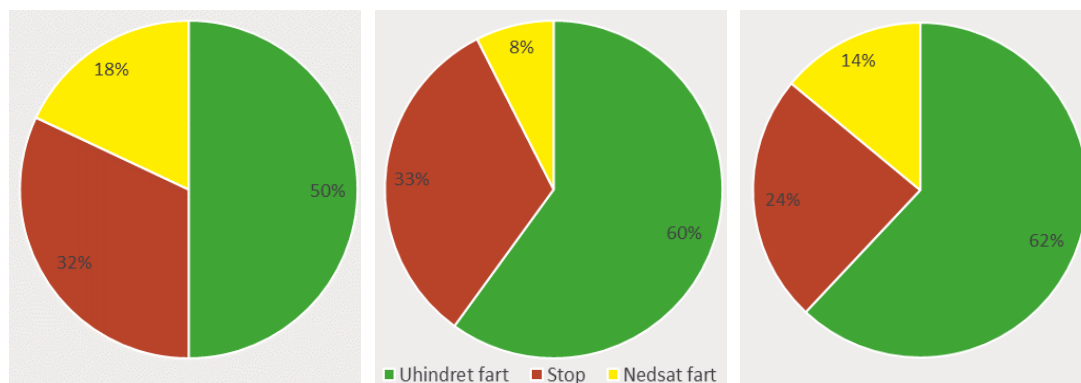
Overordnet er stopfrekvensen i 2021 højest i de signalregulerede kryds (se Figur 6). Det gælder uanset om gennemkørsel sker på almindelig cykel, elcykel eller speed pedelec.



Figur 6
Stopfrekvens i hver retning i 2021 i vigepligts- og signalregulerede kryds.

Nr.	Fokuspunkter	Fra Farum mod Allerød (nordgående retning)			Fra Allerød mod Farum (sydgående retning)		
		Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec	Almindelig cykel	Elcykel	Speed pedelec
1.	Frederiksborgvej/Paltholmvej (signal)	0%	20%	40%	40%	40%	40%
2.	Frederiksborgvej/Slangerupvej/Bistrupvej (signal)	80%	40%	40%	40%	40%	40%
3.	Frederiksborgvej/Trevangsvej/Høveltevej (signal)	60%	20%	0%	80%	100%	80%
4.	Bregnerød Byvej/Hyrebakken/Gammel Høveltevej/Høveltsvangsvej	20%	0%	0%	0%	0%	0%
5.	Bregnerød Skovvej/Nymøllevej	0%	0%	0%	0%	0%	0%

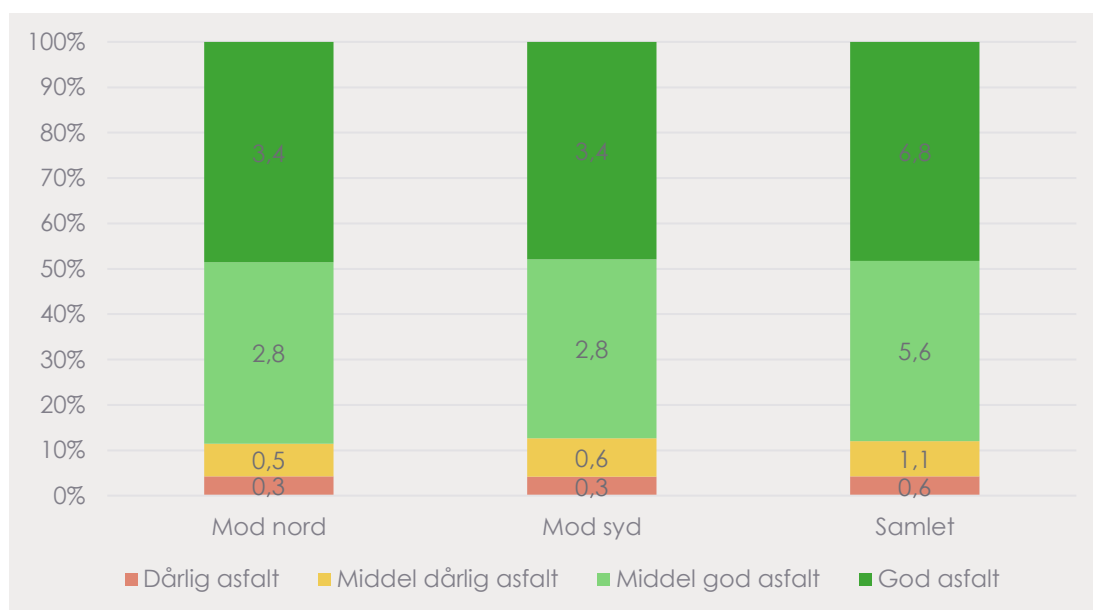
Tabel 8: Stopfrekvensen i 2021 ved hver af de 5 kryds.



4 Komfort og længdeprofil

Der er foretaget komfortmålinger på cykelstien langs ruten i begge retninger. Figur 8 viser antal km med henholdsvis lav, middellav, middelhøj og høj komfort. Det gennemsnitlige komforttal pr. kommune er vist i Tabel 14.

I afsnit 3.3 *Komfortmålinger* er komforttallet beskrevet yderligere – herunder at høj komfort svarer til værdien 0 – 1,9, middelhøj komfort svarer til værdien 1,9 – 3,7, middellav komfort svarer til 3,8 – 5 og lav komfort svarer til >5. For en mere nøjagtig angivelse af lokaliteterne henvises til baggrundsdata. Komfortmålingerne på Farum-Allerødruten viser en høj andel af god eller middel god asfalt. Både i retning mod nord og syd er det gennemsnitlige komforttal 2,2 m/s² svarende til kategorien middel god asfalt. Der er 3,4 km god cykelsti i både den nordlige og den sydlige retning.



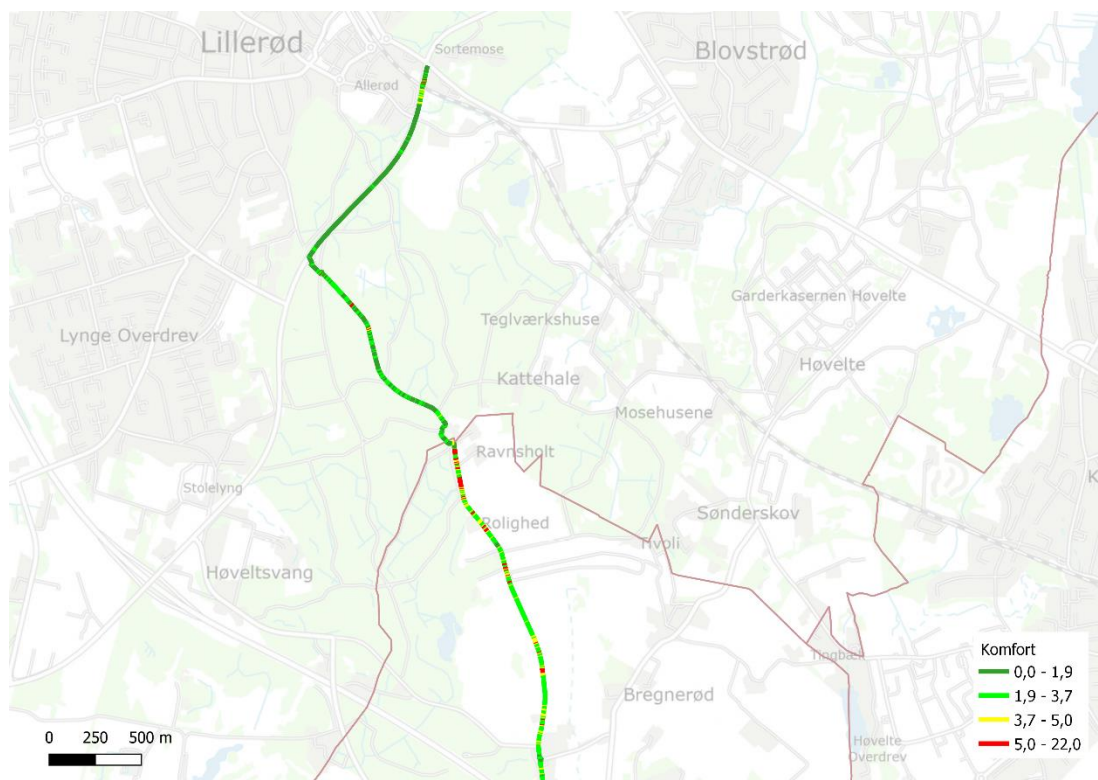
Figur 8

Antal km med hhv. lav, middellav, middelhøj og høj komfort i 2021.

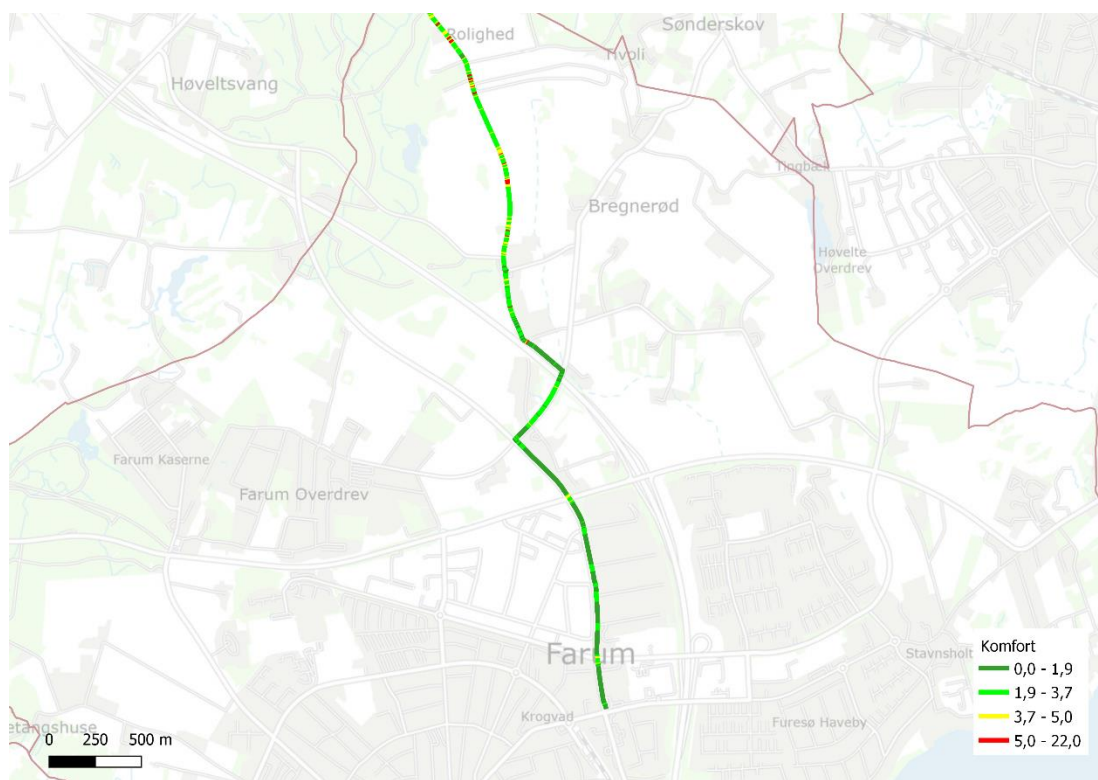
	Mod nord		Mod syd	
	Længde	Gns. Komforttal	Længde	Gns. Komforttal
Furesø	4,5	2,3	4,6	2,5
Allerød	2,5	1,9	2,5	1,8
Total	7,0 km	2,2	7,1 km	2,2

Tabel 9: Gennemsnitligt komforttal (m/s²) pr. kommune (begge retninger samlet) i 2021. Jo lavere komforttal des bedre. Måling af overfladens jævnhed måles mest optimalt, hvis asfalten er fejlet fri for sten, grus, blade og lignende umiddelbart inden målingen. Da dette ikke altid er tilfældet, kan der optræde variationer på strækningerne alt efter hvornår de gennemkøres.

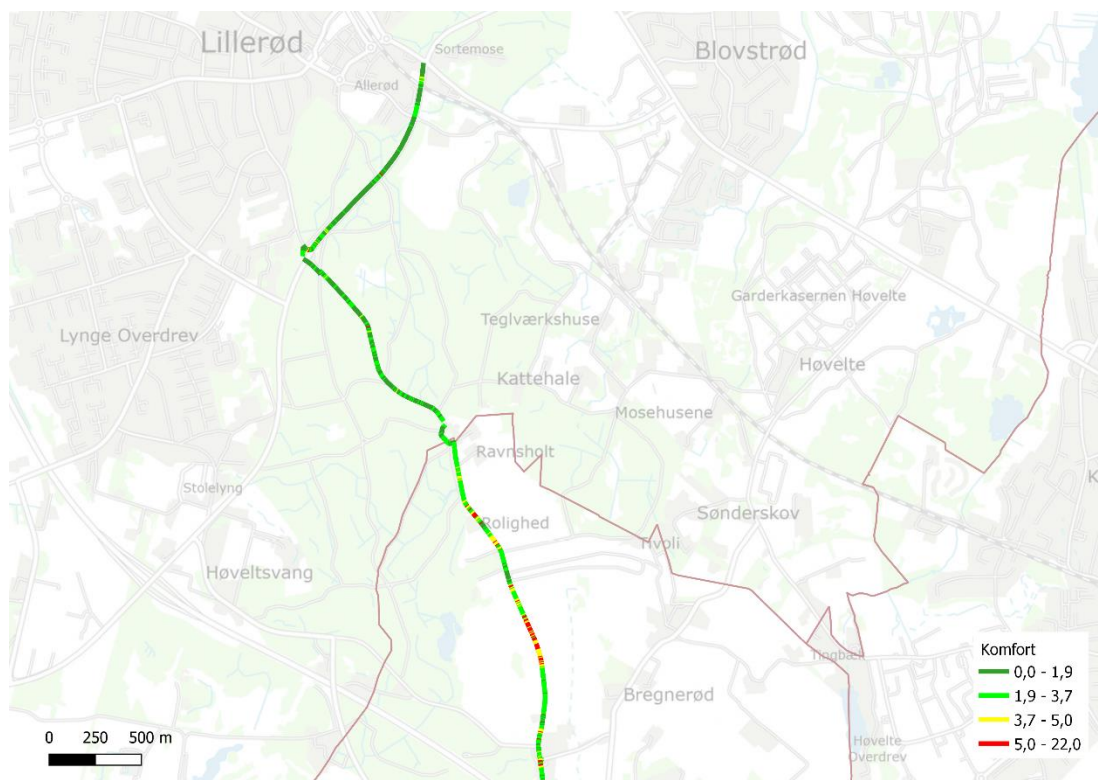
I føranalysen blev der kun målt komfort på strækningen syd for Nymøllevej, da ruteføringen ved Allerød ikke var fastlagt endnu. Derved fremkom kun et samlet komforttal for Furesø Kommune på 2,7 for begge retninger. Dette ligger over det gennemsnitlige komforttal i begge retninger i Furesø Kommune i efteranalysen.



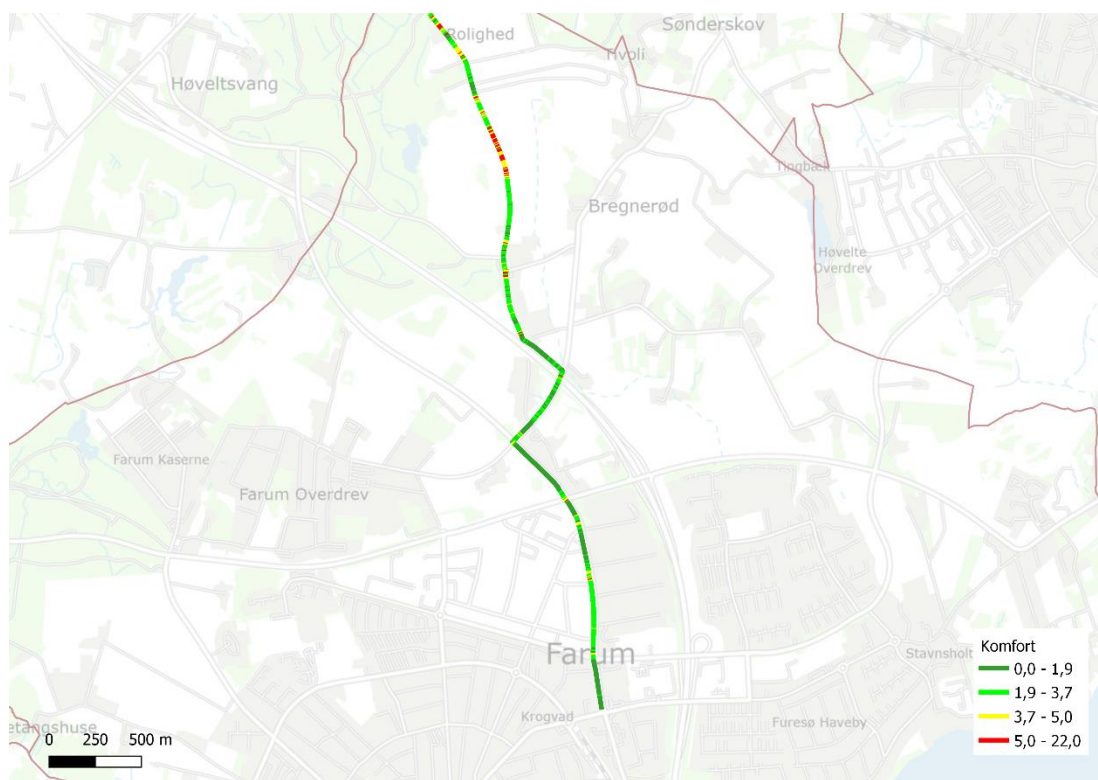
Figur 9
Komfort i nordlig
retning i 2021
(1 af 2).



Figur 10
Komfort i nordlig
retning i 2021
(2 af 2).

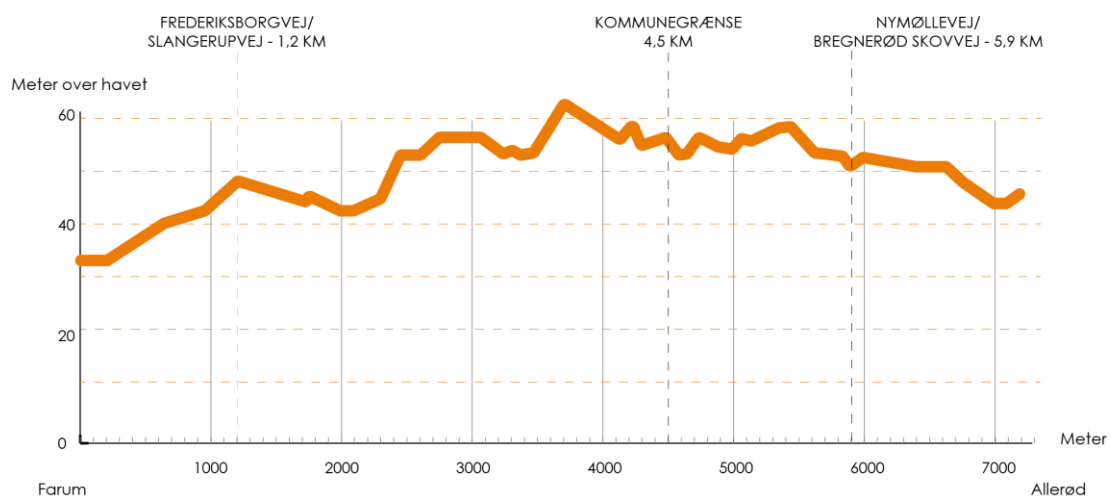


Figur 11
Komfort i sydlig retning
i 2021
(1 af 2).



Figur 12
Komfort i sydlig retning
i 2021
(2 af 2).

4.1 Længdeprofil



Figur 13
Længdeprofil i retning
fra Farum til Allerød i
2021.

5 Trafiksikkerhed

5.1 Førundersøgelse

I førundersøgelsen fra 2014 blev der foretaget en uheldsanalyse, der omfattede de politiregistrerede uheld langs ruten i perioden fra 2009-2013. I denne periode blev der registrerede 12 cykeluheld (uheld hvor mindst en part var cyklist) på strækningen. 5 af disse var med personskafe til følge, hvoraf 4 var med alvorligt tilskadekomne og én med lettere tilskadekomne. Alle cykeluheldene skete på Frederiksborgvej i Farum eller Nymøllevej i Allerød by.

Af de 12 cykeluheld skete fem i 4-benet kryds, tre i T-kryds, to i rundkørsel, én ved ind-/udkørsel og én på lige vej.

5.2 Selvrapporering

Der er ikke blevet udført en uheldsanalyse efter etableringen af supercykelstien, da efteranalysen er blevet gennemført 1-1,5 år efter at supercykelstien blev indviet, er dermed ikke har opnået en periode på 5 år med uheldsoplysninger endnu, hvor supercykelsti-tiltagene har været implementeret. Derfor benyttes i efterundersøgelsen en metode med selvrapporering fra respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen. Der blev spurgt ind til om de indenfor de seneste to år efter rutens indvielse har været involveret i et uheld, og hvad der skete.

Denne uheldsanalyse er i særlig grad forbundet med en stor usikkerhed. Dels fordi detaljegraden af respondenternes besvarelser varierer meget, og dels fordi antallet af respondenter, der har været involveret i en ulykke, er lavt. Usikkerheden gør sig især gældende når uheldssituationerne og andelen analyseres.

Denne grad af selvrapporering giver altså ikke et entydigt uheldsbillede, og analysen skal derfor blot forstås som vejledende i forhold til en sandsynlig uheldsudvikling. Dog er det et supplement til de store mørketal der er ift. registrerede cykeluheld.

I denne analyse er deltagerne blevet spurgt til, hvorvidt de har været involveret i et uheld på supercykelstien Farum-Allerødruen indenfor de seneste 2 år. Dette havde 2 % af respondenterne (6 ud af 251).

	2021	
	Antal	Andel
Respondenter der har været indblandet i et uheld indenfor de seneste 2 år	6	2 %

Tabel 10: Respondenter, der har været involveret i et uheld på ruten indenfor de seneste 2 år (baseret på 251 besvarelser i 2021).

De 5 af de 6 uheld var relateret til solouheld, hvoraf to skyldes ujævn/hullet belægning på Hyrebakken og én skyldes glat føre ifm. nedfaldene blade på cykelsti. Det sidste uheld var relateret til kollision med buspassager ved et stoppested.

2021	
Uheldssituation	Antal
Soloulykke	5
Kollision/undvigelse af krydsende buspassager	1

Tabel 11: De hyppigste uheldssituationer (baseret på 6 besvarelser i 2021).

6 Brugernes vurdering

Cyklister på ruten har haft mulighed for at svare på et spørgeskema før og efter rutens åbning, der omhandler deres tur på ruten. Spørgeskemaundersøgelsen i efteranalysen var åben i september/oktober 2021. I alt deltog 255 respondenter i eftermålingen. Antallet af besvarelser varierer fordi respondenterne har haft mulighed for at springe nogle spørgsmål over.

6.1 Respondenter

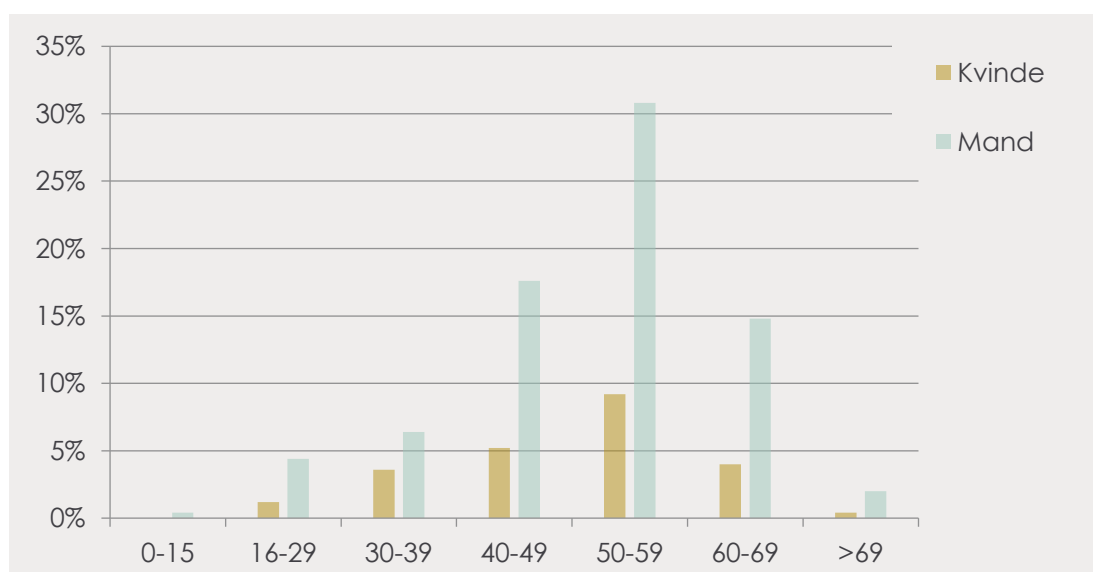
Køn og alder

Respondenterne er i 2021 i spørgeskemaundersøgelsen blevet spurgt til deres køn og alder. I tabel 12 ses andelen af kvinder og mænd.

	2021	
	Antal	Andel
Kvinde	59	24 %
Mand	191	76 %
Sum	250	

Tabel 12: Fordeling af mænd og kvinder i spørgeskemaundersøgelsen i 2021.

Der var en stor overvægt af mænd, der deltog i undersøgelsen i 2021. 76 % af 250 respondenter var mænd og 24 % var kvinder. Figur 14 viser fordelingen af alder og køn blandt respondenterne.

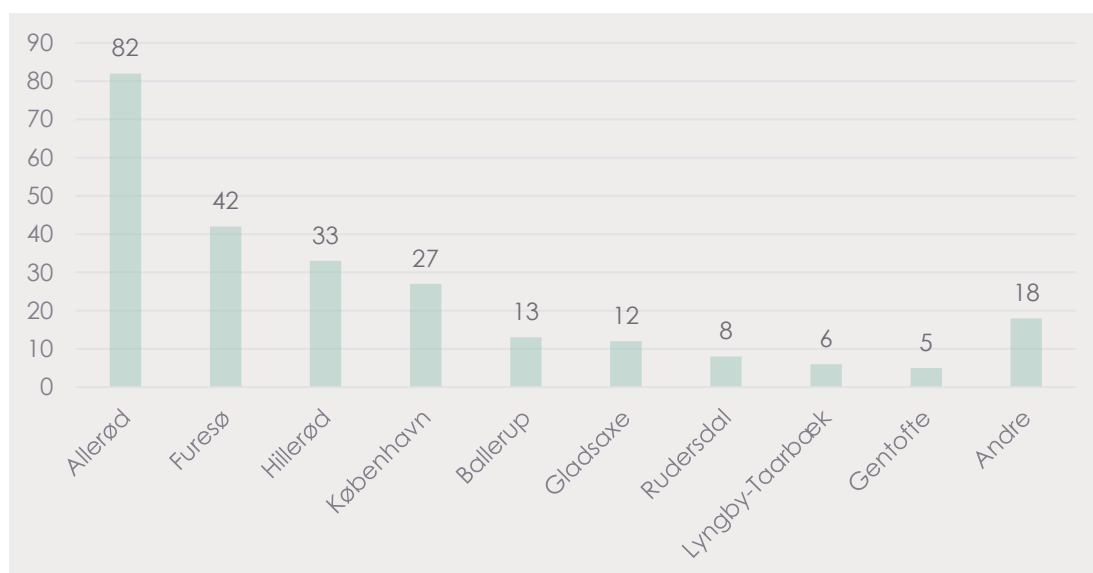


Figur 14
Fordeling af alder og køn i 2021 (baseret på 250 besvarelser).

Alder	2021	
	Kvinde	Mand
0-15	0	1
15-29	3	11
30-39	9	16
40-49	13	44
50-59	23	77
60-69	10	37
>69	1	5
Total	59	191

Tabel 13: Fordeling af alder og køn i 2021 (baseret på 250 besvarelser)

Respondenterne er i 2021 spurgt til, hvilken kommune de bor i. Der er flest respondenter, der bor i Allerød Kommune (33 %). Derefter følger Furesø Kommune (17 %), Hillerød Kommune (13 %) og København Kommune (11 %). Respondenternes svar er angivet i Figur 15.



Figur 15
Bopælskommune for respondenterne i 2021.
Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i?
(baseret på 246 besvarelser).

	2021	
	Antal	Andel
Allerød	82	33 %
Furesø	42	17 %
Hillerød	33	13 %
København	27	11 %
Ballerup	13	5 %
Gladsaxe	12	5 %
Rudersdal	8	3 %
Lyngby-Taarbæk	6	2 %
Gentofte	5	2 %
Andre	18	7 %

Tabel 14: Bopælskommune for respondenterne i 2021. Spørgsmål: Hvilken kommune bor du i? (baseret på 246 besvarelser).

Ny cyklist

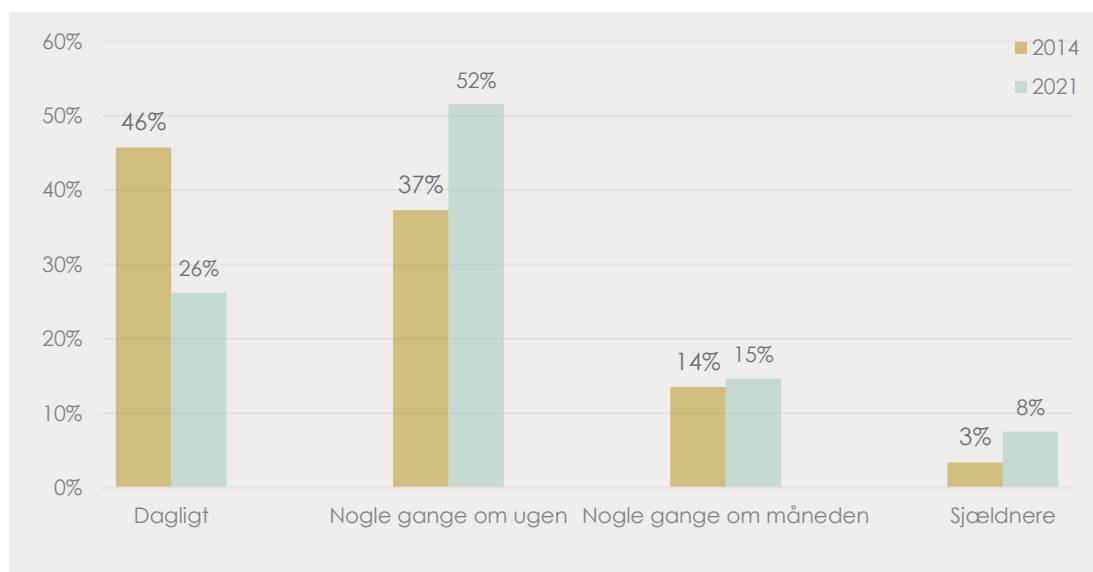
I spørgeskemaundersøgelsen i 2021 angav 39 ud af 248 respondenter (svarende til 16 %), at de vil betegne sig som ny cyklist. 22 af disse angav, at de var begyndt at cykle på strækningen for motionens skyld, 9 angav at de havde fået et nyt arbejde og 7 angav at havde fået en ny elcykel/speed pedelec.

	2021		
	Antal	Andel af alle respondenter	Andel af nye cyklister
Jeg har fået et nyt arbejde	9	4 %	23 %
Jeg er påbegyndt en ny uddannelse	0	0 %	0 %
Jeg har flyttet bopæl	1	0 %	3 %
Jeg har fået en ny cykel	1	0 %	3 %
Jeg har fået en ny elcykel/speed pedelec	7	3 %	18 %
Jeg vil gerne have motionen	22	9 %	56 %
Min bil er på værksted	0	0 %	0 %
Andet	7	3 %	18 %

Tabel 15: Vil du betegne dig selv som ny cyklist? Hvis ja, hvad har fået dig til at cykle på denne strækning? Respondenterne kunne angive flere formål, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 % (baseret på 250 besvarelser i 2021).

6.2 Aktuel tur

Hovedparten af respondenterne i 2021 er hyppige cyklister. 78 % angav, at de cykler den aktuelle rute flere gange om ugen. I føranalysen var dette 83 % af respondenterne (46 % dagligt og 37 % nogle gange om ugen). Spørgeundersøgelsen kan dog være påvirket af en systematisk skævvridning, som følge af at personer der cykler dagligt, er mere interesserede i at besvare et spørgeskema om forholdene på cykelruten, end personer der sjældent cykler. Endvidere er mailadresserne indsamlet i myldretiden, på det tidspunkt, hvor mange daglige pendlere cykler langs ruten.



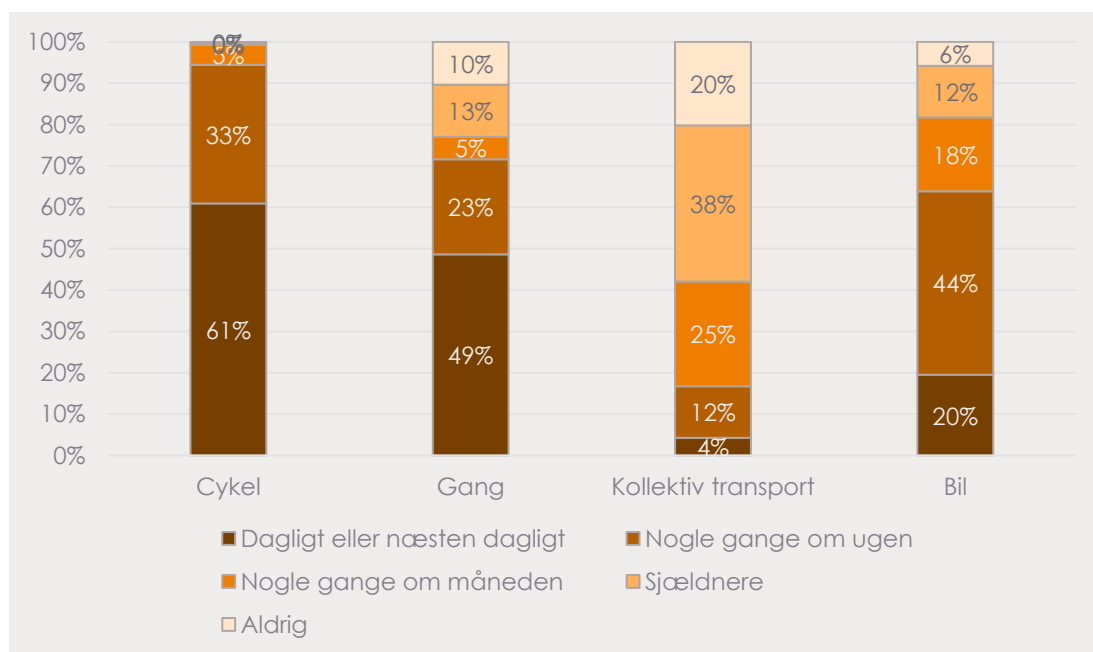
Figur 16
Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 59 og 252 besvarelser i hhv. 2014 og 2021).

	2014		2021	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt	27	46 %	66	26 %
Nogle gange om ugen	22	37 %	130	52 %
Nogle gange om måneden	8	14 %	37	15 %
Sjældnere	2	3 %	19	8 %

Tabel 16: Hvor ofte cykler du denne tur? (baseret på 59 og 252 besvarelser i hhv. 2014 og 2021).

Respondenterne er i 2021 blevet spurgt, hvor ofte de benytter henholdsvis cykel, gang, kollektiv transport og bil. Svarene for de enkelte transportmidler er vist i Figur 17.

Figur 17
Fordeling af
transportmiddel og
hyppighed i 2021
(baseret på 222-251
besvarelser).



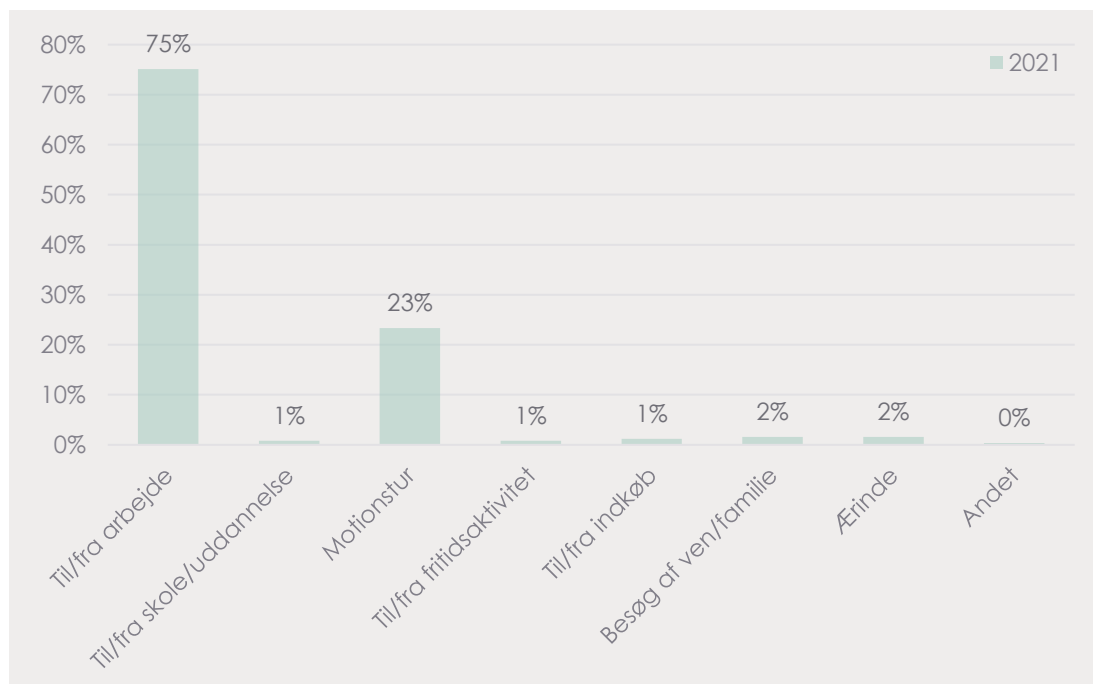
	Cykel		Gang		Kollektiv transport		Bil	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Dagligt eller næsten dagligt	153	61 %	108	49 %	10	4 %	47	20 %
Nogle gange om ugen	84	33 %	51	23 %	29	12 %	107	44 %
Nogle gange om måneden	12	5 %	12	5 %	59	25 %	43	18 %
Sjældnere	1	0 %	28	13 %	88	38 %	30	12 %
Aldrig	1	0 %	23	10 %	47	20 %	14	6 %
Total	251		222		233		241	

Tabel 17: Fordeling af transportmiddel og hyppighed i 2021 (baseret på 222-251 besvarelser).

Størstedelen af respondenterne i 2021 angiver, at de benytter cykel dagligt eller næsten dagligt. Dette bekræfter, at langt hovedparten af respondenterne er hyppige cyklister, og kun benytter andre transportmidler i mindre grad.

78 % af respondenterne angav, at formålet med deres tur var transport til/fra arbejde. I 2014 var dette 83 %, men der var flere valgmuligheder i efteranalysen.

Figur 18
Turens formål i 2021
(baseret på 253
besvarelser).
Respondenterne kunne
angive flere formål,
hvorfor
procentsatserne ikke

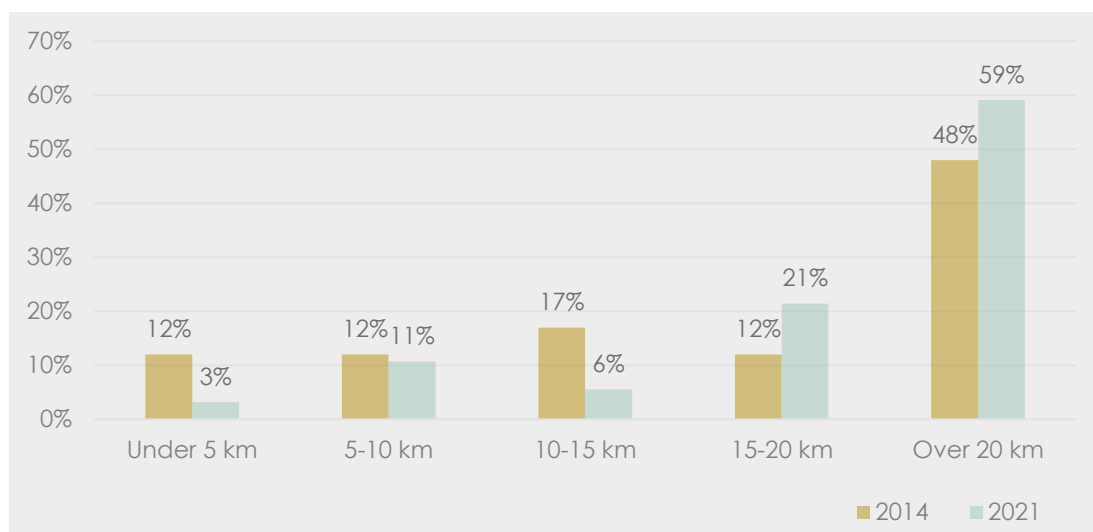


	2014	2021	
	Andel	Antal	Andel
Til/fra arbejde	83 %	190	75 %
Til/fra skole/uddannelse	2 %	2	1 %
Motionstur	12 %	59	23 %
Til/fra fritidsaktivitet		2	1 %
Til/fra indkøb		3	1 %
Besøg af ven/familie		4	2 %
Ærinde		4	2 %
Andet	3 %	1	0 %

Tabel 18: Turens formål (baseret på 60 og 265 besvarelser i hhv. 2014 og 2021). Respondenterne kunne angive flere formål i 2021, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 % og andelene i før- og efteranalysen ikke er direkte sammenlignelige.

86 % af respondenterne i efteranalysen angav, at de cyklede mere end 10 km på den aktuelle tur, mens 81 % cyklede mere end 15 km. I føranalysen i 2014 var dette hhv. 77 % og 60 %.

Figur 19
Turens længde
(baseret på 60 og 252
besvarelser i hhv. 2014
og 2021).



	2014	2021	
	Andel	Antal	Andel
Under 5 km	12 %	8	3 %
5 - 10 km	12 %	27	11 %
10 - 15 km	17 %	14	6 %
15 - 20 km	12 %	54	21 %
Over 20 km	48 %	149	59 %

Tabel 19: Turens længde (baseret på 60 og 252 besvarelser i hhv. 2014 og 2021).

Den gennemsnitlige turlængde blandt respondenterne var 30,3 km i 2021.

	2021
Gennemsnitlig turlængde	30,3 km

Tabel 20: Gennemsnitlig turlængde i 2021 for cyklisterne aktuelle cykeltur. Baseret på 252 besvarelser.

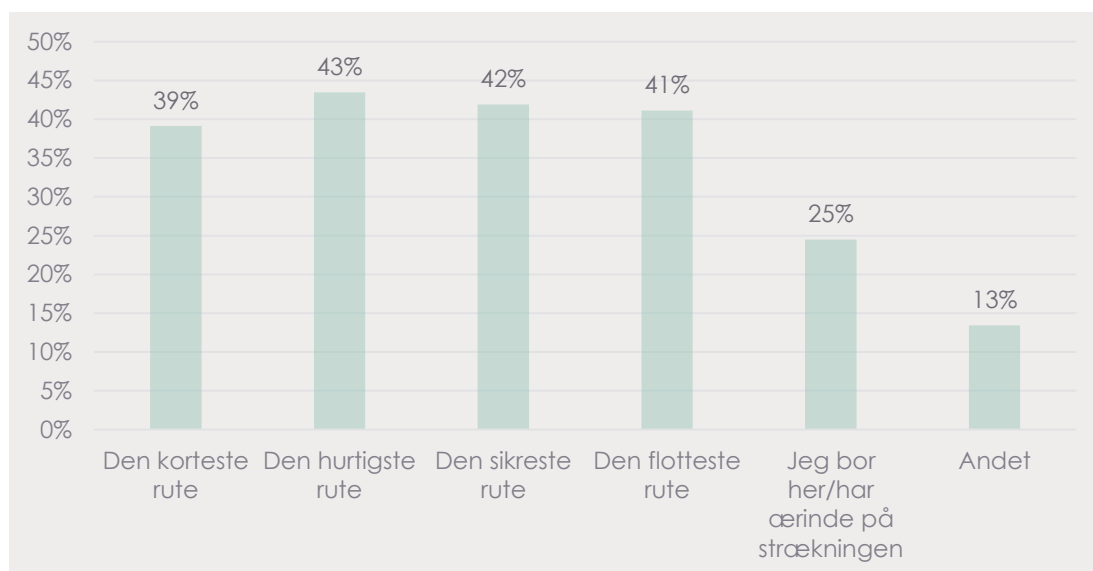
	2021	
	Antal respondenter	Gennemsnits turlængde
Allerød	81	20,6 km
Furesø	42	21,6 km
Hillerød	33	29,6 km
København	27	39,3 km
Ballerup	13	33,1 km
Gladsaxe	12	36,9 km
Rudersdal	8	29,3 km
Lyngby-Taarbæk	6	59,5 km
Gentofte	5	68,0 km
Andre	18	35,7 km

Tabel 21: Gennemsnitlig turlængde i 2021 for cyklisterne aktuelle cykeltur opgjort efter deres bopælskommune. Baseret på 245 besvarelser.

Hvorfor denne rute?

Respondenterne har i 2021 angivet årsagerne til, at de vælger den aktuelle strækning. For størstedelen handler det om, at det er den hurtigste rute (43 %), den sikreste rute (42 %) og den flotteste rute (41 %). Svarene ses i Figur 20.

Figur 20
 Grunde til at vælge den aktuelle strækning i 2021 (baseret på 253 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?



	Antal	Andel
Den korteste rute	99	39 %
Den hurtigste rute	110	43 %
Den sikreste rute	106	42 %
Den flotteste rute	104	41 %
Jeg bor her/har ærinde på strækningen	62	25 %
Andet	34	13 %

Tabel 22: Grunde til at vælge den aktuelle strækning i 2021 (baseret på 253 besvarelser). Respondenterne kunne angive flere svar, hvorfor procentsatserne ikke summerer op til 100 %. Spørgsmål: Hvorfor valgte du denne strækning?

Alternative ruter

127 ud af 253 respondenter (50 %) angav i 2021, at de nogle gange benytter alternative ruter til den aktuelle. Tabel 23 viser de alternative ruter, som flest respondenter har angivet.

Alternativ rute	Antal	Andel
Kongevejen	44	35 %
Høveltevej	14	11 %
Andre stier gennem skoven og kattehave	9	7 %
Andre veje gennem Allerød bymidte	9	7 %
Bymosen/Skovmosen/Nymøllevej	6	5 %

Tabel 23: Alternative ruter i 2021 (baseret på 127 besvarelser). Hver respondent kan have angivet flere ruter).



Figur 21
Mest benyttede
alternative ruter i 2021
til Farum-Allerødruten.

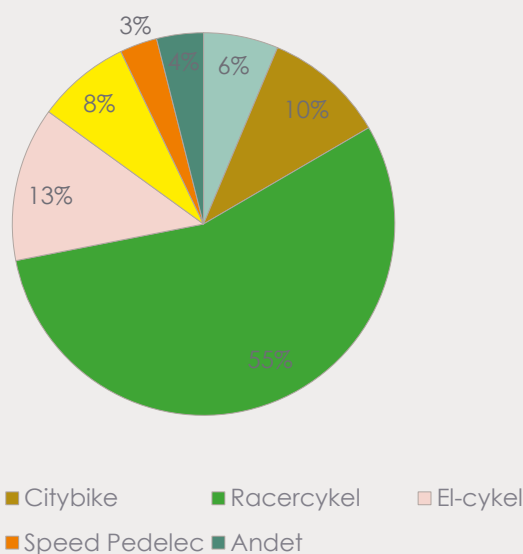
Halvdelen af respondenterne vælger altså til tider en anden rute end Farum-Allerødruten. Her er det især Kongevejen og Høveltevej, der benyttes som alternativ. Desuden benyttes også andre ruter igennem Ravnholt Skov.

Cykeltype

Respondenterne har i 2021 angivet hvilken cykeltype de benyttede på turen. 140 af 253 respondenter (55 %) angav, at de benyttede en racercykel på den aktuelle tur. 41 ud af 253 (16 %) respondenter benyttede en elcykel eller en speed pedelec på den aktuelle tur.

	Antal	Andel
Racercykel	140	55 %
Elcykel	33	13 %
Citybike	26	10 %
Mountainbike	20	8 %
Klassisk cykel	16	6 %
Speed pedelec	8	3 %
Andet	10	4 %

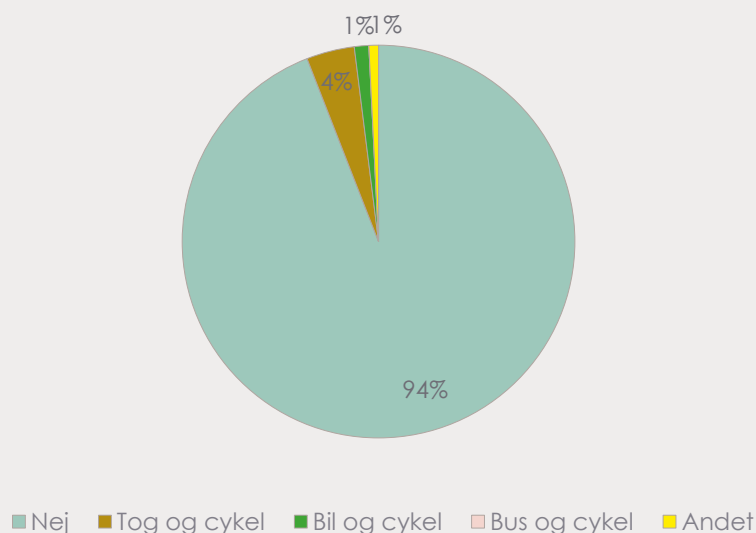
Tabel 24: Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2021 (baseret på 253 besvarelser). Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?



Figur 22
Benyttet cykeltype på den aktuelle tur i 2021 (baseret på 253 besvarelser).
Spørgsmål: Hvilken cykeltype benyttede du på din tur?

Kombinationsrejser

Relativt få respondenter (15 ud af 253 svarende til 6 %) angav i 2021, at de havde kombineret flere transportmidler. Af disse havde 10 personer kombineret tog og cykel og tre havde kombineret bil og cykel.

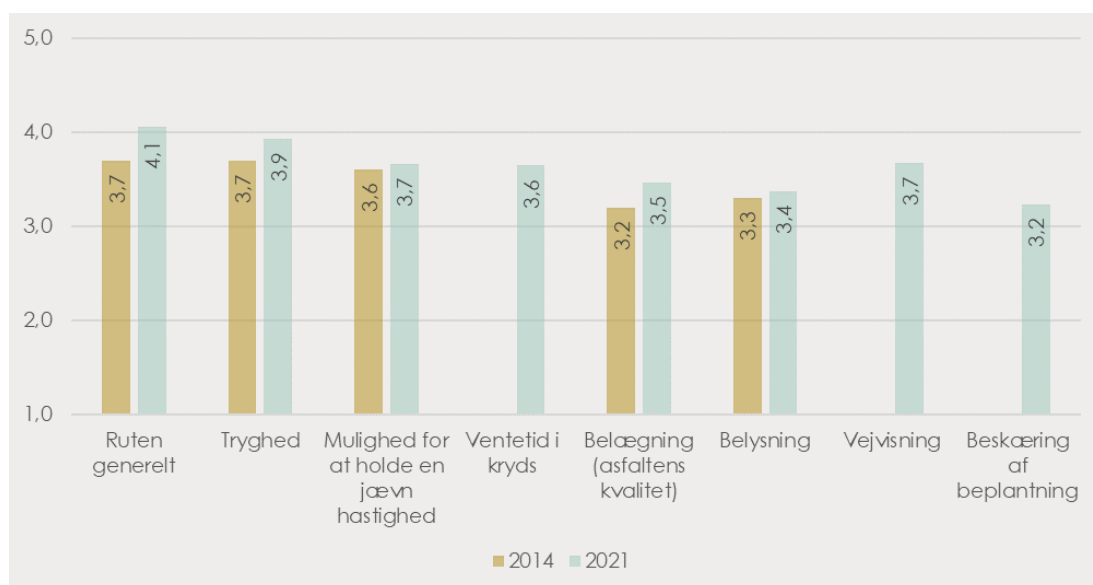


Figur 23
Kombinationsrejser med cykel i 2021 (baseret på 253 besvarelser).
Spørgsmål: Kombinerede du forskellige transportformer i forbindelse med din tur? Hvis ja, hvilke?

6.3 Tilfredshed

Respondenterne blev bedt om at vurdere en række parametre på en skala fra 1-5, hvor 1 = "Meget utilfreds" og 5 = "Meget tilfreds" eller 1 = "Meget utryg" og 5 = "Meget tryg". I føranalysen blev der spurgt ind til færre parametre end i efteranalysen.

Figur 24 og Tabel 25 viser respondenternes gennemsnitlige tilfredshed eller tryghed med disse parametre. Generelt er respondenterne tilfredse med Farum-Allerød-ruten (scorer 4,1) hvilket er en stigning fra 3,7 i føranalysen. Det er især kategorierne 'Tryghed', 'Muligheden for at holde en jævn hastighed' og 'Vejvisning', der scorer højt (hhv. 3,9, 3,7 og 3,7). De øvrige parametre scorer mellem "Hverken tilfreds eller utilfreds" og "Tilfreds".



Figur 24
Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 53-59 og 248-252 besvarelser i hhv. 2014 og 2021).

	2014	2021
Ruten generelt	3,7	4,1
Tryghed	3,7	3,9
Muligheden for at holde en jævn hastighed	3,6	3,7
Ventetid i kryds	-	3,6
Belægning	3,2	3,5
Belysning	3,3	3,4
Vejvisning	-	3,7
Beskæring af beplantning	-	3,2

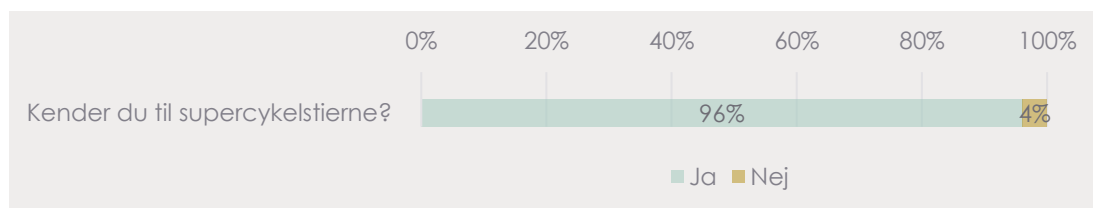
Tabel 25: Respondenternes gennemsnitlige tilfredshed (baseret på 53-59 og 248-252 besvarelser i hhv. 2014 og 2021)

I analysen i 2021 har 142 ud af 247 respondenter (svarende til 57 %) angivet, at de har ønsker til forbedringer. De tre hyppigst nævnte problemstillinger er dårlig belægning på Hyrebakken (53 %), manglende beskæring af beplantning ved den dobbeltrettede cykelsti langs Høveltevej (25 %) og belysning igennem skoven (14 %).

6.4 Kendskab til supercykelstier

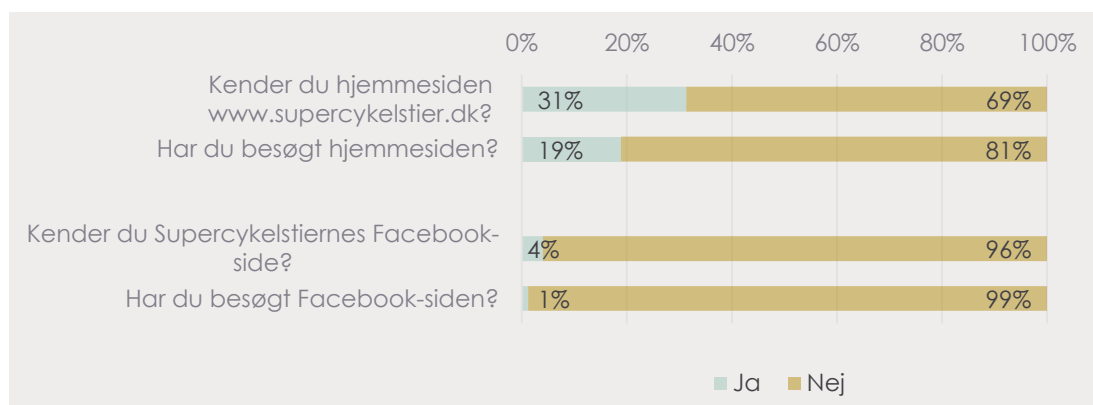
Der er i 2021 et meget højt kendskab til supercykelstierne, idet 96 % af respondenterne angiver, at de kender til stierne. I føranalysen fra 2014 var det 86 %, der kendte til konceptet 'supercykelstier'.

Figur 25
Kendskab til
supercykelstierne i
2021 (baseret på 253
besvarelser)



Respondenterne blev i efteranalysen også spurgt til deres kendskab til hjemmesiden www.supercykelstier.dk og supercykelstiernes Facebookside.

Figur 26
Kendskab til de
webbaserede
cykelinformationer i
2021. (baseret på 249
besvarelser)



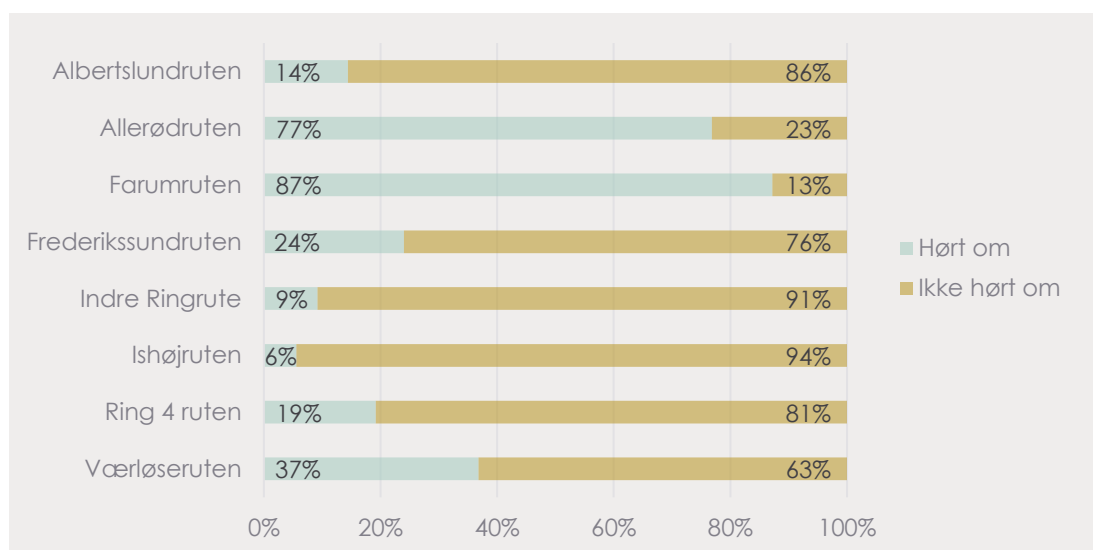
Næsten hver tredje cyklist kender til supercykelstiernes hjemmeside. Kendskabet til supercykelstiernes facebookside ligger noget lavere. Tallene gælder for både folk, der har hørt om siderne og besøgt dem. I Tabel 26 er andelen opgjort.

	2014		2021	
	Andel	Antal	Andel	
Kender du til supercykelstierne?	86 %	243 (af 253)	96 %	
Kender du app'en "CykelPlanen"	10 %	-	-	
Kender du hjemmesiden www.supercykelstier.dk ?	-	78 (af 249)	31 %	
Har du besøgt hjemmesiden?	-	47 (af 249)	19 %	
Kender du supercykelstiernes Facebook-side?	-	10 (af 249)	4 %	
Har du besøgt Facebook-siden?	-	3 (af 249)	1 %	

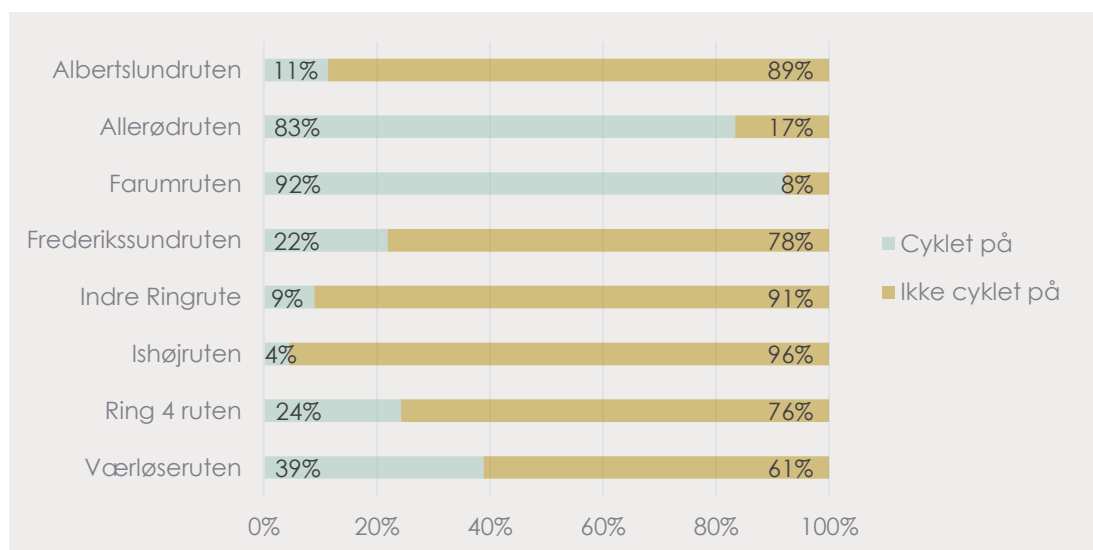
Tabel 26: Kendskab til supercykelstierne. Baseret på 58-60 og 249-253 besvarelser i hhv. 2014 og 2021.

Respondenterne er i 2021 også blevet spurgt til deres kendskab til eksisterende supercykelstier, samt om de har cyklet på ruterne. Det ses, at der er højest kendskab til Allerødruten og Farumruten, som Farum-Allerødruten forbinder.

Figur 27
Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? (baseret på 250 besvarelser).



Figur 28
Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 247 besvarelser).



	Hørt om		Cyklet på	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Albertslundruten	36	14 %	28	11 %
Allerødruten	192	77 %	206	83 %
Farumruten	218	87 %	228	92 %
Frederikssundruten	69	24 %	54	22 %
Indre Ringrute	23	9 %	22	9 %
Ishøjrruten	14	6 %	11	4 %
Ring 4 ruten	48	19 %	60	24 %
Værløseruten	92	37 %	96	39 %

Tabel 27: Kendskab til de etablerede ruter i 2021. Spørgsmål: Hvilke af følgende ruter har du hørt om? Og Hvilke af følgende ruter har du cyklet på? (baseret på 247-250 besvarelser).