



# Trafik- og mobilitetsstrategi 2018

Lyngby-Taarbæk Kommune

# Indhold

Indledning	3
Mobilitet	4
Vejnettet	7
Vejklasser og hastigheder	9
Parkering	10
Cyklisme	12
Cykelstier	14
Trafikstyring	15
Kollektiv trafik	17
Busser, letbane, lokalbane, S-tog og regionaltog	19
Trafiksikkerhed	20
Hastigheder i boligområder	22
Tilgængelighed i byen	24
Kilder	25
Bilag 1	26



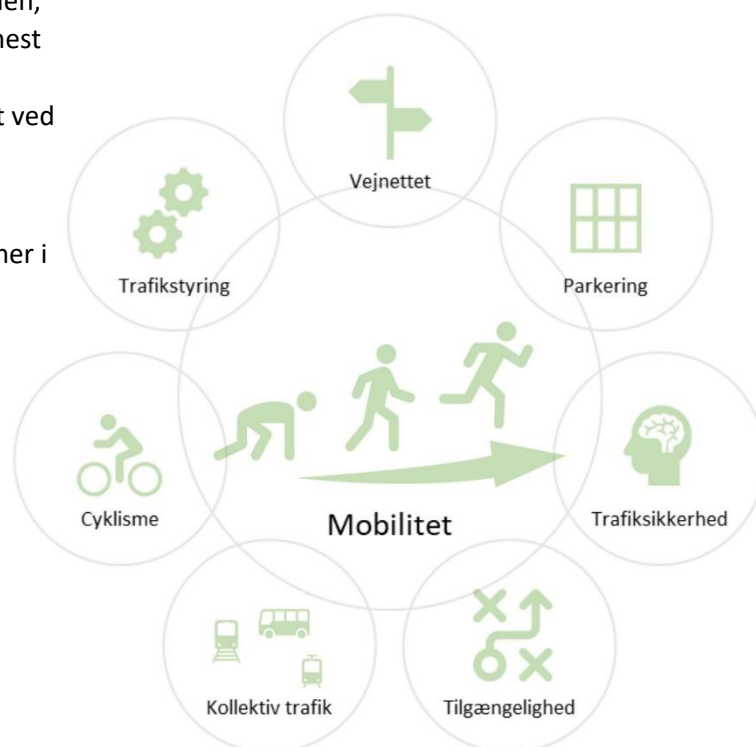
# Indledning

Lyngby-Taarbæk Kommune har fokus på mobilitet og trafik, fordi muligheden for at komme rundt er en forudsætning for en velfungerende kommune. Trafik og mobilitet giver grundlag for handel, erhverv, bosætning og uddannelse. En kommune med god mobilitet, er en kommune, hvor alle borgergrupper nemt og sikkert kan komme rundt til deres gøremål igennem hele livet.

Antallet af personbiler er stigende og dermed også presset på vejnettet. Der forekommer allerede trængselsproblemer i kommunen, og de forventes at blive hyppigere og større, hvis kommunen ikke arbejder for at undgå det. I de kommende år skal der gennemføres store ændringer på kommunens vejnet og i infrastrukturen; blandt andet etablering af letbanen. Tilsammen gør den forestående udvikling og den stigende trængsel, at kommunen må have en strategi for, hvordan mobiliteten sikres på kort og lang sigt.

Kommunen arbejder med en række områder, der alle kan påvirke borgernes mobilitet. Derfor er det vigtigt, at tænke dem sammen, hvis kommunen skal styrke mobiliteten mest muligt. Denne strategi har fokus på 7 områder, som kommunen kan gøre noget ved og tilsammen påvirker mobiliteten i kommunen.

De 7 fokusområder er illustreret med ikoner i figuren:



De 7 afsnit om fokusområderne beskriver kommunens aktuelle og kommende arbejde inden for området, hvilke udfordringer der er, og hvordan området hænger sammen med mobilitet. Beskrivelserne tager afsæt i de visioner eller mål, som allerede er politisk vedtaget. Hvert fokusområde indeholder et kort oplæg til udarbejdelse af en strategi for at systematisere og styrke kommunens fremadrettede arbejde.

Fokusområderne og strategi-oplæggene kan læses enkeltvis. Tilsammen giver de et overblik over det, som kommunen kan gøre for at fremme mobilitet.

Denne strategi sætter en overordnet ramme for de 7 områder. Hver strategi skal derefter detailplanlægge, hvad der skal ske på det enkelte område med konkrete og målbare mål.

Efterhånden som strategierne udarbejdes lægges de enkeltvis frem til politisk godkendelse.

# Mobilitet

Lyngby-Taarbæk Kommune ligger i mellem København og Nordsjælland. Kommunens beliggenhed og adgang til motorvej og S-toget gør, at kommunen er attraktiv for både uddannelse, bosætning, erhverv og handel. Indbyggertallet er stigende og sammensættes næsten ligeligt af folk fra alle aldersgrupper – børn, unge (uddannelsessøgende) og erhvervsdygtige. Mange borgere pendler ud af kommunen, men endnu flere folk pendler til kommunen for at arbejde, uddanne sig eller handle.



Cirka 70 pct. i den erhvervsaktive alder arbejder i virksomheder i andre kommuner, mens ca. 76 pct. pendler til kommunen for at arbejde.

*Lyngby-Taarbæk Kommunes Beskæftigelsesplan 2017*

Derudover betyder kommunens beliggenhed, at mange nordsjællændere pendler igennem kommunen på vej til København. Samlet giver trafikken et pres på kommunens større trafikveje i myldretiden.

Kommunen ønsker fortsat at være attraktiv for virksomheder, uddannelsesinstitutioner, handelsliv og alle borgergrupper. Det kræver gode og sammenhængende transportmuligheder med både bil, bus, tog, cykel og kombinationsrejser. Derfor arbejder kommunen for at sikre god mobilitet.



I denne strategi er **mobilitet** defineret ved: Personer eller grupperes mulighed for at bevæge sig mellem steder.



## Håndtering af trængsel på vejnettet

Bilen er danskernes mest anvendte transportmiddel. I gennemsnit sidder der 1,05 personer i bilerne på vej til arbejde, viser DTU's transportvaneundersøgelser.<sup>1</sup> I de seneste år er antallet af biler på vejene steget og dermed trængslen. Det gør sig også gældende i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor der i dag forekommer trængsel på flere veje i myldretiden. Tidligere har der været en opfattelse af, at når bilerne bliver førerløse, kan vejens kapacitet udnyttes bedre, og trængselsproblemer vil gå over i historien. Nu forudser Vejdirektoratet og forskere, at trængslen stiger, når bilerne bliver førerløse, fordi flere vil benytte biler, når der ikke længere er behov for en chauffør. Trængslen på vejene løses derfor ikke af den nye teknologi.

Trængselsproblemer understreger nødvendigheden af et velfungerende vejnet, så vejene bidrager til at opnå fremkommelighed. Et velfungerende vejnet forudsætter, at vejene er bygget til den trafikmængde, de skal transportere. Dette er ikke altid muligt på grund af omgivelserne. En vejklassificering kan være med til at styre trafik- og byudvikling. Desuden skal vejnettet være vedligeholdt og tilgængeligt for alle borgergrupper og transportformer, så den fysiske tilstand gør, at vejenes kapacitet kan udnyttes fuldt ud.

For at håndtere den stigende trængsel må kommunen arbejde for at gøre alle transportformer attraktive, så presset på vejene mindskes. Det er derfor vigtigt at se på, hvordan nogle bilister kan motiveres til at tage cyklen, kollektiv trafik eller køre sammen, så der bliver mere plads på vejene til de resterende bilister. Hvis nogle skal vælge andre transportformer frem for bilen, skal der være nemme og effektive alternativer, der kan passe til det individuelle behov. I samarbejde med Vidensby-netværket

<sup>1</sup> Gate 21 (2014)

har kommunen undersøgt hvad der skal til for, at folk ændrer transportvaner i kommunen. Undersøgelsen viser, at der er potentiale for, at flere pendlere benytter sig af kollektiv trafik og/eller cykel. Undersøgelsen peger på, at der er forskellige tiltag, der kan gøre det mere attraktivt at lade bilen stå. Blandt andet kan skiftemulighederne mellem forskellige transportformer forbedres, så det er nemmere at kombinere dem. Måske kan det også gøres mere attraktivt at køre sammen eller bruge delebiler.

De forskellige transportformer kan også gøres mere attraktive igennem aktiv trafikstyring. Trafikstyring kan bruges til at forbedre fremkommeligheden for forskellige transportformer, ved at prioritere forskellige transportformer på forskellige veje. På nogle veje kan signalanlæggene give grøn bølge for biler i en vis retning og fart, andre steder kan det være for cykler eller busser.

Det er en forudsætning for letbanens funktionalitet, at den bliver prioriteret i de lyskryds, som ligger på ruten. Derfor vil letbanen ændre den nuværende prioritering af vejene og trafikanternes færdselsmønstre omkring letbanen.

## Supercykelstier og letbane skaber nye muligheder

Kommunen arbejder for at tilbyde et bredt udvalg af attraktive transportformer. Supercykelstier og en letbane på Ring 3 er de nyeste tiltag.

Letbanen forventes at køre fra 2023/2024 og skal give pendlerne på strækningen bedre og flere afgang med kollektiv trafik. Letbanen vurderes dagligt at kunne flytte ca. 4.000 bilture ind i den kollektive trafik<sup>2</sup>. Ved at planlægge for kombinationsrejser, hvor skiftemulighederne indbyder til at bruge letbanen i kombination med

andre transportmidler, kan det måske blive attraktivt for flere at benytte letbanen.

Kommunen har været med til at anlægge supercykelstierne "Allerødruen" og "Ring 4" og er i gang med at etablere "Helsingørgruppen". Supercykelstierne tilbyder pendlerne et cykelstinet, der er så attraktivt, at trafikanterne får et godt alternativ til bilen eller den kollektive trafik. Sekretariatet for Supercykelstier vurderer, at supercykelstierne kan give 30 % flere cykelpendlere i regionen sammenlignet med i dag<sup>3</sup>.

Kommunen ønsker at medvirke til planlægning og realisering af et overordnet cykelstinet for pendlere. Stinettets hovedformål er at tilbyde så direkte og hurtige ruter som muligt for cyklisterne fra bolig til arbejde eller til tog og bus. Stinet består af de såkaldte supercykelstier, som 22 kommuner og Region Hovedstaden har tilsluttet sig.

”

Grønt lys+

## Transportmidler med positive sideeffekter

Et bredt udbud af transportformer, der kan mindske presset på vejnettet, kan også være med til at øge borgernes sundhed og trivsel.

I kommunens Sundhedsstrategi 2016-2019 beskrives det, at kommunen vil fremme borgernes sundhed og trivsel. Da fysisk aktivitet bl.a. forebygger sygdom og øger trivsel, vil kommunen støtte op om, at borgerne har gode muligheder for at cykle og gå. Kommunen arbejder for at få flere børn til at cykle til skole og fritid. Hvis barnet vænner sig til at cykle, kan det være, at barnet forsætter med at cykle som voksen.

<sup>2</sup> Ringby/Letbanesamarbejdet (2013)

<sup>3</sup> Sekretariatet for Supercykelstier (2015)

”

Derfor er der bl.a. behov for at kommunen understøtter gode rammer for bevægelse i byen og naturen, herunder understøtter aktiv transport til fods eller på cykel.

*Sundhedsstrategi 2016-2019*

Transportformer som cykel, letbane og elbiler kan reducere CO<sub>2</sub>-udledning og støj i nærmiljøet og dermed også borgernes sundhed og trivsel. Kommunen har fokus på klima og bæredygtighed og vil derfor sænke CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken.

”

I 2017 vil vi have fortsat fokus på grøn mobilitetsplanlægning som en mulig vej til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra trafikken.

*CO<sub>2</sub> reduktionsplan 2017*

## Strategiens fokusområder

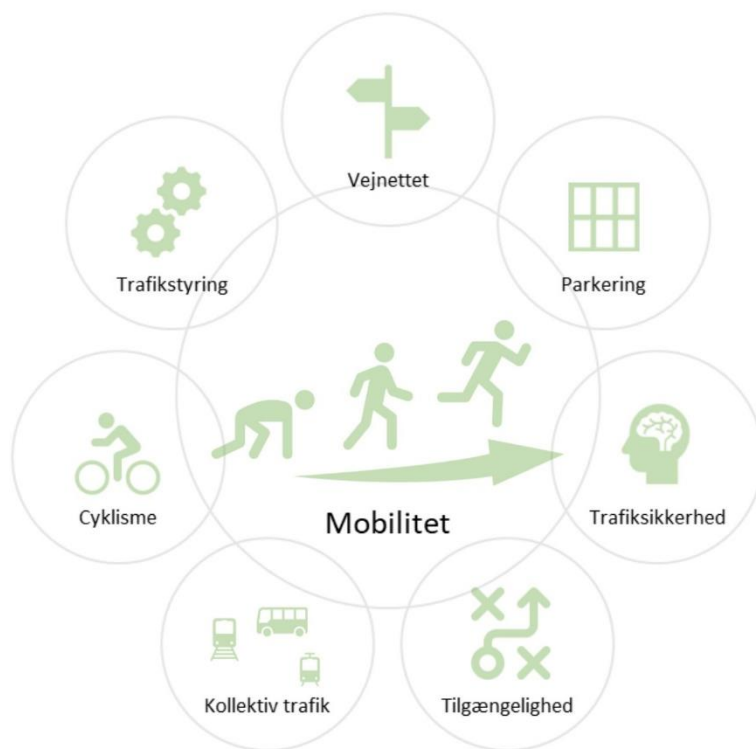
For at komme omkring alle de dele, der tilsammen har betydning for mobiliteten i kommunen, indeholder denne strategi 7 fokusområder, der hver udgør et afsnit af strategien:

1. Vejnettet
2. Parkering
3. Cyklisme
4. Trafikstyring
5. Kollektiv trafik
6. Trafiksikkerhed
7. Tilgængelighed i byen

Ingen af fokusområderne kan alene sikre god mobilitet for alle borgergrupper med den udvikling, som kommunen står overfor. Tilsammen kan fokusområderne sikre, at alle de ting, som kommunen kan gøre noget ved, bliver tænkt ind i en mobilitets-kontekst. Herved kan kommunen arbejde for at opnå god mobilitet for alle borgergrupper.



Sammenspillet mellem de 7 fokusområder er illustreret i nedenstående figur:



## Mobilitet i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)

- CO<sub>2</sub> reduktionsplan 2017
- Kommuneplan 2017
- Sundhedsstrategi 2016-2019
- Grønt lys+
- Klima og agenda 21 strategi
- Handicappolitik
- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Trafiksikkerhedsplan 2012-2015
- Fokus-strategi for trafik 2008

# Vejnettet

Lyngby-Taarbæk Kommune er et trafikalt knudepunkt i Region Hovedstaden og modtager derfor en stor mængde trafik og lægger veje til gennemkørende trafik. Det betyder, at der er stort pres på flere af de kommunale veje. Blandt andet på Klampenborgvej og Jægersborgvej ved Helsingørmotorvejen. Foruden Helsingørmotorvejen og Lyngby omfartsvej skæres kommunen igennem af jernbanestrækningerne.

Kommunens vejnet er delt ind i klasser efter hvilken type trafik, der kan køre på vejen (-du kan læse mere om vejnettet i afsnittet *Vejklasser og hastigheder*). I kommunens planer og strategier er vejnettet et tilbagevendende tema, fordi det løbende skal tilpasses. I udviklingsprojekter skal vejnettet ofte justeres til projektet. Derfor må kommunen løbende revurdere vejenes inddelinger i klasser, så det sikres, at de store mængder trafik ledes ud på de veje, der er bygget til det, således at boligområderne holdes fredelige.

” Biltrafikken søges koncentreret på færre trafikveje, som derved belastes mere. Til gengæld kan andre veje og boligområder fredeliggøres.

*Fokus-strategi for trafik 2008*

Kommunen står over for at skulle foretage en række ændringer af vejnettet. Ændringerne skal øge fremkommelighed, gøre Lyngby centrum til et mere attraktivt handelsområde og muliggøre byudvikling på de områder, der bliver stationsnære i kraft af etableringen af letbanen. Hver gang kommunen byudvikler, så bliver den fremtidige belastning på vejene analyseret.

## Forestående ændringer

Kommunen vil lukke Klampenborgvej for biler mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej. Det vil gøre bymidten mere indbydende at færdes i for de bløde trafikanter. De gennemkørende biler ledes ud på motorvejsnettet uden om byen.

Firskovvej skal forlænges til Jægersborgvej for at få forbindelse til motorvejsnettet sydøst for Lyngby. Det vil give området ved Firskovvej en bedre trafikafvikling.

Idet en række nye områder i kommunen bliver stationsnære i kraft af letbanen, planlægger kommunen erhvervs- og boligudvikling på de stationsnære arealer. Det forudsætter anlæg af nye veje med tilslutning til det eksisterende vejnet.

Letbanen vil ændre trafikafviklingen i området omkring Buddingevej. Bilerne til adresser på Buddingevej skal til at køre højre ind og højre ud på nær i de signalregulerede kryds. For at sikre at bilerne nemt kan komme rundt i området, vil kommunen undersøge mulighederne for tiltag, der kan lede bilerne effektivt rundt.

I forbindelse med byudvikling, bliver Lundtoftegårdsvej ændret radikalt. Vejen bliver udformet, så den ændrer vejklasse fra en primær trafikvej til en overordnet trafikvej.

## CO<sub>2</sub>-udledning fra trafikken

I den danske transportsektor er det vejtrafikken, der udleder mest CO<sub>2</sub>. Bilerne bliver gradvist mere økonomiske og kører længere på literen, og siden 2007 er CO<sub>2</sub>-udledningen faldet ca. 10 %. Den udvikling er dog vendt i de seneste år, fordi danskerne køber flere og større biler end nogensinde før, og trafikken på vejene er steget.<sup>4</sup> Efter at registreringsafgiften er sat yderligere ned

<sup>4</sup> Ingeniøren (2017)

i 2017, må denne tendens forventes at blive forstærket.

Kommunen arbejder med flere tiltag, der skal bidrage til at sænke CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken. Bl.a. begyndte kommunen i 2012 at have elbiler som en del af bilparken, og kommunen planlægger byudvikling i stationsnære områder.



Kommunens arbejde med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen er beskrevet i kommunens CO<sub>2</sub> reduktionsplan.

## Vejnettet og mobilitet

De flere og større biler giver et pres på vejnettet. Derfor skal vejene løbende tilpasses, og trafikanterne skal se fordele ved at fordele sig i forskellige transportmidler.

Kommunen er løbende i samarbejde med Vejdirektoratet om at undgå trængsel på vejene generelt.

### Vision

At vejnettet er velfungerende, så trafikken fordeler sig efter trafikklasserne og trængsel undgås.

## Forslag til strategi for vejnettet

Lyngby-Taarbæk Kommune vil udarbejde en strategi for vejnettet for at kunne håndtere de udfordringer, som løbende vil opstå på vejnettet. Strategien kan bruges som et prioriteringsredskab.

Der er både noget, som kommunen kan gøre selv, og der er noget, som kommunen kun kan håndtere i fællesskab med andre kommuner og

staten. Strategien skal give forslag til, hvad kommunen kan gøre alene og i fællesskab.

## Vejnettet i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)

- CO2 reduktionsplan 2017
- Kommuneplan 2017
- Sundhedsstrategi 2016-2019
- Grønt lys+
- Klima og agenda 21 strategi
- Handicappolitik
- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Trafiksikkerhedsplan 2012-2015
- Fokus-strategi for trafik 2008
- Lyngby-Taarbæk Kommune Klimatilpasningsplan 2014
- Ældrestrategi 2017-2021
- Lyngby-Taarbæk vidensby 2020
- Støjhandlingsplan for vejtrafik 2013-2018
- Vintervedligeholdelse og renholdelse, Veje og stier m.m. i Lyngby-Taarbæk Kommune, Regulativ – august 2015



## Vejklasser og hastigheder

Helsingørmotorvejen er en statsvej og er med i *Det strategiske vejnet* på niveau 1. Lyngby Omfartsvej er en kommunevej og er med i *Det strategiske vejnet* på niveau 3. Det betyder, at fremkommeligheden på Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej er særlig vigtig, fordi konsekvenserne er store, hvis trafikken bryder sammen.

*Det strategiske vejnet* er en udpegning af de veje, der har størst betydning for fremkommeligheden i Danmark. Der er 3 niveauer i udpegningen, hvor de 2 første er statsveje. Niveau 3 er kommuneveje, der er alternative ruter til niveau 1 og 2.

De kommunale veje er inddelt i 5 klasser, efter hvordan vejene skal benyttes:

### 1. Fjertrafikveje

-transporterer store mængder overordnet trafik i regionen. Det drejer sig om Helsingørmotorvejen og Lyngby Omfartsvej. Helsingørmotorvejen hører under Vejdirektoratet og Lyngby Omfartsvej hører under Lyngby-Taarbæk Kommune.

### 2. Overordnede trafikveje

-skal transportere regional trafik. Der er tre overordnede trafikveje: Ring 4/Klampenborgvej, Ring 4/Bagsværdvej og Buddingevej. Vejene skal som udgangspunkt udformes med cykelstier, buslommer mm., for at sikre, at vejene kan benyttes af både biler, busser og cyklister.

### 3. Primære trafikveje

-skal afvikle trafikken mellem kommunens kvarterer. Vejene skal udformes med cykelstier, buslommer mm., for at sikre, at

vejene kan benyttes af både biler, busser og cyklister.

### 4. Sekundære trafikveje

-er nødvendige for det sammenhængende vejnet, men gennemkørende trafik skal begrænses eksempelvis ved fartdæmpning. Der bør etableres cykelstier, hvor det er muligt.

### 5. Lokalveje

-er mindre veje, der betjener boligområder og institutioner. Den gennemkørende trafik skal have et ærinde i området for at køre på lokalvejene. Cyklister kan køre på vejene.

Kommunen har forskellige virkemidler til at sikre, at vejene bliver brugt, som de vejklasser de tilhører. Bl.a. skal vejene have en hastighedsgrænse, der passer til den trafikmængde, vejen skal transportere. Fx skal hastighedsgrænsen være 50 km/t på de primære trafikveje. Hvis hastigheden skal sættes ned på de lokale veje, skal en lokal hastighedsbegrænsning ledsages af fartdæmpende foranstaltninger.

For at undgå trafikgener skal busser, lastbiler og anden tungvognstrafik køre på trafikvejene, hvorved de holdes ude af boligområderne og bymidten, hvis de ikke har et ærinde i den.

# Parkering

I Lyngby-Taarbæk Kommune er de attraktive parkeringspladser flittigt benyttet. Derfor har kommunen fokus på parkeringsforholdene i mange af kommunens planer og strategier.



Drømmen er også et Kgs. Lyngby, hvor det er nemt at parkere. Hvor kunderne mødes af store parkeringsanlæg ved indfaldsvejene, så den parkeringssøgende trafik ikke cirkulerer i Kgs. Lyngby.

Grønt lys+

Mange biler kører igennem Lyngby centrum og på Klampenborgvej uden et ærinde. Letbanen bliver blandt andet katalysator for at styrke Lyngby centrums position som et byrum med gode handelsoplevelser og ophold, fordi en del af Klampenborgvej vil blive lukket for biler, når letbanen skal køre igennem Lyngby centrum. Bilister uden et ærinde skal i fremtiden ledes uden om bymidten, og dem der vil gøre ophold i Lyngby centrum skal kunne finde en parkeringsplads i gåafstand.

I Lyngby-Taarbæk Kommune sikrer parkeringskontrollen et løbende flow på både private og offentlige parkeringspladser.

Borgere og erhverv har mulighed for at købe parkeringslicenser, der giver dispensation fra den skiltede tidsbegrænsede parkering forskellige steder i kommunen.

Større byggerier kan nogle gange ikke overholde kommunens parkeringsnorm, og da har byherre mulighed for at betale til en parkeringsfond. Parkeringsfonden skal etablere parkeringspladserne uden for byggegrunden i løbet af 5 år. Men det kan være svært at få etableret parkeringspladserne inden for perioden.

## Forbedring af parkeringsforholdene

Bilister med kurs mod Lyngby centrum bliver i dag mødt af en parkeringssøgering. Elektroniske skilte viser bilisten, hvor der er parkering, og hvor

mange frie pladser der er. Der er imidlertid behov for at forbedre parkeringssøgeringen, fordi nogle biler bliver parkeret uhensigtsmæssige steder, imens der er restkapacitet i parkeringssøgeringen. Den nuværende parkeringssøgering kan give data på, hvordan parkeringspladserne bliver brugt.

Skolevejsprojektet 2017-2020 konkluderede, at der er behov for at foretage en analyse af parkeringsforholdene omkring kommunens daginstitutioner. Hvis parkeringsforholdene bliver forbedret, er der mulighed for at undgå nogle utrygge situationer.

Lyngby-Taarbæk Kommune skal etablere et parkeringsanlæg syd for rådhuset. Parkeringsanlægget skal ligge i nærheden af indfaldsvejene, så bymidten ikke belastes unødvendigt.

## Vision

At bilister oplever en hurtig og effektiv adgang til parkeringsarealer.

## Parkering og mobilitet

Parkeringspladser er med til at styre bilisternes adfærd, og derfor er parkeringspladser et middel til at styrke fremkommelighed og regulere mængden af biler i bestemte områder. Hvis det er nemt at finde en parkeringsplads fx ved bymidten, slipper bilerne for at køre rundt og lede, og det giver mindre trængsel og et bedre byrum.

Parkeringspladser kan også få biler væk fra centrale områder eller på bestemte tidspunkter, hvis pladserne er styret med tidsrestriktioner eller højere betalingstakster. En anden måde er, at ændre parkeringszonerne i centrum og

sæsonbestemme hvornår bilerne må parkere på forskellige steder.

Parkeringsarealer kan desuden blive brugt som fleksible byrum, hvor arealet fx bliver brugt til en ting om dagen og parkering om aftenen og natten.

Gode parkeringsfaciliteter ved kollektiv transport, kan få nogle trafikanter til at stille bilen. Fx kan det undersøges, om der er mulighed for at etablere *Parker og rejs-anlæg* nær nogle yderstationer og stoppesteder ved motorvejen.

Som et redskab for at få flere til at bruge særlige biler så som dele- eller elbiler, kan kommunen etablere dedikerede og eventuelt gratis parkeringspladser for den ønskede biltype.

### **Forslag til strategi for parkering**

Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet, at kommunen skal udarbejde en parkeringsanalyse, der skal danne grundlag for en parkeringsstrategi for hele kommunen.

En parkeringsstrategi kan beskrive de nuværende udfordringer og give bud på, hvordan parkeringsforholdene kan forbedres. Dermed kan strategien være et redskab til at prioritere forskellige parkeringstyper forskellige steder i kommunen.

Strategien kan også omhandle hvordan parkeringspladser, eventuelt med tilhørende teknologi, kan være med til at forbedre mobiliteten i kommunen.

### **Parkering i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)**

- Lyngby-Taarbæk Kommune Klimatilpasningsplan 2014
- CO2 reduktionsplan 2017
- Kommuneplan 2017
- Grønt lys+
- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Fokus-strategi for trafik 2008

# Cyklisme

Det er Lyngby-Taarbæk Kommunes vision, at alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen<sup>5</sup>. I den forbindelse prioriterer kommunen arbejdet med cyklisme højt. Det kommer blandt andet til udtryk i mange af kommunens planer og strategier fx *Skolevejsprojekt 2017-2020, Sundhedsstrategi 2016-2019 og Grønt lys+*.

” Også cyklismen skal opprioriteres. At cykling er sundt for helbredet er uomtvisteligt, men det er samtidig alfa og omega for at opnå et mere fredeligt bycenter med mindre biltrafik og mindre udledning af CO<sub>2</sub>. Der skal arbejdes med prioriterede cykelruter, og mere cykelparkering med en god placering er et must.

*Grønt lys+*

Den nationale cykelstiundersøgelse fra 2016 vidner imidlertid om, at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsat har potentiale for at styrke forholdene for cyklister. Baseret på cyklisternes vurdering placerer kommunen sig som nummer 21 ud af de deltagende 35 kommuner i undersøgelsen og dermed under de øvrige kommuner i Storkøbenhavn. Kommunen placerer sig under landsgennemsnittet, når det gælder ”generel tilfredshed”, ”fremkommelighed, fejning mm.”, ”cykelparkering” og ”tryghed – trafikuheld mm.”.

## Cykling i kommunen

Der er cykelstier eller -baner mellem de største knudepunkter og langs de største veje i kommunen. Cykelstierne og -banerne udgør et overordnet stinet. Nogle steder krydser stinettet store veje, baner eller vandløb, som skaber barrierer for, at cyklisterne kan komme hurtigt og sikkert frem. Stinettet kan forbedres, hvis der anlægges trafiksikre passager, hvor der i dag er barrierer.

De første to supercykelstier er kommet til Lyngby-Taarbæk Kommune, og der er flere på vej. Supercykelstierne er cykelpendleruter af høj

kvalitet, der skal gøre cyklen til et mere fordelagtigt valg i forhold til bilen og derfor få flere til at cykle<sup>6</sup>.

I 2017 foretog Lyngby-Taarbæk Kommune en skolevejsundersøgelse, som redegør for trafikale problemer på skolevejene. Undersøgelsen resulterede i udpegningen af 23 konkrete projekter, der kan forbedre skolevejene og støtte op om, at flere cykler i skole.

Desuden gennemfører kommunen i årets løb en række kampagner, der har til formål at påvirke trafikanternes vaner, så flere cykler og flere er opmærksomme i trafikken.

Kommunen har siden 2014 udlånt el-cykler til borgere, som plejer at køre i bil men kunne tænke sig at cykle til arbejde eller uddannelse. Ordningen har vakt stor interesse, og 1/3 af borgerne siger efterfølgende, at de vil købe en el-cykel.

Det kan overvejes, om kommunen skal arbejde for lejeordninger af cykler til hverdag og fritid. Det kan eksempelvis gøre det nemmere at leje en cykel, hvis den ikke behøver at blive afleveret samme sted, som den blev hentet.

## Cyklisme og mobilitet

Når flere vælger cyklen frem for bilen, frigives der mere plads på vejene, og det bidrager til, at flere kommer effektivt frem. Cyklen er dermed et virkemiddel til at opnå bedre mobilitet, uanset om cyklen bruges i kombination med andre transportmidler eller alene.

Kommunen arbejder på at forbedre forholdene for cyklisterne. Derfor bliver cykelstier løbende forbedret og vedligeholdt. Desuden har kommunen bl.a. fokus på, at god cykelparkering ved stoppesteder, S-tog og letbane kan gøre kombinationen nemmere. På Lyngby station har

<sup>5</sup> Lyngby-Taarbæk Kommune (2012)

<sup>6</sup> Sekretariatet for Supercykelstier (2017)

kommunen i samarbejde med DSB bygget en cykelparkeringskælder.

Cykelstrategien kan bruges fremadrettet til at prioritere mellem forskellige tiltag.

## Vision

At det bliver attraktivt for flere at cykle i kommunen.

## Forslag til ny cykelstrategi

For at gøre flere folk tilfredse og trykke ved at cykle, vil kommunen arbejde for at fremme cyklisme. Det blev besluttet af Teknik- og Miljøudvalget i november 2016, at forvaltningen skal beskrive og udarbejde mål for cykelstinetet.

Derfor vil kommunen udarbejde en cykelstrategi, der skal give et samlet strategisk grundlag for, hvordan cyklisme kan fremmes.

En cykelstrategi vil typisk gennemgå kommunens eksisterende stisystem, så det synliggøres, hvor der mangler cykelstrækninger, eller hvor eksisterende bør forbedres. I strategien kan cykelstinetets sammenhæng med øvrige transportformer vurderes herunder mulighederne for cykelparkeringen centrale steder i kommunen.

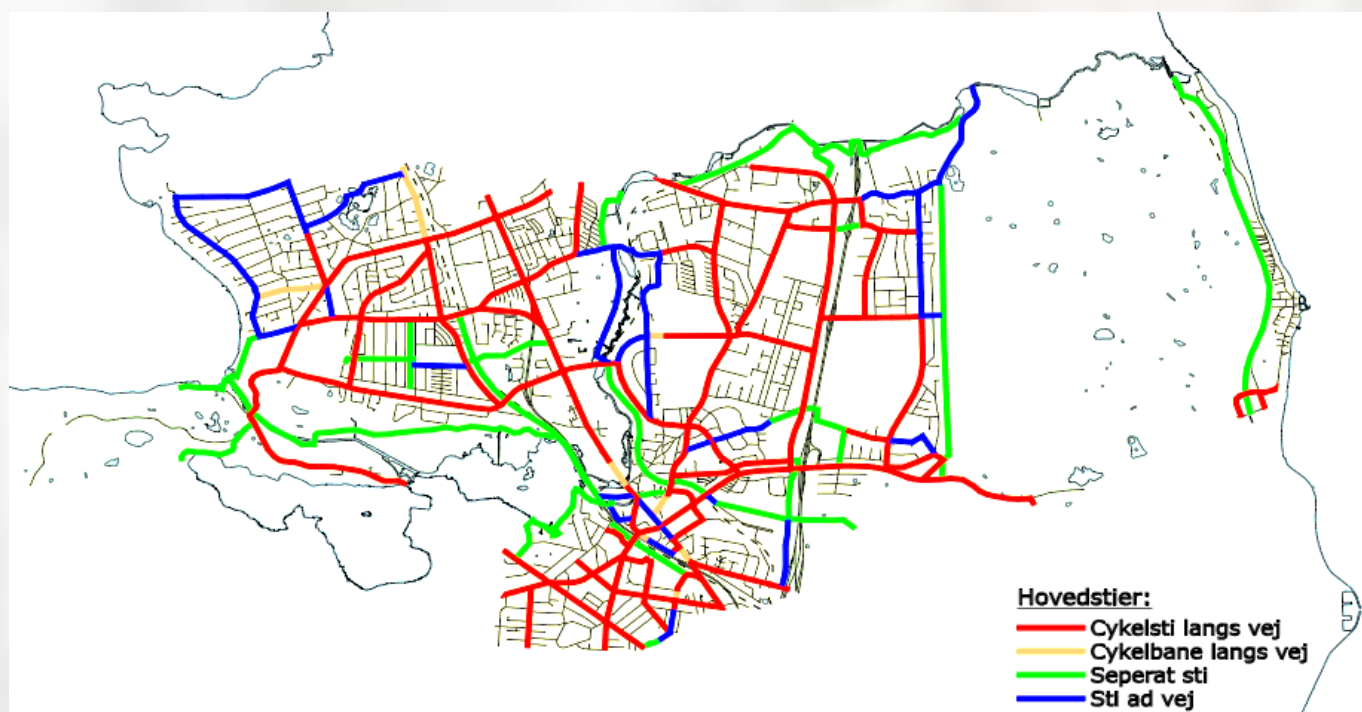
## Cyklisme/stier i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)

- CO2 reduktionsplan 2017
- Kommuneplan 2017
- Sundhedsstrategi 2016-2019
- Grønt lys+
- Klima og agenda 21 strategi
- Handicappolitik
- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Trafiksikkerhedsplan 2012-2015
- Fokus-strategi for trafik 2008

## Cykelstier

Kommunens stinet skal sikre, at fodgængere og cyklister nemt og sikkert kan komme til og fra kommunens bydele, institutioner, stationer, butikcentre og rekreative områder. Desuden skal stierne give regionale forbindelser på tværs af kommunegrænsen.

Stinettet består primært af 4 typer strækninger: Supercykelstier, cykelstier/cykelbaner langs veje, separate stier og stier ad lokalveje. De 4 typer strækninger er vist på billedet:



### Løbende forbedringer af stisystemet

Lyngby-Taarbæk Kommune forbedrer løbende kommunens stisystem. Hvor stierne indgår i det almindelige vejsystem vil kommunens vejklassifikation være styrende for hvordan fodgængere og cyklisters trafiksikkerhed kan sikres. Langs trafikveje anlægges der cykelsti, bilernes hastighed bliver tilpasset og krydsninger over vejene bliver sikret. Kommunen arbejder for

at adskille cykelbanen og fortovet, når der er stor trafik på fællesstien.

### Supercykelstier

I Danmark falder brugen af cyklen som transportmiddel i takt med, at alderen stiger. Omkring 30-årsalderen er der flere, der kører i bil frem for at tage cyklen.<sup>7</sup> Supercykelstier er et af virkemidlerne til at få flere, der pendler til arbejde, til at vælge cyklen.

Supercykelstierne *Allerødruten* og *Ring 4* går igennem Lyngby-Taarbæk Kommune og blev indviet i 2017. Nu arbejder kommunen på at få etableret supercykelstien *Helsingørruten*, og der er flere supercykelstier på vej.

For at sikre fremkommeligheden i Lyngby-Taarbæk Kommune er der indført "grøn bølge" på en række strækninger med lyskurve, bl.a. på supercykelstien *Allerødruten*.

<sup>7</sup> Transportvaneundersøgelsen, DTU (2015)

## Trafikstyring

I dag forekommer der jævnligt lange køer flere steder i kommunen. Blandt andet på Lundtoftegårdsvej ved tilkørselsramperne, når mange biler skal ud på motorvejen.

Der er mulighed for at forbedre den generelle trafikafvikling i Lyngby-Taarbæk Kommune ved at styre trafikken mere. Trafikstyring viser trafikanterne, hvordan de kan eller skal køre.

Bussernes fremkommelighed er allerede prioriteret i flere af kommunens lyskryds for at få flere trafikanter hurtigere frem. Ligesom der er etableret "grøn bølge" i lyskurvene på den rute, som supercykelstien *Allerødrueten* går ad.

Tilsvarende vil letbanen blive prioriteret i signalanlæggene, så letbanens passagerer kommer hurtigt frem. Derfor vil letbanen ændre den nuværende prioritering af vejene og trafikanternes færdselsmønstre omkring letbanen.

”

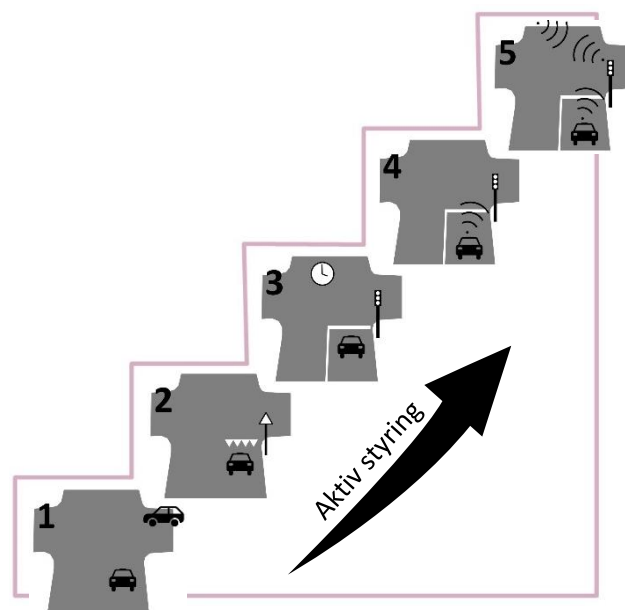
I mange tilfælde vil letbanen begunstiges i forhold til almindelig biltrafik for at sikre letbanes fremkommelighed. Dette vil ske dels i lyskryds, dels i form af udlæg af særskilte vejarealer til letbanen.

Grønt lys+

I Lyngby centrum styrer en parkeringssøgning trafikken, så bilisterne ikke skal køre rundt og lede efter parkering. Parkeringssøgningen viser med elektroniske skilte, hvor og hvor mange frie pladser der.

### Aktiv trafikstyring

Vejens udformning og udstyr er med til at styre trafikken. Lyngby-Taarbæk Kommunes vejkruds og vejnettet som helhed reguleres først og fremmest i dag ved vejens indretning og traditionelle lyskryds. Trafikstyringen i vejkruds kan deles ind i lag, efter hvor aktivt krydset er styret som illustreret i nedenstående figur.



1. I lag 1 er der ingen aktiv trafikstyring. Her reguleres trafikken ved højre vigepligt.
2. I lag 2 er trafikken styret med skilte og tilhørende vejafmærkning, så trafikanterne får ubetinget vigepligt.
3. I lag 3 er trafikken styret med et traditionelt lyskryds, så trafikken ledes efter faste grønttider i de forskellige retninger.
4. I lag 4 er krydset styret intelligently af den aktuelle trafik, idet trafikantens ankomst ved lyskrydset bliver anmeldt til lyskrydset.
5. I lag 5 er der fuldt Intelligente Transport Systemer (ITS), hvor signalanlæggene i et område taler sammen og løbende bliver reguleret efter den aktuelle trafiksituation i hele området.

De intelligente trafikstyringssystemer i lag 4 og 5 kan prioritere forskellige trafikanter, eksempelvis busser, cyklister eller trafikanter, der bevæger sig i en bestemt retning.

## Trafikstyring og mobilitet

Når trafikken propper til, kan trafikanterne komme hurtigere frem, hvis nye tekniske løsninger tilpasser og styrer trafikken. Jo mere trafikstyring desto mere effektiv kan trafikafviklingen blive.

I Smart City-tankegangen bliver data om den aktuelle situation i byen indsamlet for at forbedre bymiljøet inklusiv trafikafviklingen. Til at indhente information om trafikanterne og lede dem bedst igennem byen, anvendes intelligente transport systemer. På den måde kan forskellige forhold styres i en "Smart City", fx kan ambulancer blive ledt af den mest optimale rute, parkeringsafgifter kan reguleres efter den trafikale situation, og trafikstyring kan lede trafikken igennem byen uden kødannelser.

### Vision

At trafikken styres smartere, så trafikken bliver dirigeret mere effektivt og sikkert igennem kommunen.

## Forslag til strategi for trafikstyring

Lyngby-Taarbæk Kommunes vil udarbejde en strategi for trafikstyring. Strategien kan beskrive hvordan og hvor på vejnettet, trafikstyring kan bruges til at forbedre trafikafviklingen i kommunen.

Strategien kan desuden fokusere på, hvordan de forskellige trafikanter skal prioriteres på kommunens veje, fordi det kan være med til at sikre fremkommeligheden fremadrettet. En god fremkommelighed er en del af forudsætningen for, at de enkelte dele af kommunen fungerer.

Eksempelvis skal det være nemt at komme ind til bymidten og handle, ellers køber folk deres varer et andet sted.

## Trafikstyring i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)

- Kommuneplan 2017
- Grønt lys+
- Fokus-strategi for trafik 2008



## Kollektiv trafik

Lyngby-Taarbæk Kommune vil gerne tilbyde attraktiv kollektiv trafik. Det fremgår af flere af kommunens planer og strategier fx *Fokus-strategi for trafik 2008*, *Grønt lys+* og *CO2 reduktionsplan 2017*. Derfor er kommunen bl.a. gået ind i samarbejdet om etableringen af letbanen mellem Lundtofte og Ishøj. Letbanen skal forbedre transporten mellem DTU, K-Nord og kommunens erhvervsmæssige knudepunkter, så pendlere, handelslivet og Lyngby centrum kan opnå synergier.

”

Det er vigtigt, at alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter bidrager til at øge synergien mellem Kgs. Lyngby, DTU, øvrige uddannelsesinstitutioner og de erhvervsmæssige knudepunkter i kommunen. Samtidig er det et selvstændigt mål at styrke Lyngby-Taarbæk som en grøn og bæredygtig by, som er attraktiv at bosætte sig i, hvor der samtidig er en international atmosfære.

*Lyngby-Taarbæk vidensby 2020*

Letbanen vil være en opgradering af det kollektive transporttilbud i kommunen. Busser, S-tog, regionaltoget og lokalbanen udgør i forvejen et bredt udbud af transportmuligheder. Letbanen vil give en konstant og fremtidssikker forbindelse mellem områder, hvor der i dag er behov for særligt gode forbindelser, og hvor der er mulighed for at få flere over i kollektiv trafik.

### Kollektiv trafik og mobilitet

Hvis flere trafikanter anvender kollektiv transport, frigøres der plads på vejene til de resterende bilister.

Et finmasket kollektivt transportnet med hyppige afgang kan motivere flere til at tage med kollektiv trafik<sup>8</sup>. De regionale busser og togene bestilles af andre myndigheder. De fælleskommunale busser bestilles i fællesskab.

Hvorimod kommunen selv kan ændre på de lokale busser. En trafikbestillingsprocedure sætter rammer for ændringerne, og kommunen arbejder løbende for at tilpasse busserne til de aktuelle behov. Fx vil etableringen af letbanen give behov for at vurdere bussernes ruter og afgang.

Kommunen kan arbejde på at sikre bussernes fremkommelighed ved at indrette busbaner og prioritere busserne i signaler mv. Når busserne gives første prioritet i trafikken, vil de blive en mere attraktiv transportform især i myldretiden, hvor de kan køre uden om bilkøerne.

Kommunen kan gøre det nemmere og mere attraktivt at kombinere forskellige transportformer ved at etablere gode skiftemuligheder. Eksempelvis kan gode ventefaciliteter, nedtællingsdisplay og overdækket cykelparkering tilsammen gøre, at skiftet mellem bus og cykel bliver mere attraktivt. Et andet virkemiddel er at etablere gode *parker* og *rejs-anlæg* ved stationerne.

### Vision

At gøre den kollektive trafik til et attraktivt alternativ til bilen.

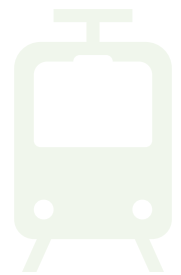
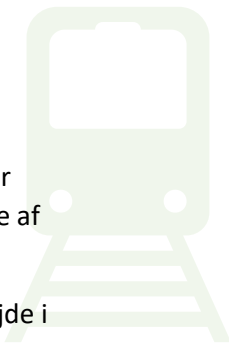
### Forslag til strategi for kollektiv trafik

Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke på nuværende tidspunkt en samlet strategi for det kollektive trafikområde. Derfor vil kommunen udarbejde en strategi for den samlede kollektive trafik i kommunen. En sådan strategi vil typisk afdække borgernes transportbehov, og hvordan det kollektive trafiktilbud bedre kan matche behovet. Strategien kan beskrive, hvad kommunen konkret kan gøre for at forbedre den samlede kollektive trafik. Det kan fx være, at private og kollektive transportformer kan tænkes

<sup>8</sup> Politiken (2013)

mere sammen. Det kan også være, at der er fordele ved at anvende minibusser på nogle af buslinjerne.

En del af strategien må kommunen udarbejde i dialog med bl.a. nabokommuner, Region Hovedstaden og Movia. Movia udarbejder løbende trafikplaner, der skaber et grundlag for kommunernes kommende busbestillinger.



### **Kollektiv trafik i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)**

- CO2 reduktionsplan 2017
- Kommuneplan 2017
- Grønt lys+
- Klima og agenda 21 strategi
- Handicappolitik
- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Fokus-strategi for trafik 2008
- Lyngby-Taarbæk Kommune Klimatilpasningsplan 2014
- Ældrestrategi 2017-2021
- Lyngby-Taarbæk vidensby 2020
- Støjhandlingsplan for vejtrafik 2013-2018

## Busser, letbane, lokalbane, S-tog og regionaltog

Den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk Kommune består af busser, S-tog, lokalbane og regionaltog. Som supplement til den kollektive trafik tilbydes Movia Flextur.

*Movia Flextur* er åben, ikke rutebunden kørsel, som kan bestilles fra en adresse til en anden.

Kommunen bestiller og betaler for de lokale og fælleskommunale busser, imens ansvaret for de regionale busser ligger hos Region Hovedstaden sammen med bestillingen af lokaltoget. DSB har ansvaret for S-tog og regionaltog.

Lokaltoget, S-tog, regionaltog, letbane og busser i Lyngby-Taarbæk Kommune:

Det forventes, at den kollektive trafik bliver udvidet med letbanen mellem Lundtofte og Ishøj fra 2023-2024. Kommunerne langs Ring 3, Transportministeriet og Region Hovedstaden samarbejder om at etablere letbanen.

Letbanen støjer mindre end biler og busser, og forurener ikke luften i lokalområdet.

Busserne kører på kryds og tværs i kommunen, S-tog og regionaltog kører mellem nord og syd i kommunen og følger de to nordligste "byfingre" i Fingerplanen. Lokaltoget følger Mølleåen mellem Jægersborg og Nærum.



# Trafiksikkerhed

Fra 2011 til 2015 har politiets registreret 70 personskadeuheld på de kommunale veje i Lyngby-Taarbæk Kommune. Tallet er nedadgående - i 2011 var der 18 personskadeuheld og i 2015 var der 10. Lyngby-Taarbæk Kommune følger udviklingen og arbejder fortsat på at reducere antallet af tilskadekomne i trafikken.

I sammenligning med Gentofte, Hørsholm og Rudersdal Kommuner ligger antallet af politiregistrerede personskadeuheld i Lyngby-Taarbæk Kommune mere eller mindre på linje med antallet af uheld i nabokommunerne.

Selvom antallet af tilskadekomne ikke er højt i Lyngby-Taarbæk Kommune, så er der mange, der oplever stor utryghed på vejene.

Det er kommunens vision at:

alle har mulighed for at komme sikkert, trygt og frit rundt i kommunen



Trafiksikkerhedsplan 2012-2015

Derfor arbejder kommunen med trafiksikkerhed og utryghed, og det ses i flere af kommunens planer og strategier. Fx beskriver Trafiksikkerhedsplan 2012-2015 hvordan kommunen arbejder for at gøre vejene mere sikre. Og utryghed på vejene er undersøgt i Skolevejsprojekt 2017-2020. Skolevejsprojektet danner grundlag for de kommende års arbejde for at forbedre skolevejene, så de både bliver mere sikre og trygge at færdes på.

Udover at ændre på fysiske forhold på vejene, så arbejder kommunen på at undgå ulykker og skabe mere tryghed ved at ændre trafikanternes adfærd fx igennem kampagner. Kommunen deltager i Rådet for Sikker Trafiks kampagner i løbet af året.

## Trafiksikkerhed og mobilitet

Hvis det er sikkert og trygt at færdes i trafikken for bløde trafikanter, kan det motivere folk til at cykle eller gå.



Tæt trafik på de store veje og på vejene omkring skolerne ved ringetid medfører ofte utryghed for børn og forældre. Denne utryghed kan i værste fald medføre, at færre børn går eller cykler til skole, da forældre ikke er trygge ved at lade deres børn gå eller cykle alene til og fra skole.

Skolevejsprojekt 2017-2020

Derfor kan mere tryghed og sikkerhed på vejene gøre, at folk fordeler sig mellem forskellige transportmidler, og presset fra biltrafikken på eksempelvis skolevejene bliver mindre. Når de fysiske forhold er i orden, kan bl.a. gåbus-initiativer gøre, at flere begynder at gå til skole.



**Gåbus** er en ordning, hvor de større børn fra 6-9. klasse følger de små elever i skole til fods. Gåbussen tager hver morgen den samme rute på samme tidspunkt – ligesom en skolebus.

## Vision

At gøre det trygt og sikkert at færdes i Lyngby-Taarbæk Kommune.

## Forslag til trafiksikkerhedsplan

Der er løbende behov for ændringer af vejnettet bl.a. på baggrund af uheldsanalyser. Derfor vil kommunen revidere trafiksikkerhedsplanen. En opdateret trafiksikkerhedsplan kan danne grundlag for at prioritere kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

I de kommende år vil trafikafviklingen især i Kongens Lyngby blive ændret, det skyldes bl.a. etableringen af letbanen til Lundtofte. Derfor vil kommunen udarbejde en ny trafiksikkerhedsplan, hvor delen for Kongens Lyngby afventer færdiggørelse af letbaneprojektet. Efter bymidten er bygget om, skal trafiksikkerhedsplanen revideres og vil igen omhandle Kongens Lyngby.

Planen skal udarbejdes i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommunes lokale trafiksikkerhedsråd.



### **Trafiksikkerhed i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)**

- Skolevejsprojekt 2017-2020
- Trafiksikkerhedsplan 2012-2015
- Fokus-strategi for trafik 2008

## Hastigheder i boligområder

Trafikken kan reguleres med visuelle og/eller fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger. Hastighedsdæmpningen afhænger af vejens klasse og hvor meget trafik, der kører på vejen. Det forudsætter, at der er forhold, der gør det u hensigtsmæssigt at køre med den generelle hastighed. Kommunen skal anmode om politiets samtykke af hastighedsændringen, før de hastighedsdæmpende foranstaltninger etableres.

*Erfaringen viser, at for hver 1 km/t gennemsnitshastigheden sænkes, falder antallet af trafikuheld med ca. 3%. Desuden afhænger uheldenes alvorlighed nøje af hastigheden.*

*Fokus-strategi for trafik 2008*

Hastighedsdæmpende foranstaltninger må ikke påføre andre veje væsentlige gener. Foranstaltningerne etableres med inputs fra beboerne i boligområdet.

En ny bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser åbner op for, at en vejmyndighed kan ændre på den lokale hastighedsgrænse, hvis der er trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn, der taler herfor. Derudover kan hastighedsgrænsen på motorveje sættes ned alene af hensyn til at nedbringe støjniveauet.

### **Visuelle hastighedsdæmpende foranstaltninger**

De visuelle hastighedsdæmpende foranstaltninger er variable eller konstante tavleafmærkninger. Når de variable hastighedsbegrænsninger bruges, skal det være forståeligt for trafikanten, hvorfor hastigheden er sat ned i et tidsrum.

### **Fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger**

Der skelnes mellem blide fysiske foranstaltninger og egentlige fartdæmpere. De blide fysiske fartdæmpere kan være fx indsnævring af kørespor, spærrelinjer og midterheller på 2-sporede veje. De egentlige fartdæmpere er fx bump, indsnævring fra 2 til 1 spor og rundkørsler.

Fysiske hastighedsdæmpere kan udformes sådan, at de modtager vejvand, og er med til at aflaste overfyldte kloakker. Nogle af de grønne nedsivningsmetoder kan samtidig bidrage til at rense luften og give visuelle kvaliteter i byen.

Skemaet på næste side viser nogle hastighedsdæmpende foranstaltninger, der kan anvendes på de forskellige vejklasser. *Vejklasserne ses i bilag 1.*

Foranstaltninger		Vejklasse			
		Overordnede og primære fordelingsveje 50-60 km/t	Sekundære fordelingsveje 40 km/tt	Lokalveje	
				40 km/t	30 km/t
	Indsnævring (2 spor)	•	•	•	•
	Indsnævring (1 spor)		•	•	•
	Bump		•	•	•
	Hævede flader		•	•	•
	Indsnævring/ forsætninger vha. midterheller/ midtrevulst	•	•	•	•
	Forvarsling/ port	•	•	•	•
	Rundkørsler	•	•	•	•
	Vejlukning/ overkørsler			•	•
	Område med fardæmpning. Vedledende hastighed – kræver fysiske foranstaltninger		•	•	•
	Hastighedszone. Forbud – kræver færre foranstaltninger		•	•	•

## Tilgængelighed i byen

Det er en målsætning i kommunens *Handicappolitik*, at alle borgere skal sikres fysisk tilgængelighed. Kommunen arbejder dermed for, at alle kan bruge kommunens veje, fortove og stier.

Kommunen rummer mange fine, gamle bydele med historiske kvaliteter. Det betyder dog også, at store dele kommunen er etableret, inden Vejdirektoratet kom med anbefalinger for tilgængelighed. Derfor er der mange steder, hvor kommunens målsætning ikke er opfyldt. Det kan eksempelvis være, at asfaltramperne til fortovskanten har en for stejl hældning, så kørestolsbrugere ikke kan benytte fortovet. Det kan også være, at der mangler et opmærksomhedsfelt omkring et skilt på fortovet, så de blinde ikke bliver advaret om skiltet.

Kommunen mangler et samlet overblik over tilgængelighedsproblemerne.

### Sådan gør vi nu

Lyngby-Taarbæk Kommune arbejder løbende på at forbedre veje, fortove og pladser for at gøre dem tilgængelige for alle. Når kommunen renoverer udendørs arealer, så bliver renoveringen udført, så alle kan benytte arealerne.

I alle de større anlægsprojekter får kommunen projektet godkendt af en tilgængelighedsrevisor inden anlæggelsen.



Kommunen vil også gennemføre tilgængelighedsrevision på alle relevante større anlægsprojekter for at sikre, at forhold for færdselshandicappede og ældre tænkes ind i projekterne.

*Trafiksikkerhedsplan 2012-2015*

### Tilgængelighed og mobilitet

For at sikre alle borgeres mobilitet, er det vigtigt at alle -uanset deres fysiske forudsætninger- kan

bevæge sig rundt på kommunes veje, fortove og stier.

Det vil også give flere borgere mulighed for at benytte de kollektive transportformer til at komme videre. Det bidrager til at mindske trængslen på vejene, hvis der ikke er nogle, der er nødt til at blive hentet i bil, selvom de ville foretrække at være selvtransporterende med kollektiv transport.

### Vision

At kommunens veje, fortov og andre offentlige arealer er tilgængelige for alle.

### Forslag til strategi for tilgængelighed

Lyngby-Taarbæk Kommune vil udarbejde en tilgængelighedsstrategi. Strategien kan give overblik over, hvor der er problemer med tilgængeligheden, og hvor store problemerne er. Dernæst kan strategien pege på, hvad kommunen kan gøre for at rette op på problemerne. Strategien kan bruges til at prioritere imellem stederne med mangelfuld tilgængelighed eventuelt med hjælp fra et digitalt kort.

Strategien skal tage højde for, at der er mange forskellige brugergrupper, der skal tænkes ind i løsningsforslagene, når et færdselsareal skal gøres universelt –tilgængeligt for alle.

### Tilgængelighed i kommunens planer, strategier og politikker (indirekte og direkte)

- Kommuneplan 2017
- Sundhedsstrategi 2016-2019
- Handicappolitik
- Trafiksikkerhedsplan 2012-2015
- Fokus-strategi for trafik 2008
- Ældrestrategi 2017-2021



# Kilder

Gate 21 (2014). Kør smart sammen, Analyserapport juni 2014

Ingeniøren (2017). Det går den forkerte vej: CO2-udslippet fra de danske biler stiger igen [https://ing.dk/artikel/gaar-forkerte-vej-co2-udslippet-de-danske-biler-stiger-igen-199126?utm\\_medium=email&utm\\_source=ing.dk&utm\\_campaign=tipenven](https://ing.dk/artikel/gaar-forkerte-vej-co2-udslippet-de-danske-biler-stiger-igen-199126?utm_medium=email&utm_source=ing.dk&utm_campaign=tipenven) (30.08.17)

Lyngby-Taarbæk Kommune (2008 A). Fokusstrategi for trafik 2008

Lyngby-Taarbæk Kommune (2008 B). Ældrestrategi 2017-2021

Lyngby-Taarbæk Kommune (2011). Lyngby-Taarbæk vidensby 2020

Lyngby-Taarbæk Kommune (2012). Trafiksikkerhedsplan 2012-2015

Lyngby-Taarbæk Kommune (2013). Støjhandlingsplan for vejtrafik 2013-2018

Lyngby-Taarbæk Kommune. Handicappolitik

Lyngby-Taarbæk Kommune (2014). Lyngby-Taarbæk Kommune Klimatilpasningsplan 2014

Lyngby-Taarbæk Kommune (2015 A). Grønt lys+

Lyngby-Taarbæk Kommune (2015 B). Vintervedligeholdelse og renholdelse, Veje og stier m.m. i Lyngby-Taarbæk Kommune, Regulativ – august 2015

Lyngby-Taarbæk Kommune (2015 C). Klima og agenda 21 strategi

Lyngby-Taarbæk Kommune (2016). Sundhedsstrategi 2016-2019

Lyngby-Taarbæk Kommune (2017 A). Skolevejsprojekt 2017-2020

Lyngby-Taarbæk Kommune (2017 B). CO2 reduktionsplan 2017

Lyngby-Taarbæk Kommune (2017 C). Ældrestrategi 2017-2021

Lyngby-Taarbæk Kommune (2017 D). Kommuneplan 2017

Politiken (2013). Danskere drømmer om at køre mindre i bil [http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/cowi-i-medierne/documents/danskerne%20dr%C3%B8mmer%20om%20at%20k%C3%B8re%20mindre%20i%20bil\\_politiken%2024%20okt%202013.pdf](http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/cowi-i-medierne/documents/danskerne%20dr%C3%B8mmer%20om%20at%20k%C3%B8re%20mindre%20i%20bil_politiken%2024%20okt%202013.pdf) (28.08.17)

Ringby/Letbanesamarbejdet (2013). Udredning om Letbane på Ring 3

Sekretariatet for Supercykelstier (2015). Q&A dansk <http://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2016/03/Ekstern-QA.pdf> (17.08.17)

Sekretariatet for Supercykelstier (2017). Visionsplan supercykelstier 2017-2045

Transportvaneundersøgelsen, DTU (2015)

# Bilag 1

Kort over vejklasserne fra Kommuneplan 2017:

