

Lyngby-Taarbæk Kommune

NOTAT
Maj 2023
NHW/TVO

Lyngby-Taarbæk Trafiksikkerhedsplan 2023-2027

Baggrundsrapport



Indhold

1	Indledning	3
3	Ulykkesanalyse	4
3.1	Datagrundlag	4
3.2	Ulykkesudvikling	6
3.2.1	Generel udvikling	6
3.3	Temaanalyse	9
3.3.1	Sådan sker ulykkerne	10
3.3.2	Her sker ulykkerne	14
3.3.3	Tidspunkt for ulykkerne	15
3.3.4	De involverede trafikanter	17
3.3.5	Brug af sikkerhedsudstyr	22
3.3.6	Sammenfatning – temaanalyse	24
3.4	Kortlægning af ulykkerne	25
3.5	Sortpletudpegning - ulykkesbelastede lokaliteter	25
4	Borgerundersøgelse	28
4.1	Respondenterne	29
4.2	Utryghed	30
4.2.1	Utryghed og transportmiddel	31
4.3	Utryghed og skolebørn	32
4.4	Indsatser og tiltag	35
4.4.1	Prioritering af indsatsområder	35
4.4.2	Tiltag for at øge trygheden	35
4.4.3	Hastighedsdæmpning	36
4.4.4	Kampagner	37
4.4.5	Sammenfatning	38
4.5	Trafikulykker	39
4.6	Udpegede lokaliteter eller strækninger	40
4.6.1	Alle udpegninger	40
4.6.2	Mest utrygge lokaliteter	41
5	Workshop med skoler	45
5.1	Trafikforhold omkring skolerne	45
5.2	Fælles problemstillinger	46
5.3	Projektliste skolevejsanalyse 2017	46
6	Trafiktal og hastighedsmålinger	49
7	Hastighedszoner	51
8	Målsætninger og fokusområder	53
8.1	Mål for trafiksikkerheden	53
8.2	Fokusområder	55
8.2.1	Krydsulykker	55
8.2.2	Skoleveje	56
8.2.3	Høj hastighed	57
8.2.4	Unge bilførere (under 25 år)	57
8.2.5	Lette trafikanter	59
9	Prioriteret projektliste	60
9.1.1	Projekter forbundet med ulykkesbelastede lokaliteter	63
9.1.2	Projekter forbundet med utryghed	64
9.2	Hastighedszoner – prioritering	68

Indledning

Denne trafikikkerhedsplan dækker perioden 2023-2027 og afløser Lyngby-Taarbæk Kommunes trafikikkerhedsplan 2012-2015 og Skolevejsprojekt 2017-2020. Planen udstikker rammerne for de kommende års indsatser for at forbedre trafikikkerheden og utrygheden på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje.

Trafikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af en lang række undersøgelser:

- Analyser af ulykker og udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter
- Spørgeskemaundersøgelse for kommunens borgere om deres tryghed i trafikken, og hvor borgerne havde mulighed for at udpege de mest utrygge steder på kommunens vejnet
- Workshop med repræsentanter fra kommunens skoler, hvor de kunne udpege steder, hvor de oplever udfordringer i trafikken
- Udpegning af områder og veje, hvor der bør etableres hastighedszoner

Herudover modtager Lyngby-Taarbæk Kommune løbende borgerhenvendelser om trafikale forhold, særligt hastighed. Disse er gennemgået i forbindelse med trafikikkerhedsplanen.

På baggrund af disse undersøgelser er der udpeget og prioriteret anlægsprojekter til det fremtidige trafikikkerhedsarbejde. Foruden anlægsprojekter handler trafikikkerhedsarbejdet i høj grad også om mere "bløde" tiltag som adfærdspåvirkende tiltag og styrket samarbejde mellem vejmyndigheder, skoler og politi. Der er på den baggrund udarbejdet en lang række forslag til "bløde" tiltag. I alt omfatter planen fem indsatsområder:

- Krydsulykker
- Lette trafikanter
- Skoleveje
- Høj hastighed
- Unge bilførere (under 25 år)

3

Ulykkesanalyse

Der er gennemført en analyse af trafikulykker, som politiet har registreret på Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet. Ulykker, der er registreret på statsveje, indgår således ikke i analysen. Følgende er analyseret:

- Udvikling af trafiksikkerheden
 - Ulykkesudvikling
 - Udvikling i tilskadekomne
 - Mål for trafiksikkerheden
- Temaanalyse af
 - Sådan sker ulykkerne (ulykkesituationer og hastighed)
 - Her sker ulykkerne (by- og landområde samt vejudformning)
 - Tidspunkt for ulykkerne (tidspunkt og forhold)
 - De ulykkesinvolverede trafikanter (alder og køn, trafikantgrupper, børn og unge (skolevejsulykke), påvirkede trafikanter)
 - Brug af sikkerhedsudstyr (sele- og hjelmanvendelse)
- Kortlægning af ulykker
- Ulykkesbelastede lokaliteter.

Ved gennemgang af udviklingen af trafiksikkerheden, er der anvendt ulykker for de seneste 5 år, hvor statistikken er afsluttet, hvilket er perioden 2016 til 2020. Samme periode er benyttet til temaanalysen.

Kortlægning af ulykker og ulykkesbelastede lokaliteter omfatter perioden 2016 til 2020. På tidspunkt for udarbejdelse af Trafiksikkerhedsplanen var ulykker for 2021 kun foreløbigt registreret og derfor ikke medtaget. Foreløbigt registrerede ulykker i 2021 medtages i analysen men indgår ikke i selve udpegningen af ulykkesbelastede lokaliteter.

3.1

Datagrundlag

Oplysningerne om de politiregistrerede ulykker, der indgår i analysen, er hentet via Vejdirektoratets Vejman.dk-database. Reelt sker der imidlertid flere ulykker, end politiet registrerer, da især ulykker uden betydelig personskade kun i begrænset omfang registreres af politiet. Det vurderes, at politiet generelt registrerer ca. 10 % af alle de personskadeulykker, der efterfølgende registreres på sygehus og akutmodtag. Det er især eneulykker og ulykker med cyklister, der i mindre grad bliver registreret af politiet¹⁾. Metoden med at benytte politiregistrerede ulykker er imidlertid en velanset og -afprøvet metode, og politiets registreringer giver gode og detaljerede oplysninger om ulykkerne, som kan anvendes i analysen. Desuden er det ikke alle steder i landet, hvor det er muligt at anvende og analysere skadestuerede ulykker.

Hvor det har været muligt, er udviklingen i Lyngby-Taarbæk Kommune sammenlignet med udviklingen på landsplan og i politikredsen. Dataene herom kan bl.a. findes i Vejdirektoratets årlige opgørelser for trafikulykker. I ulykkesanalysen er der anvendt følgende definitioner:

Trafikulykker	
Personskadeulykke	En trafikulykke, hvor mindst én af de involverede personer er blevet dræbt, er kommet alvorligt eller lettere til skade.
Materielskadeulykke	En trafikulykke, hvor der ikke er sket personskade, men hvor der grundet materielskadernes omfang eller af andre årsager optages politirapport.

¹⁾ Danmarks Statistik – "Mørketal for færdselsuheld, 2009-2018"

Ekstraulykke	En trafikulykke med ringe eller ingen materielskade, som kommer til politiets kendskab, men hvor der ikke optages politirapport. Ekstraulykke indgår som udgangspunkt ikke i analysen.
Tilskadekomne	
Dræbt	Person, der som følge af en trafikulykke, mister livet inden for 30 dage efter ulykken.
Alvorligt tilskadekomnen	Person, der som følge af en trafikulykke, fx pådrager sig knoglebrud, hjernerystelse eller andre læsioner.
Lettere tilskadekomnen	Person, der som følge af en trafikulykke, pådrager sig andre skader, der kræver lægebehandling.
Vejnet	
Kommunevej	Bestyres og vedligeholdes af den enkelte kommune. Omfatter oftest lokal-, fordelings- og trafikveje samt enkelte hovedlandeveje.
Statsvej	Bestyres af Vejdirektoratet. Omfatter motorveje, motortrafikveje samt en række hovedlandeveje.

Tabel 1. Definitioner for trafikulykke, tilskadekomne og vejnet.

3.2

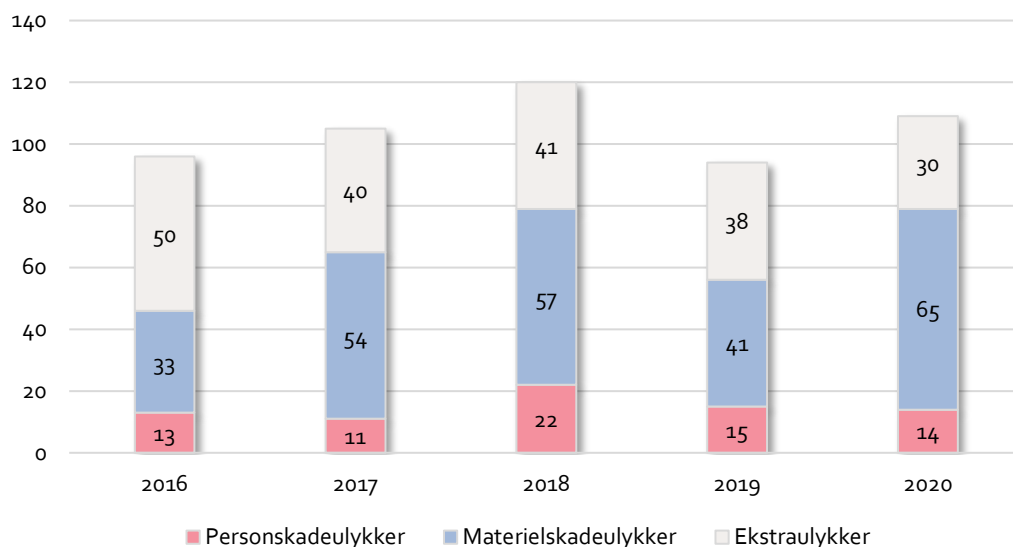
Ulykkesudvikling

3.2.1

Generel udvikling

Lyngby-Taarbæk Kommune – ulykker og tilskadekomne

I den femårige periode fra 2016 til 2020 har politiet registreret i alt 524 trafikulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet. Ulykkerne er vist på figur 1 og fordeler sig på 75 ulykker med personskade, 250 ulykker med materielskade og 199 ekstraulykker.

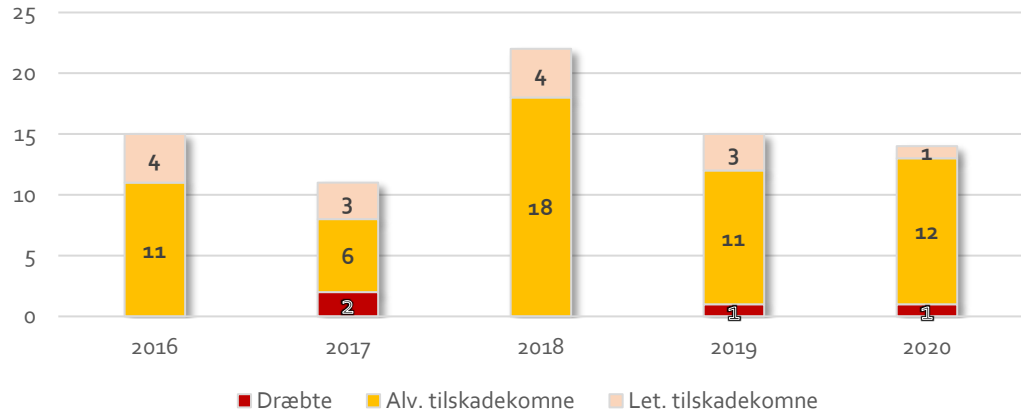


Figur 1. Politiregistrerede ulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje i perioden 2016-20 fordelt på ulykkesart (524 ulykker).

For perioden er der registreret flest person- og materielskadeulykker i 2018 (79 ulykker), mens der er registreret færrest ulykker i 2016 (46 ulykker). Antallet af person- og materielskadeulykker varierer en del år for år, men antallet af materielskadeuheld er næsten fordoblet i 2020 siden 2016. Det skal dog igen pointeres, at der er stor variation i antallet af materielskadeuheld hvert år. I gennemsnit er der i perioden 2016-2020 registreret 15 personskadeuheld og 50 materielskadeuheld hvert år.

I de 75 ulykker med personskade, der er registreret i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2016-20, har politiet registreret i alt 77 dræbte og tilskadekomne, som vist på figur 2. De fordeler sig på 4 dræbte, 58 alvorligt tilskadekomne og 15 lettere tilskadekomne.

Fra 2016 til 2020 er antallet af dræbte og tilskadekomne faldet med én. Der er flest dræbte og/eller tilskadekomne i 2018 og færrest i 2017.



Figur 2. Dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede personskadeulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje for perioden 2016-20 (77 dræbte og tilskadekomne).

2018

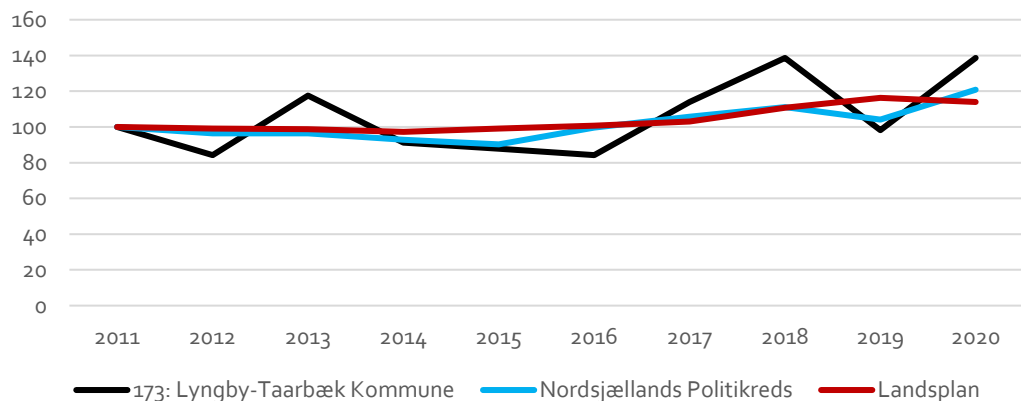
22 personskadeulykker i 2018 har medført nul dræbte, 18 alvorligt tilskadekomne og fire lettere tilskadekomne. Om personskadeulykkerne kan siges;

- I 20 ud af de 22 ulykker er mindst én cyklist eller fodgænger involveret i ulykken.
- Fem af de 22 ulykker er højresvingulykker, og de har medført fire alvorligt tilskadekomne og en lettere tilskadekommen
- To af ulykkerne har involveret spirituskørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune sammenlignet med politikreds og landsplan

Udviklingen i person- og materielskadeulykker og dræbte og tilskadekomne i Lyngby-Taarbæk Kommune er sammenlignet med udviklingen i Nordsjællands Politikreds og på landsplan. Sammenligningen er gjort ud fra en 10-årig ulykkesperiode (2011-2020).

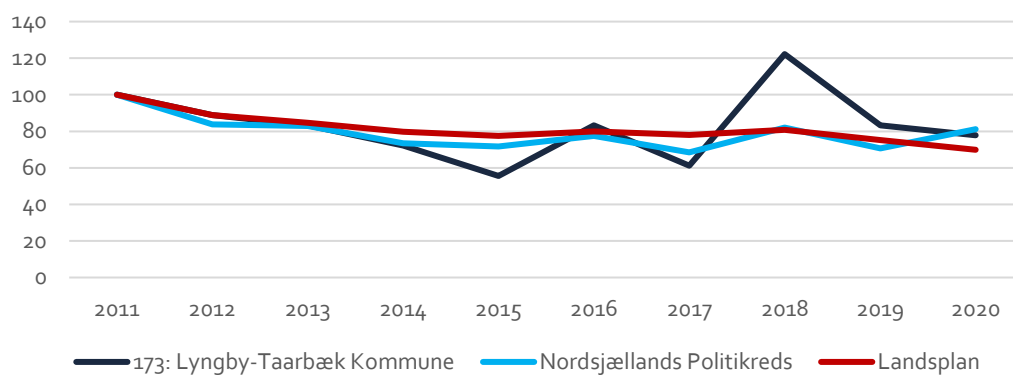
Stigningen i ulykker er højere i Lyngby-Taarbæk Kommune end både landsplan og Nordsjællands Politikreds, og der er større variation fra år til år i Lyngby-Taarbæk Kommune. Udviklingen er illustreret ved indeks-100 og er vist for perioden 2011-2020 på figur 3.



Figur 3. Indeks for udviklingen i person- og materielskadeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune, i politikredsen og på landsplan i perioden 2011-20 (2011 = 100).

Fra 2011 til 2020 er antallet af dræbte og tilskadekomne på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje faldet med ca. 22 %. Til sammenligning er antallet af personskader i politikredsen og på

landsplan i samme periode faldet med hhv. 19 % og 30 %. Udviklingen er illustreret ved indeks-100 på figur 4.

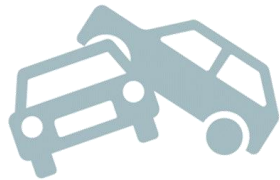


Figur 4. Indeks for udviklingen i dræbte og tilskadekomne på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje, i politikredsen og på landsplan i perioden fra 2011 til 2020 (2011 = 100).

3.3

Temaanalyse

I det følgende er der gennemført en nærmere analyse af de i alt 325 person- og materielskadeulykker, som politiet har registreret på Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet i perioden 2016-2020. Ekstraulykkerne indgår ikke i denne del af analysen. De 325 person- og materielskadeulykker fordeler sig på:



75 personskadeulykker
250 materielskadeulykker



58 alvorligt tilskadekomne
15 lettere tilskadekomne



4 dræbte

Analysen er opdelt på en række temaer, som er vurderet særligt relevante at beskrive. Dette skyldes fx, at ulykkesudviklingen og -tendenserne i kommunen afviger fra udviklingen på landsplan, eller at temaerne er fremhævet af Færdselssikkerhedskommissionen som ét af fem fokusområder i den nationale handlingsplan for perioden 2021-30. Analysen er efterfølgende brugt til at udpege konkrete indsatser på trafiksikkerhedsområdet for Lyngby-Taarbæk Kommune de kommende år.

Færdselssikkerhedskommissionens målsætninger for 2021-2030

Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget følgende fem områder, som skal være i fokus for indsatserne i handlingsplanens periode for 2021-2030:

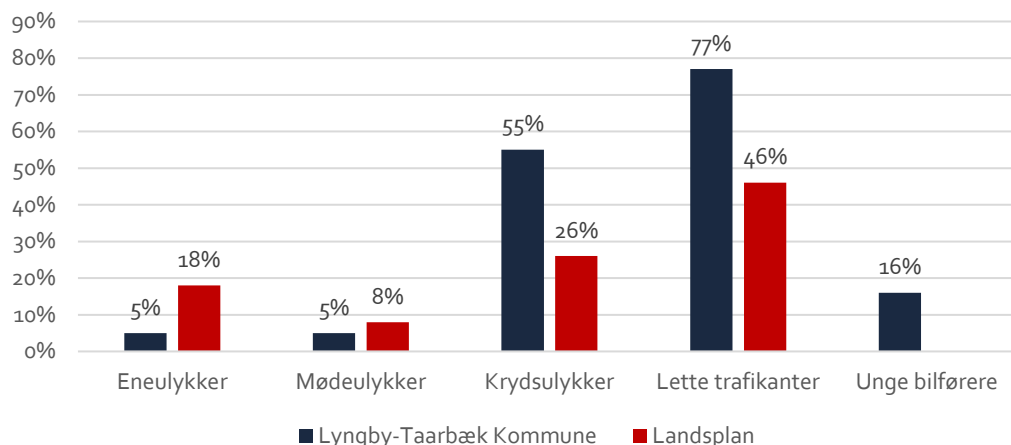
1. Eneulykker
2. Frontalkollisioner (mødeulykker)
3. Krydsulykker
4. Lette trafikanter
5. Unge bilførere (under 25 år)

Færdselssikkerhedskommissionen ønsker med disse fokusområder både at prioritere en indsats mod mange personskader blandt lette trafikanter og mod de ulykker med motorkøretøjer, som resulterer i langt de fleste trafikdræbte.

Ifølge Færdselssikkerhedskommissionen, dækker de fem fokusområder over ulykker, der tilsammen har resulteret i mere end 90 % af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2015-2019.

I Lyngby-Taarbæk Kommune har de fem fokusområder tilsammen stået for 97 % af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2016-2020.

På figur 5 på næste side ses en sammenligning mellem de fem områder for landsplan og Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er i Lyngby-Taarbæk Kommune registreret en væsentligt større andel personskadeulykker i kryds og med lette trafikanter end på landsplan. Omvendt er der registreret en lavere andel dræbte og tilskadekomne i eneulykker og mødeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune end på landsplan.



Figur 5: Sammenligning af de fem fokusområder i Lyngby-Taarbæk Kommune og på landsplan (2016-2020). Bemærk, at der er overlap mellem områderne. *Tallene for landsplan er baseret på tilgængelige tal fra Vejdirektoratets årsstatistik. Der er ikke tal for unge bilførere. Lette trafikanter er er opgjort som andel tilskadekomne, mens de øvrige er andel personskadeulykke.









Krydsulykker og ulykker med lette trafikanter bør være i fokus, da kommunen her ligger over landsplan. Ulykker med lette trafikanter er typisk mere alvorlige, da de er ubeskyttede i modsætning til bilister. Herved vil antallet af dræbte og tilskadekomne reduceres hvis ulykker med lette trafikanter forebygges.



3.3.1

Sådan sker ulykkerne

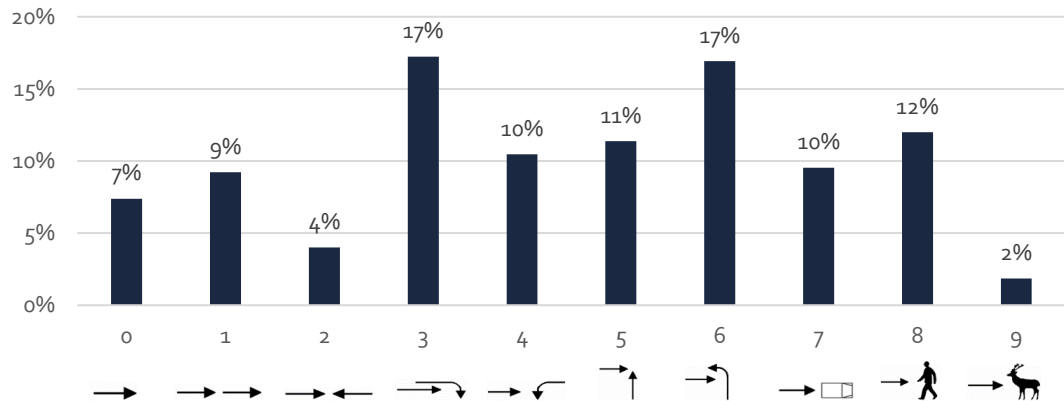
Hovedsituationer

Fordelingen af person- og materielskadeulykker på forskellige ulykkesituationer er undersøgt. Indledningsvis er ulykkerne opdelt på 10 hovedsituationer, der omfatter:

- 
 0. Eneulykke
- 
 1. Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs
- 
 2. Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs
- 
 3. Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning
- 
 4. Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning
- 
 5. Krydsende køretøjer uden svingning
- 
 6. Kørende på krydsende veje med svingning
- 
 7. Påkørsel af parkeret køretøj

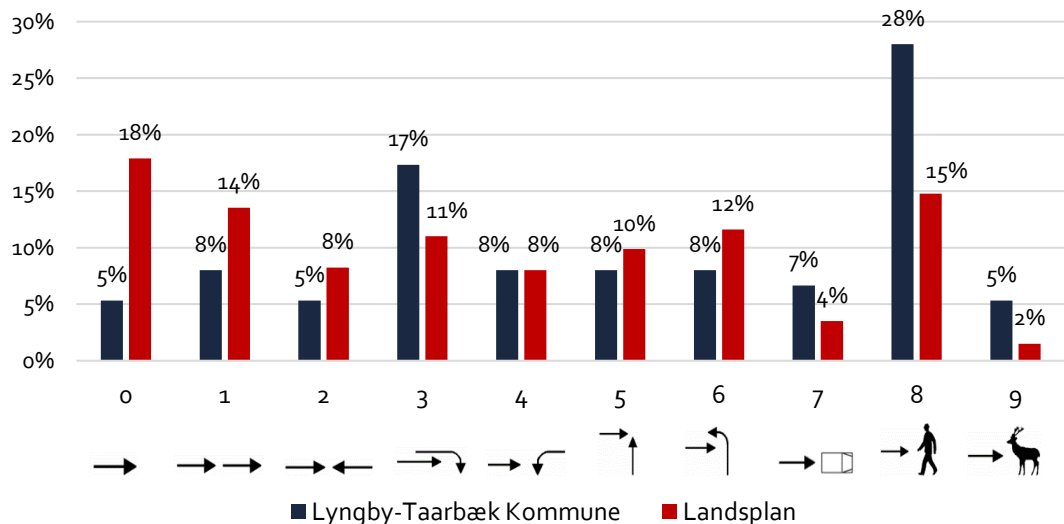
- 
8. Fodgængerulykke
- 
9. Ulykke med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen.

For perioden 2016-2020 er 56 % af ulykkerne sket i forbindelse med svingning eller mellem køretøjer med krydsende retninger (ulykkesituationerne 3-6), som vist på figur 6.



Figur 6. Person- og materielskadeulykker på kommuneveje i perioden 2016-2020 fordelt på 10 overordnede hovedsituationer (325 ulykker).

I figur 7 sammenlignes fordelingen af personskadeulykker på hovedsituationerne i Lyngby-Taarbæk Kommune med landsplan.



Figur 7. Personskadeulykker på kommuneveje fordelt på 10 overordnede hovedsituationer (75 ulykker).

I perioden 2016-2020 udgør fodgængerulykker 28 % af personskaderne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Herudover udgør krydsulykker (3-6 i figur 7) 41 % af ulykkerne med personskade på kommunens veje og på landsplan. Højresvingulykker medfører en højere andel personskader i Lyngby-Taarbæk Kommune end på landsplan.

Krydsulykker er blandt fokusområderne i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030. I Lyngby-Taarbæk Kommune er der en særligt høj andel af højresvingsulykker. Derfor bør krydsulykker også være et indsatsområde i Lyngby-Taarbæk Kommune i de kommende år.

Andelen af ulykker, der involverer fodgængere, er også højere i Lyngby-Taarbæk Kommune sammenlignet med på landsplan, hvorfor dette også bør være et trafiksikkerhedsmæssigt fokusområde. Det går også i tråd med Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan (fokusområde lette trafikanter).

Højresvingsulykker (hovedsituation 3)

Politiet har registreret i alt 56 ulykker forbundet med højresving, som fordeler sig på 13 personskadeulykker og 43 materielskadeulykker. De 13 personskadeulykker har medført nul dræbte, otte alvorligt tilskadede og fem lettere tilskadede.

Krydset Kongevejen/Frederiksdalsvej er det kryds, hvor der er registreret flest højresvingsulykker (fem i alt). På Lyngby Hovedgade er der registreret ni højresvingsulykker.

Lidt over en tredjedel af højresvingsulykker er sket om eftermiddagen i tidsrummet kl. 13-18, mens lidt over en tredjedel er sket om morgenen i tidsrummet kl. 7-9.

To af ulykkerne har involveret en spirituspåvirket part.

Fodgængerulykker (hovedsituation 8)

Der er registreret i alt 39 fodgængerulykker i perioden 2016-2020, som fordeler sig på 21 personskadeulykker og 18 materielskadeulykker. Personskadeulykkerne har medført en dræbt, 17 alvorligt tilskadede og tre lettere tilskadede.

Der er registreret flest fodgængerulykker i krydset Buddingevej/Jernbanevej/Jernbaneplassen (seks i alt). På Lyngby Hovedgade er der registreret fem fodgængerulykker.

13 af fodgængerulykkerne (en tredjedel) er sket på lige vej, mens en fodgænger har krydset vejen eller opholdt sig på vejarealet.

Lidt over en tredjedel af fodgængerulykkerne er sket om eftermiddagen i tidsrummet kl. 13-18. Omkring 15 % af fodgængerulykkerne er sket om morgenen i tidsrummet kl. 7-9.

Ingen af ulykkerne har involveret en spirituspåvirket part.

Hyppe ulykkessituationer

I forbindelse med en ulykke registrerer politiet også hvilken specifik ulykkessituation, der er tale om. Dette sker med udgangspunkt i trafikanternes kørselsretninger og manøvrer ved ulykken. Tabel 2 indeholder de fem hyppigste ulykkessituationer, som samlet svarer til omkring 42 % af de 325 politiregistrerede ulykker i perioden 2016-2020.

Ulykkessituation	Antal	Procent	Ulykkesdiagram
312 Højresving ind foran medkørende	44	13,5 %	
410 Venstresving ind foran modkørende	33	10,2 %	

610 Højresving ud foran "med-kørende" - krydsende veje	22	6,8 %	
520 Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra venstre	20	6,2 %	
660 Venstresving ud foran "modkørende" - krydsende veje	17	5,2 %	

Tabel 2. Oversigt for hyppigste ulykkesituationer i person- og materielskadeulykke.

En smule anderledes ser det ud, når der udelukkende ses på antallet af registrerede personskader i forskellige ulykkesituationer.

Tabel 3 indeholder de fem ulykkesituationer, der involverer flest dræbte og tilskadekomne. Højresvingsulykke (ulykkesituation 312) er den situation, der oftest resulterer i personskade og den ulykkesituation, hvor der er registreret flest dræbte og tilskadekomne.

Ulykkesituation	Tilskadekomne	Procent	Ulykkesdiagram
312 Højresving ind foran medkørende	13	16,9 %	
811 Fodgængere fra højre fortovej eller rabat i øvrigt	6	7,8 %	
878 Fodgængere fra højre efter venstresving	5	6,5 %	
610 Højresving ud foran "med-kørende" - krydsende veje	5	6,5 %	
520 Ligeudkørende, krydsende køretøjer med element 2 fra venstre	5	6,5 %	

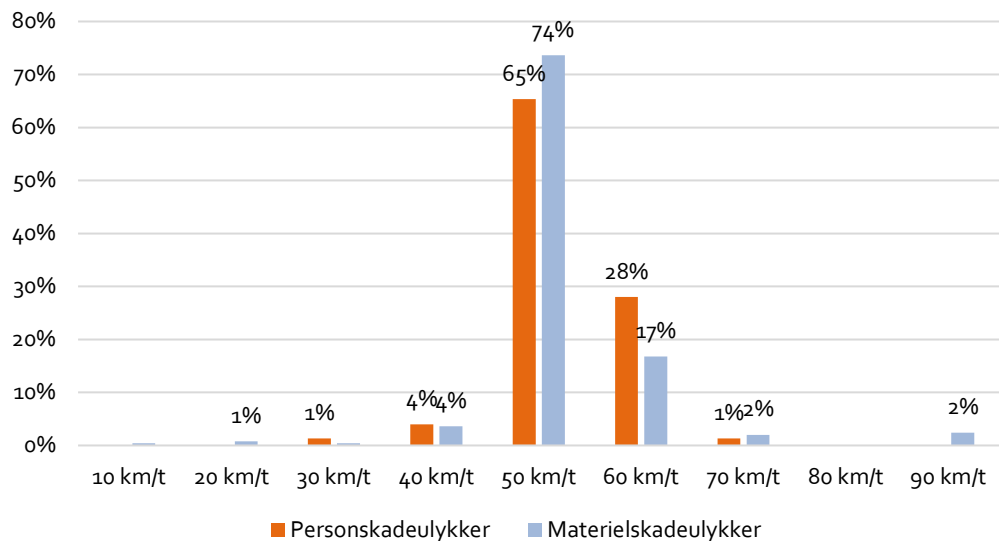
Tabel 3. Oversigt for ulykkesituationer, der oftest resulterer i personskade, for ulykke i perioden 2016-2020.

Højresvingsulykker er ofte alvorlige, da de typisk involverer cyklister og knallertførere, der kolliderer med køretøjer. Endvidere medfører ulykker med fodgængere og køretøjer også ofte personskader på fodgængerne.

Tabel 2 og tabel 3 underbygger behovet for at Lyngby-Taarbæk Kommune sætter fokus på højresvingsulykker og ulykker med lette trafikanter i kommunens arbejde med trafiksikkerheden på vejene.

Hastighed

For perioden 2016-2020 er lidt over 70 % af ulykkerne på kommunens veje registreret ved hastighedsgrænse 50 km/t. Lidt under 20 % af ulykkerne er registreret ved 60 km/t.



Figur 8. Person- og materielskadeulykker fordelt på hastighedsgrænse (325 ulykker).

Størstedelen af kommunens vejnet er i tættere bebygget område, hvorfor det ikke er overraskende, at størstedelen af de politiregistrerede ulykker er sket ved hastighedsgrænse 50 km/t.

En større andel af personskadeulykker er sket ved 60 km/t end andelen af materielskadeulykker. Det indikerer, at den højere hastighedsgrænse øger risikoen for personskade, når der sket en ulykke.

Af de fire dødsulykker i perioden 2016-2020 er to registreret ved 60 km/t hastighedsbegrænsning, en ved 50 km/t og en ved 40 km/t.

3.3.2

Her sker ulykkerne

Ulykker i by- og landområde

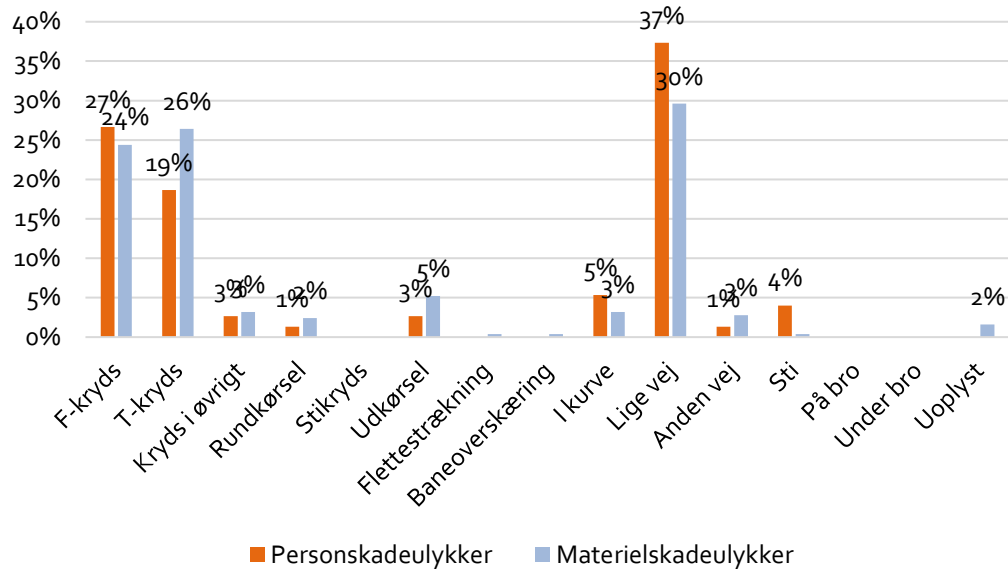
Næsten alle af de politiregistrerede ulykker (98%) i perioden 2016-2020 er registreret i byzone. Som nævnt er langt størstedelen af kommunens vejnet beliggende i tættere bebygget område, hvorfor også de fleste ulykker forventes at ske i tættere bebygget område.

Af de 77 dræbte og tilskadekomne er kun en enkelt kommet til skade i landzone (alvorligt tilskadekommen).

Vejudformning

Samlet set er 55 % af ulykkerne registreret i et kryds (firebenet kryds (F-kryds), T-kryds samt øvrige kryds eller rundkørsler). Størstedelen af krydsulykkerne er sket i F-kryds og T-kryds. Ca. 35 % af ulykkerne er sket på lige vejstrækninger eller i kurver.

Den store andel ulykker i kryds skal ses i lyset af, at en stor del af Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet består af veje i byzone, hvor der er mange kryds med adskillige konfliktpunkter. På figur 9 ses fordeling af person- og materielskadeulykker på vejudformning.



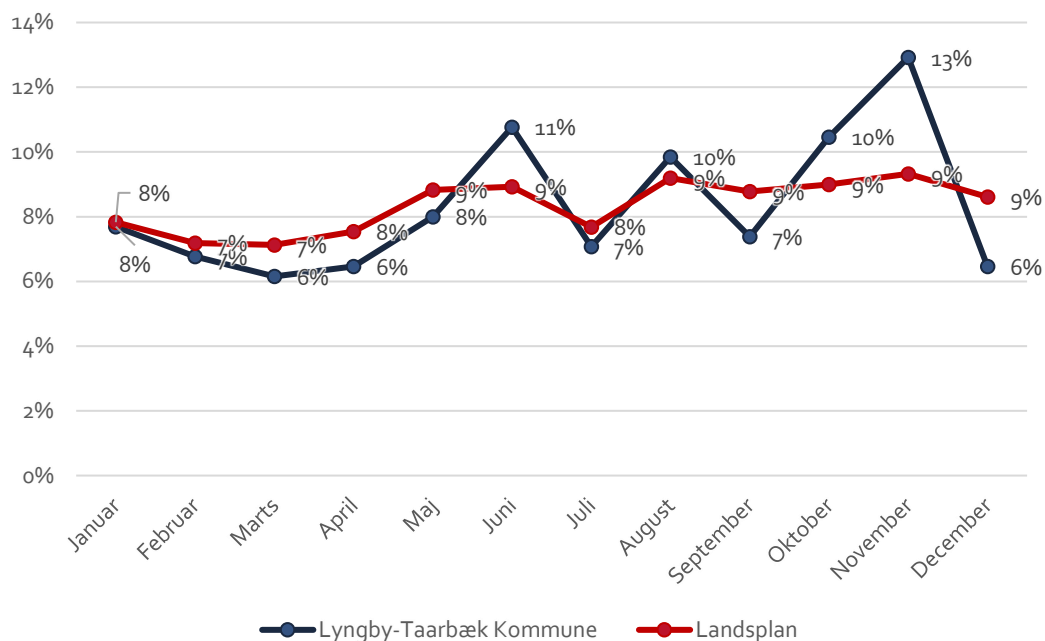
Figur 9. Person- og materielskadeulykker fordelt på forskellige vejudformninger (325 ulykker).

3.3.3

Tidspunkt for ulykkerne

Måneder

For perioden 2016-2020 følger ulykkesfordelingen på årets 12 måneder i Lyngby-Taarbæk Kommune mønstret på landsplan. Der er dog større udsving på kommunens veje, hvor særligt november måned er mere ulykkesbelastet.

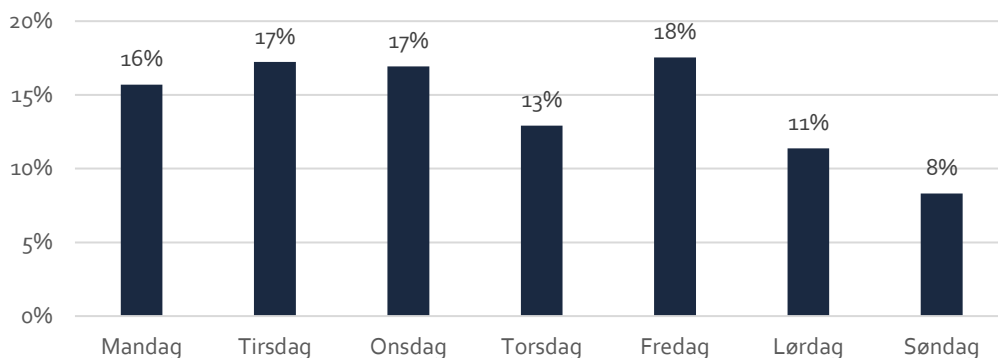


Figur 10. Person- og materielskadeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune og på landsplan fordelt på måneder.

Ugedag og tidsrum

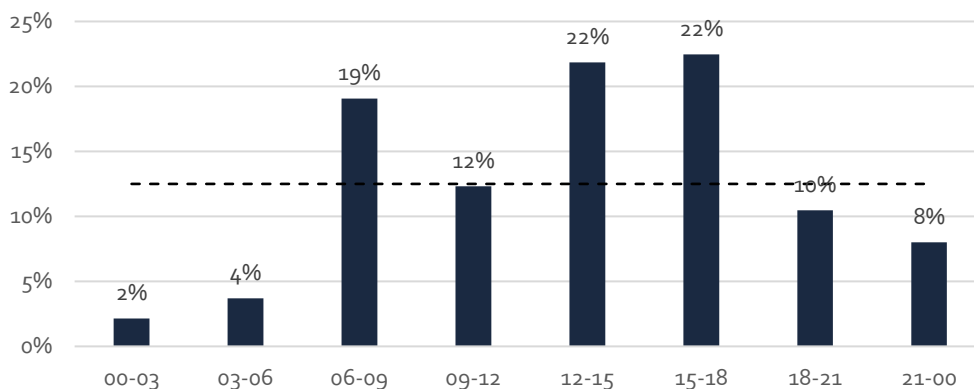
Ulykkerne i Lyngby-Taarbæk Kommune varierer en smule over hele ugen, men med en tendens

til, at der sker færre ulykker i weekenden. Her er trafikintensiteten typisk lavere end i hverdagen, hvorfor risikoen for ulykker og så er lavere.



Figur 11. Person- og materielskadeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune (325 ulykker).

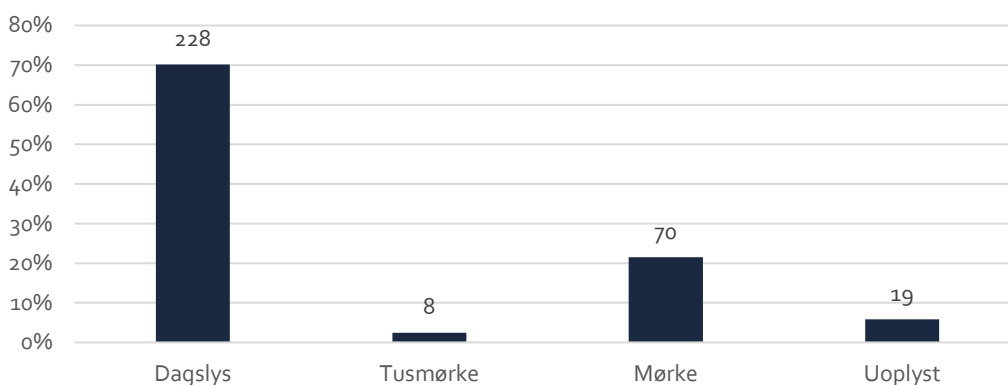
Ses på tidsrum på dagen, hvor ulykkerne er registreret, så registreres der flest ulykker om eftermiddagen kl. 15-18. Det tidsrum omfatter også hvad der typisk betegnes som den trafikale eftermiddagsspidsstunde, hvor trafikintensiteten på vejene er højest.



Figur 12. Person- og materielskadeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på tidsrum på dagen (325 ulykker).

Lysforhold og vejbelysning

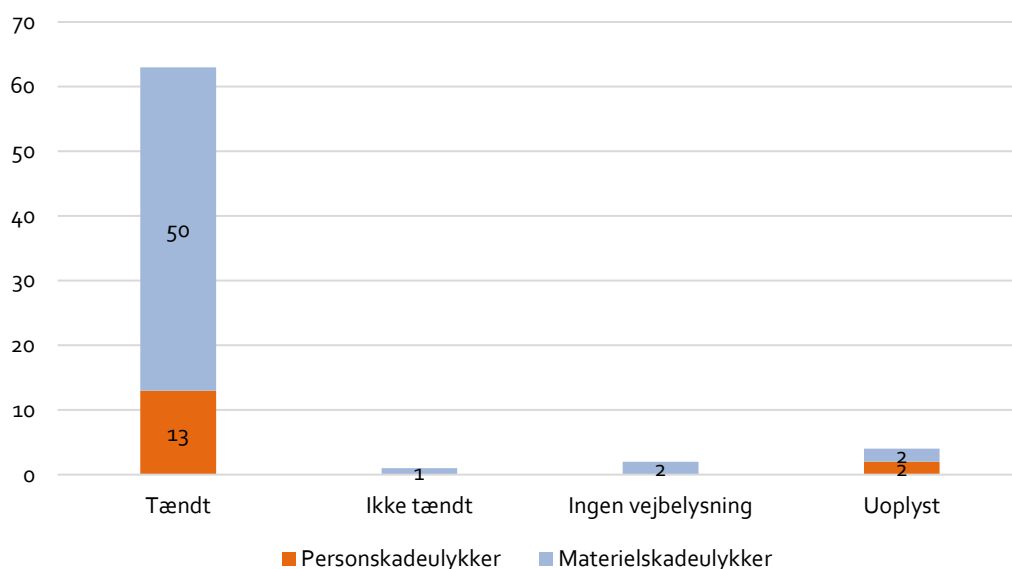
I Lyngby-Taarbæk Kommune er næsten hver fjerde ulykke sket i mørke eller tussmørke.



Figur 13. Person- og materielskadeulykker fordelt på lysforholdene på ulykkestidspunktet (325 ulykker).

Der er sket 52 personskadeulykker i dagslys og 15 personskadeulykker i mørke. Selvom der er registreret færre personskadeulykker i mørke end i dagslys er der hhv. to dræbte i mørke og i dagslys.

Af de 70 ulykker, der er sket i mørke, er 63 sket på steder med tændt vejbelysning. Heraf har 13 resulteret i personskade.



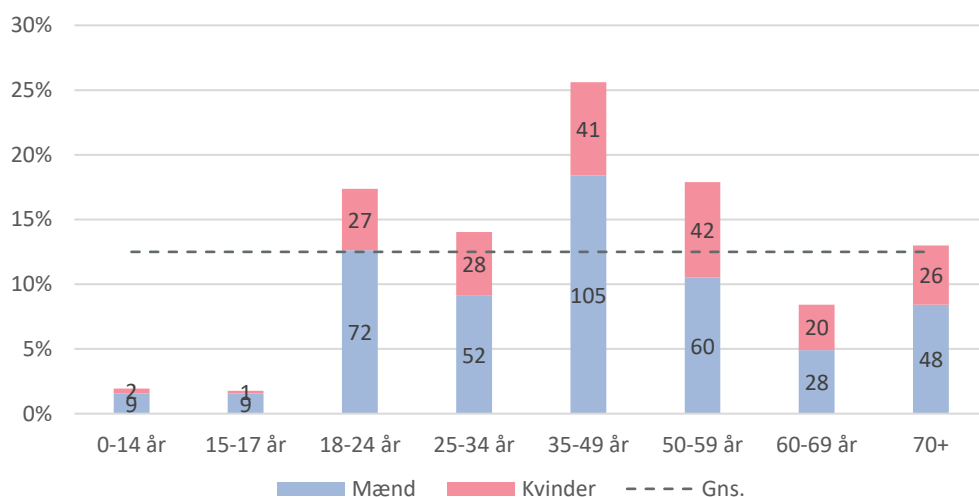
Figur 14. Person- og materielskadeulykker, der er sket i mørke, fordelt på, om der har været opsat og tændt vejbelysning på ulykkesstedet (70 "mørkeulykker").

3.3.4

De involverede trafikanter

Alder og køn

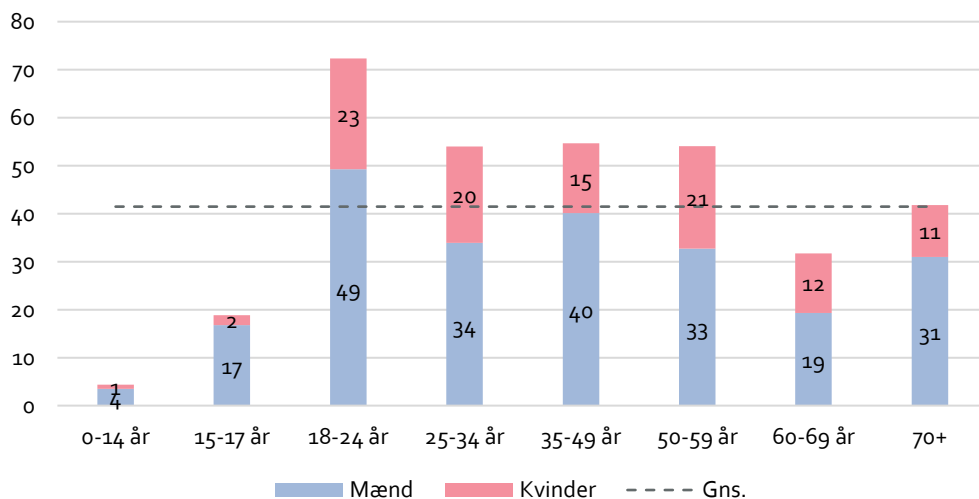
I Lyngby-Taarbæk Kommune er der generelt set flere mænd end kvinder involveret i ulykkerne. Mænd udgør samlet set 67 % af de ulykkesimplicerede trafikanter. I figur 15 ses antallet af ulykkesimplicerede trafikanter fordelt på aldersgrupper og køn.



Figur 15: Antal ulykkesimplicerede fordelt på alder og køn.

Ses der udelukkende på antal ulykkesimplicerede, så er aldersgruppen 35-49 år den bedst repræsenterede aldersgruppe.

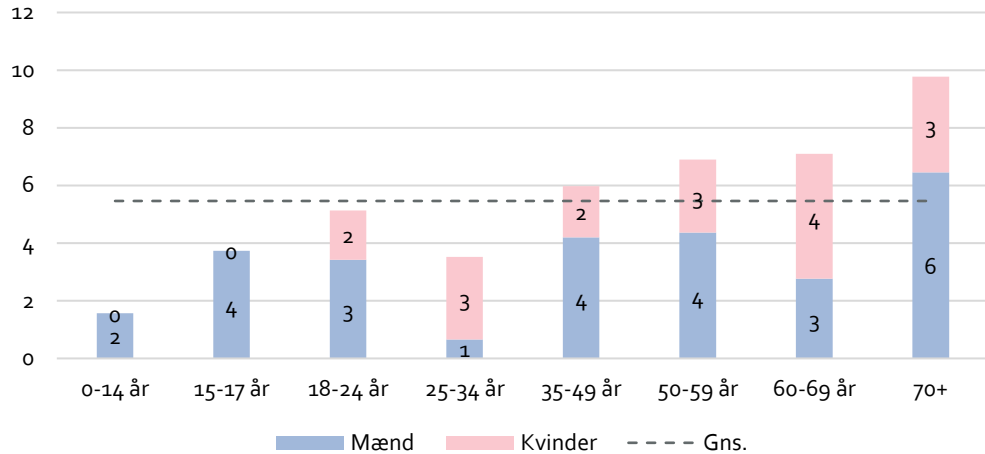
Hvis opgørelsen laves med udgangspunkt i antal registrerede borgere i Lyngby-Taarbæk Kommune, ses et andet billede. I figur 16 ses det, at de 18-24-årige fylder relativt meget i statistikken. I kommunen har 49 unge mænd været impliceret i en ulykke for hver 10.000 unge mænd i alderen 18-24 år. Hos kvinderne er tallet 23. Unge mellem 18 og 24 år vurderes at være overrepræsenteret, og det er særligt de unge bilister, der fylder i ulykkesstatistikken.



Figur 16. Antal ulykkesimplicerede pr. 10.000 indbyggere i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på aldersgrupper og køn.

Kilde: Danmarks Statistik – Folketal 2016-2020.

Ses der på antallet af tilskadekomne, er billedet anderledes. Her er der en større andel tilskadekomne blandt de ældre aldersgrupper.



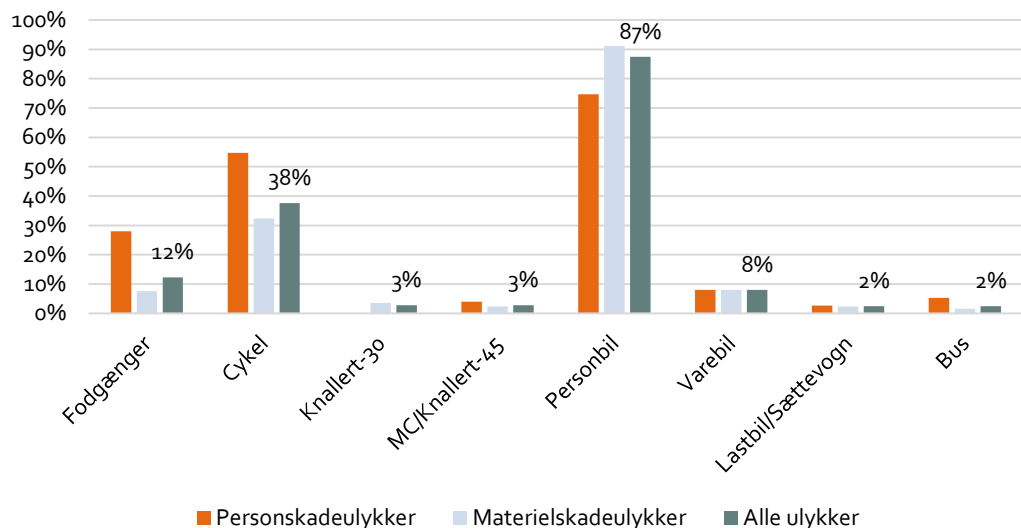
Figur 17. Antal tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på aldersgrupper og køn.

Kilde: Danmarks Statistik – Folketal 2016-2020.

Selvom de unge ikke er overrepræsenterede blandt de tilskadekomne på kommunens veje, er de stadig væsentligt overrepræsenterede blandt de involverede i ulykker. De unge bilisters overrepræsentation i ulykkesstatistikkerne er problematisk og er et udpeget fokusområde i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030. Der bør i Lyngby-Taarbæk Kommune også ydes en særlig indsats for at reducere antallet af ulykker med unge bilister.

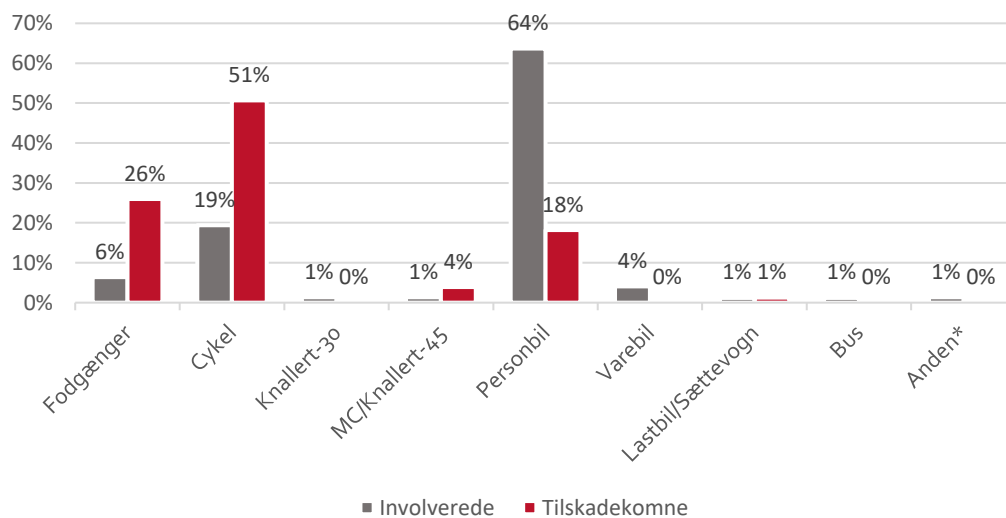
Trafikantgrupper

På figur 18 ses andelen af ulykkerne, hvor en bestemt trafikantgruppe har været impliceret. Opgørelsen viser, at der i 87 % af alle ulykkerne har været mindst én personbil impliceret, mens det har været tilfældet i 75 % af personskadeulykkerne. I hhv. 38 % og 12 % af ulykkerne har der været mindst én cyklist eller mindst én fodgænger involveret.



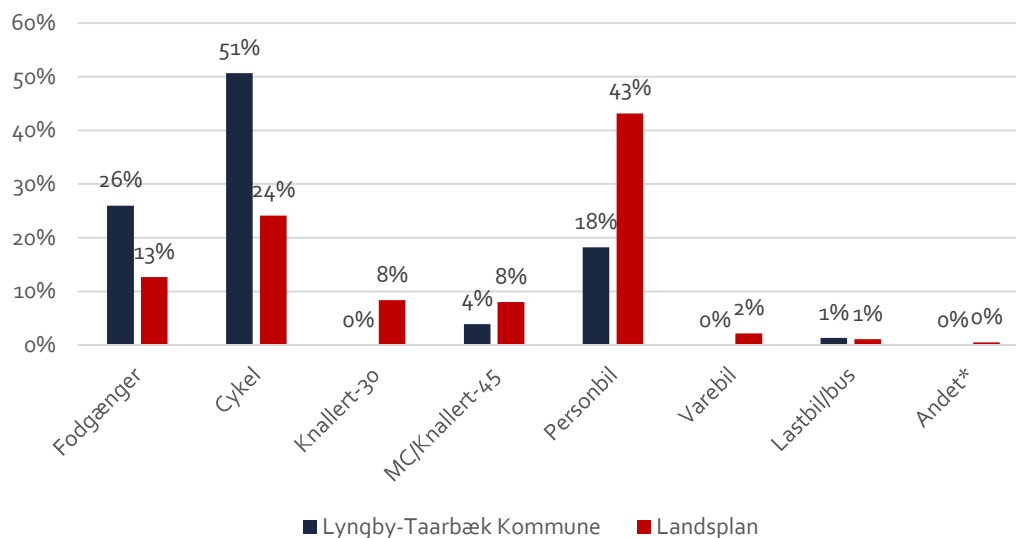
Figur 18. Procentvis fordeling af forskellige trafikantgrupper, der er impliceret i hhv. personskadeulykker eller materielskadeulykker i perioden 2016-2020 (bemærk, at procenterne sammenlagt er over 100 %, da der i de 325 ulykker typisk er mere end én involveret part).

Cyklister udgør lidt over halvdelen af tilskadekomne i trafikken på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje. Fodgængere udgør lidt over en fjerdedel af tilskadekomne. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere altså 77 % af tilskadekomne, men udgør kun 25 % af involverede i trafikulykker på kommunens veje. Der er altså særligt stor risiko for personskade, når ubeskyttede trafikanter er involverede i trafikulykker.



Figur 19: Involverede og tilskadekomne trafikantgrupper i ulykke på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der en væsentligt større andel tilskadekomne cyklister og fodgængere end på landsplan. Omvendt er der en væsentligt mindre andel tilskadekomne bilister i Lyngby-Taarbæk Kommune end på landsplan.



Figur 20. Tilskadekomne trafikanter i Lyngby-Taarbæk Kommune og på landsplan fordelt på trafikantgrupper. *Omfatter bl.a. transportmidler som traktorer, motorredskaber og ryttere.

Ulykker med fodgængere, cyklister og knallertførere er fokusområder i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan, da disse grupper udgør en stor andel af de tilskadekomne. Andelen af tilskadekomne fodgængere og cyklister i Lyngby-Taarbæk Kommune giver anledning til, at det bør være et af kommunens fokusområder i det videre arbejde med trafiksikkerhed.

Børn og unge (skolevejsulykker)

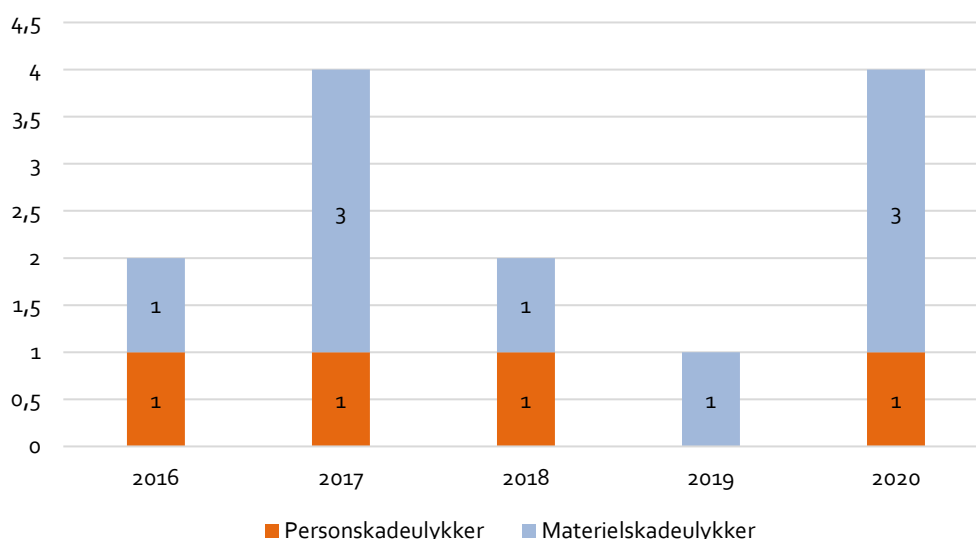
Der er foretaget en opgørelse for ulykker med børn og unge (ofte betegnet "skolevejsulykker"). I denne analyse er disse ulykker defineret ved, at:

- Mindst én af de involverede trafikanter er i alderen 6-17 år
- Vedkommende har været fodgænger, kørt på cykel eller lille knallert
- Ulykken er sket på en hverdag i tidsrummet 7.00-17.00
- Ulykken er registreret i perioden januar-juni eller august-december.

I perioden er der i Lyngby-Taarbæk Kommune registreret 13 ulykker med børn og unge, som fordeler sig på fire personskadeulykker og ni materielskadeulykker. De 13 ulykker med børn og unge svarer til ca. 4 % af alle person- og materielskadeulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune fra 2016-2020.

Seks af de involverede var 10-13 år gamle og syv var 14-17 år gamle. De fire personskadeulykker har resulteret i to alvorligt tilskadekomne og to lettere tilskadekomne.

Antallet af skolevejsulykker varierer en del hvert år, men der registreres generelt få skolevejsulykker jf. figur 21.



Figur 21. Udvikling i antal ulykker med børn og unge i Lyngby-Taarbæk Kommune fra 2016-20 fordelt på årstal (13 ulykker – de såkaldte skolevejsulykker).

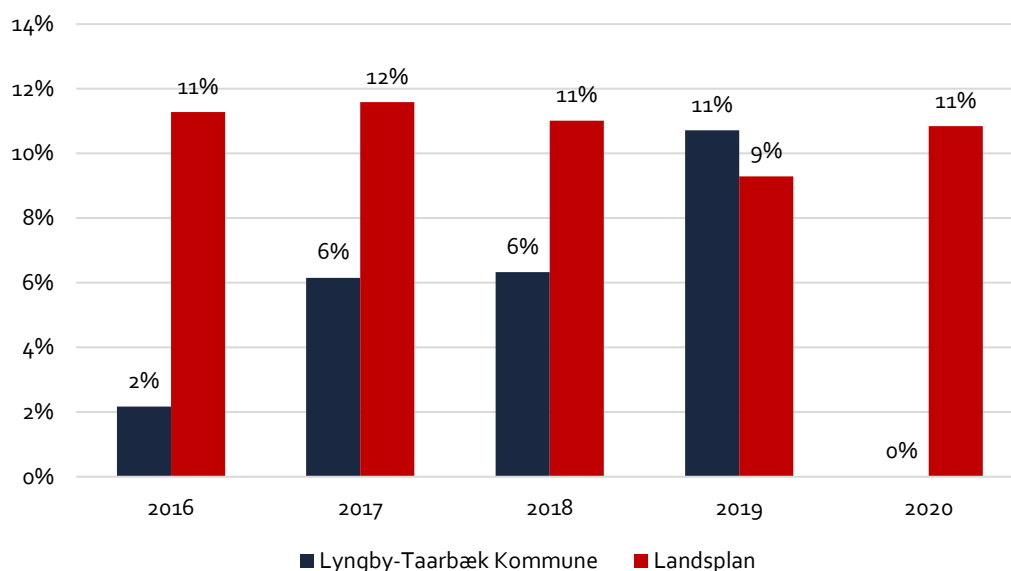
Påvirkede trafikanter

En spiritusulykke er defineret som en ulykke, hvor mindst én fører eller fodgænger har været alkoholpåvirket med en promille over 0,5 eller er skønnet påvirket.

I Lyngby-Taarbæk Kommune har politiet registreret 16 spiritusulykker i perioden 2016-2020, hvilket svarer til ca. 5 % af ulykkerne i kommunen. Andelen af spiritusulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune har varieret en del i perioden 2016-2020, men er generelt reduceret fra 2 % i 2016 til 0 % i 2020. Politiet har altså ikke registreret en eneste spiritusulykke på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje i 2020. En enkelt ulykke i 2020 har involveret en part, som har haft 0,44 promille, men det er under grænsen på 0,5 promille.

Andelen af spiritusulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune er generelt mindre end på landsplan. Opgørelsen for spiritusulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune viser desuden, at:

- Tre af spiritusulykkerne er personskadeulykker, 13 er materielskadeulykker
- Syv af de 16 spiritusulykker er eneulykker
- 14 af de 16 spirituspåvirkede trafikanter er mænd
- 35-49-årige er oftest involveret i ulykker, hvor én eller flere trafikanter har været spirituspåvirkede



Figur 22. Udvikling i spiritusulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune og på landsplan for perioden 2016-2020.

Der har kun været en enkelt ulykke, hvor involveret part har været påvirket af narkotika/medicin. Det var i 2016.

3.3.5

Brug af sikkerhedsudstyr

Sele (og andet sikkerhedsudstyr)

Manglende brug af sele er en af de hyppigste omstændigheder, der gør, at personskader i ulykker med person-, vare- og lastbiler ofte forværres. Det viser dybdeanalyser fra bl.a. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU).

Politiets registrering af selebrug (eller anvendelse af andet sikkerhedsudstyr) ved ulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune fra 2016-2020 viser, at 59 % af de involverede personer, der enten har været fører eller passager i en person-, vare- eller lastbil, har benyttet sele (eller andet sikkerhedsudstyr). 1 % har politiet registreret til ikke at have benyttet sele i forbindelse med ulykken. For de resterende 40 % har det ikke været muligt at fastslå, om personen benyttede sele. Ses der kun på den relative fordeling for de personer, hvor selebrugen er oplyst af politiet, benyttede 99 % af de involverede trafikanter sele.

Selebrugen er generelt lidt højere i Lyngby-Taarbæk Kommune, med 99 % (hvor selebrugen er oplyst) end på landsplan, hvor der gennemsnitligt har været en selebrug på 96 %². Bemærk, at selebrugen på landsplan stammer fra en seletælling og ikke fra politiets ulykkesoplysninger.

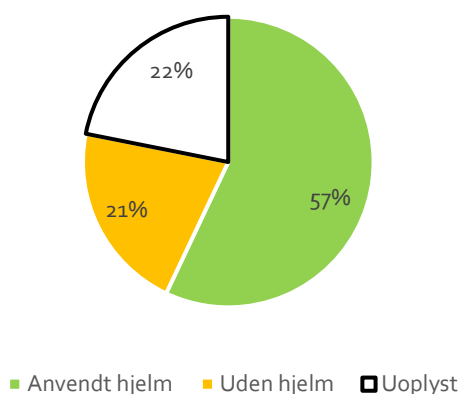
Hjelmbrug på motorcykel og knallert (påkrævet)

² Kilde: Rådet for Sikker Trafik – Brug af sikkerhedssele 2020. Foreløbigt ingen tilgængelige landsplantal for 2021.

Manglende brug af hjelm spiller en væsentlig rolle for motorcyklister og særligt knallertføreres personskader. Politiets registrering af hjelmbrug ved ulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune fra 2016-2020 viser, at 13 af de 18 involverede personer, der enten har været fører eller passager på en motorcykel, har benyttet hjelm. Der er ikke registreret nogen motorcyklister, der ikke har benyttet hjelm i forbindelse med en ulykke, mens hjelmbrugen er uoplyst for de resterende fem ulykkesimplicerede motorcyklister og knallertførere.

Hjelmbrug på cykel (frivillig)

Ifølge politiets registrering af hjelmbrug har 57 % af de cyklister, der har været involveret i en ulykke, benyttet cykelhjem. 21 % har ifølge politiet ikke benyttet hjelm, mens hjelmbrugen er uoplyst for de resterende 22 %. Ved direkte sammenligning mellem cyklister med og uden hjelm, har 73 % af cyklisterne anvendt hjelm, mens 27 % har kørt uden hjelm.

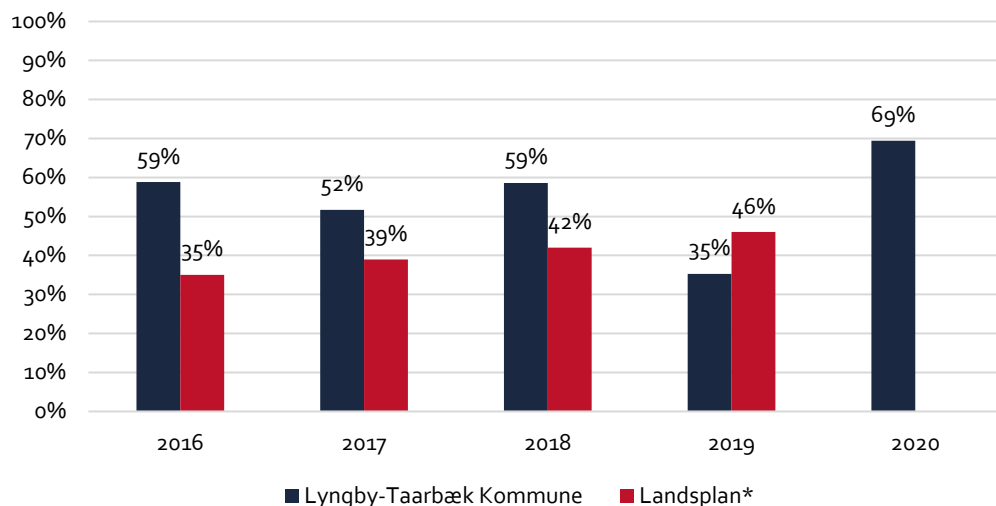


Figur 23. Hjelmbrug på cykel i forbindelse med ulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Ud af i alt 128 cyklister, der har været involveret i en ulykke i perioden 2016-2020, er 39 kommet til skade. Fem cyklister fået en hovedskade, hvoraf fire ikke benyttede cykelhjem.

Hjelmbrugen har i mange år været stødt stigende blandt danske cyklister. Ifølge Rådet for Sikker Trafiks årlige cykelhelmtælling benyttede 46% af danske cyklister hjelm i 2019.

Figur 24 viser udviklingen i hjelmbrugen blandt cyklister sammenlignet med Rådet for Sikker Trafiks årlige cykelhelmtællinger. Der er stor variation i hjelmbrugen i Lyngby-Taarbæk Kommune, men generelt er der større hjelmbrug end på landsplan. Bemærk, at hjelmbrugen på landsplan stammer fra en helmtælling og altså ikke fra politiets ulykkesoplysninger.



Figur 24. Hjelmbrug på cykel i forbindelse med ulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune og ved cykelhjelmtælling på landsplan. Kilde: Rådet for Sikker Trafik – Cykelhjelmtællinger 2016-19. *Der foreligger ikke tal for 2020 fra Rådet for Sikker Trafik.

3.3.6

Sammenfatning – temaanalyse

Størstedelen af ulykkerne på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje finder sted i kryds. Lyngby-Taarbæk Kommunes vejnet er primært i byzone, hvor der er stor tæthed af kryds. I vejkryds er der mange konflikt punkter, hvorfor der er større risiko for, at der sker ulykker her end på lige vej. Der er en større andel krydsulykker med personskade i Lyngby-Taarbæk Kommune end på landsplan. Krydsulykker er derfor udpeget som et fokusområde i kommunens videre arbejde med trafiksikkerhed.

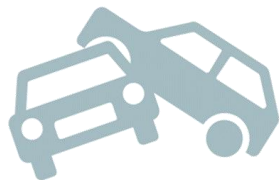
I Lyngby-Taarbæk Kommune er der generelt set flere mænd end kvinder involveret i ulykkerne. Mænd udgør samlet set 2/3 af de ulykkesimplicerede trafikanter. Unge mellem 18 og 24 år vurderes at være overrepræsenteret, og det er særligt de unge bilister, der fylder i ulykkesstatistikken. De unge bilisters overrepræsentation i ulykkesstatistikkerne er problematisk og er et udpeget fokusområde i Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030. Der vil i Lyngby-Taarbæk Kommune også ydes en særlig indsats for at reducere antallet af ulykker involverende unge bilister.

Der er en fodgænger eller cyklist involveret i en fjerdedel af ulykkerne på kommunens veje. Det til trods, udgør fodgængere og cyklister over 75 % af de tilskadede i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der er altså særligt stor risiko for personskade, når lette trafikanter er involveret i ulykker. Der er en større andel af personskadeulykker med lette trafikanter i Lyngby-Taarbæk Kommune end på landsplan. Derfor er forbedring af trafiksikkerheden for lette trafikanter et udpeget fokusområde i kommunens videre arbejde med trafiksikkerhed.

3.4

Kortlægning af ulykkerne

Der er foretaget en kortlægning af trafikulykker i Lyngby-Taarbæk Kommune for den seneste 5-årige ulykkesperiode (2016-20). Ulykkerne fra denne periode er benyttet til udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter på kommunens vejnet. På figur 25 ses placeringen af de i alt 524 ulykker (inkl. ekstraulykker), der er registreret i perioden. Ulykkerne fordeler sig på:



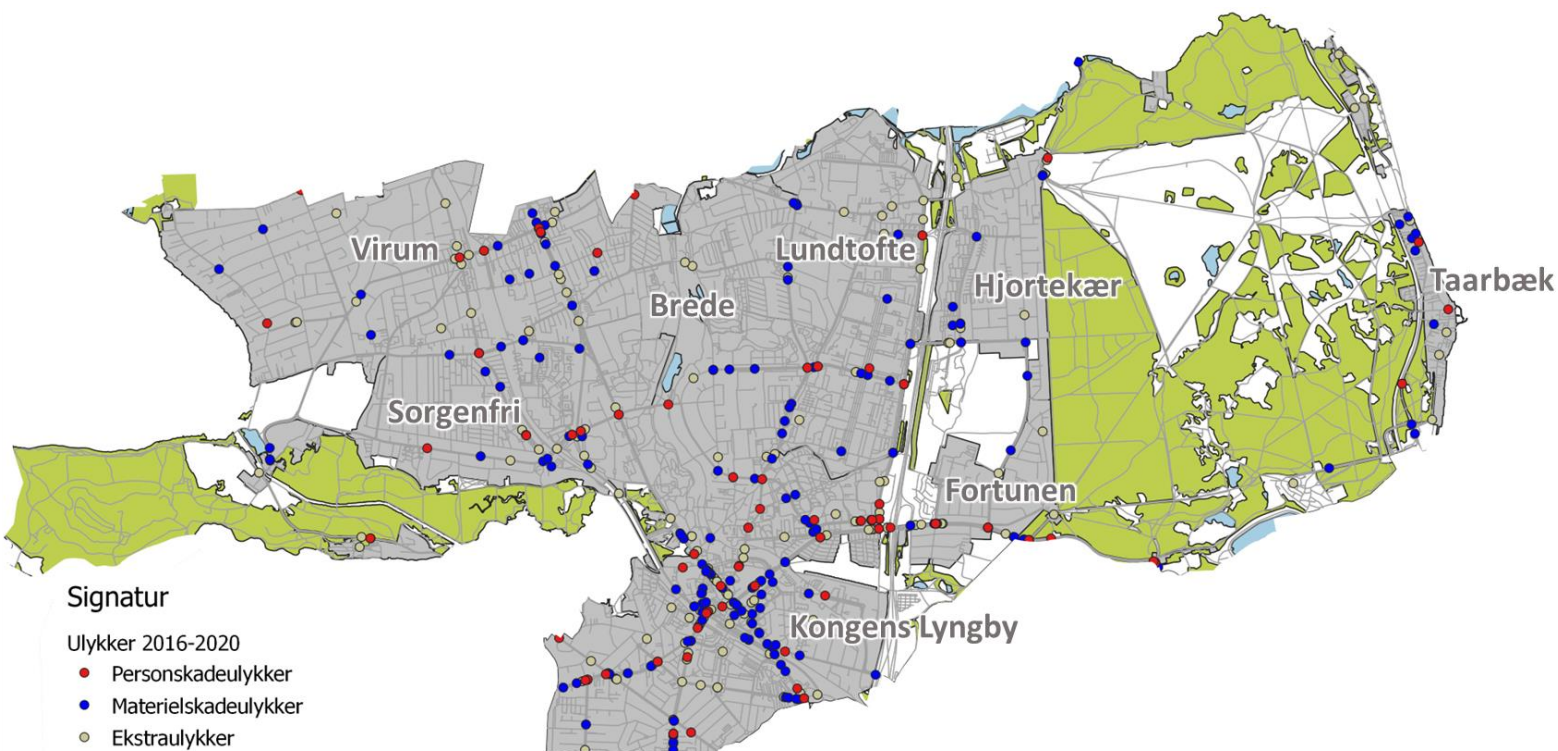
75 personskadeulykker
250 materielskadeulykker
199 ekstraulykker



58 alvorligt tilskadekomne
15 lettere tilskadekomne



4 dræbte



Figur 25: Kort over politiregistrerede ulykker i perioden 2016-2020 (524 ulykker).

3.5

Sortpletudpegning - ulykkesbelastede lokaliteter

På baggrund af de 524 politiregistrerede ulykker i perioden 2016-20 er der foretaget en udpegning af sorte pletter – ulykkesbelastede lokaliteter – på kommunens veje.

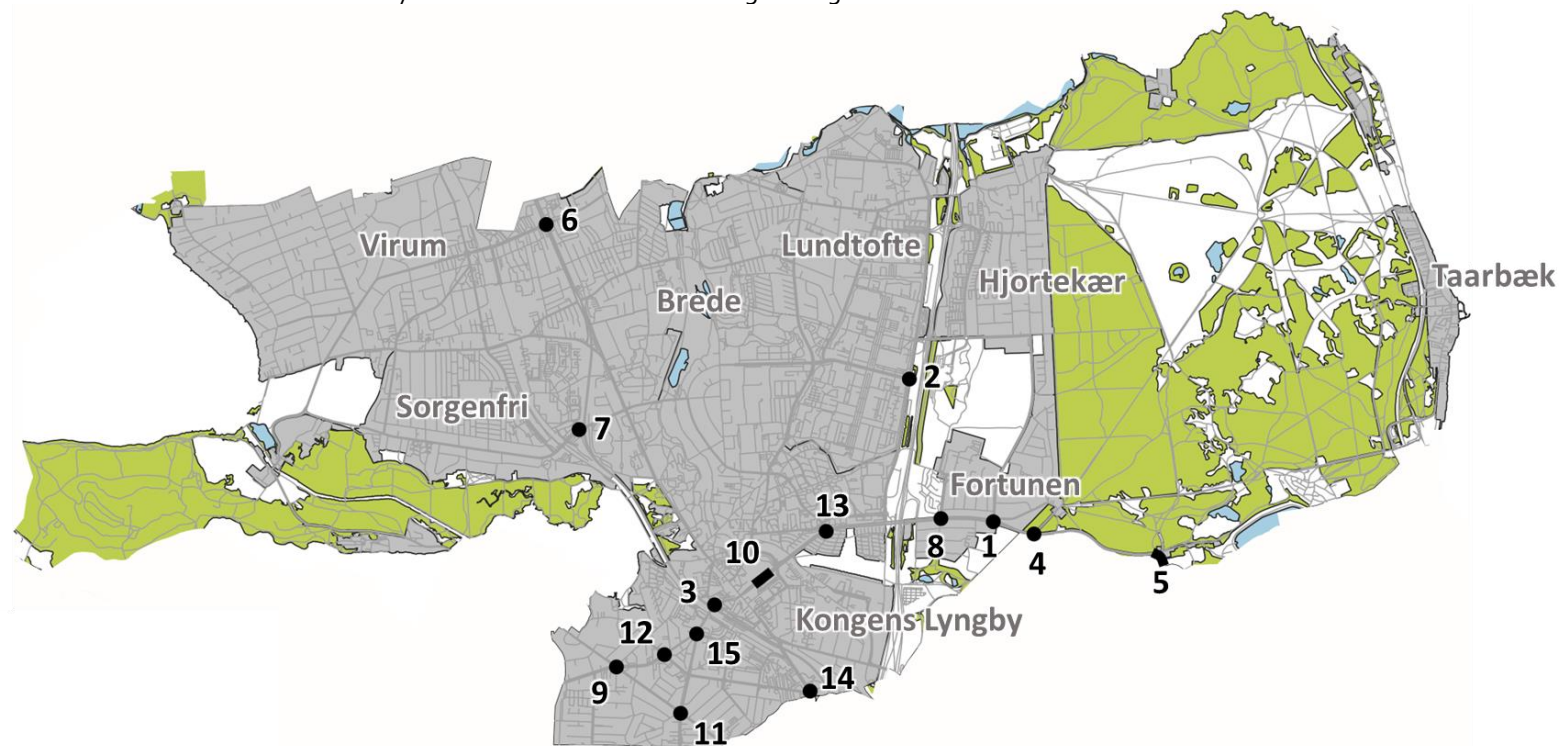
Der er som tidligere nævnt registreret 75 personskadeulykker og 250 materielskadeulykker i perioden 2016-20. Der er set bort fra politiregistrerede ekstraulykker i selve udpegningen af ulykkesbelastede lokaliteter, men ekstraulykkerne indgår i de efterfølgende sortpletanalyser. En lokalitet er udpeget som sort plet, hvis den lever op til følgende kriterier:

- **Kryds:** Politiet har registreret mindst fire person- og/eller materielskadeulykker i et kryds i perioden 2016-2020. Ulykkerne skal være sket i selve krydset eller på de tilstødende veje op til krydset og relatere sig til krydset.
- **Strækning (inkl. kryds):** Politiet har registreret mindst fire person- eller materielskadeulykker på en strækning inden for en afstand af 500 meter i perioden 2016-2020.

Et eksempel på en sort plet på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje er krydset Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej, hvor politiet har registreret seks person- og materielskadeulykker.

Selvom der er registreret flere ulykker tæt ved Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej Helsingørmotorvejen, så er dette ikke en sort plet. Ulykkerne relaterer sig til forskellige kryds, hvilket gør at de ikke kan ses som en samlet sort plet, bl.a. pga. krydsudformning og ulykkesmønstre.

I alt er der udpeget 15 ulykkesbelastede lokaliteter fordelt på 13 kryds og to strækninger. De ulykkesbelastede lokaliteter fremgår af figur 26.



Figur 26: Ulykkesbelastede lokaliteter i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2016-2020.

De ulykkesbelastede lokaliteter er opsummeret i tabel 4 på næste side. Lokaliteterne er prioriteret ud fra ulykkestæthed (antal ulykker pr. år).

ID	Lokalitet	Antal ulykker		Personskade	Materielskade	Ekstraulykker	Dræbte	Tilskadekomne
			Ulykker pr. år					
1	Klampenborgvej/Hjortekærvej	13	2,6	3	10	0	0	4
2*	Lundtoftegårdsvej/Anker Egelunds Vej	9	1,8	1	8	2	0	1
3*	Buddingevej/Jernbanevej/Lyngby Torv/Jernbaneplassen	9	1,8	3	6	3	0	3
4	Klampenborgvej/Ermelundsvej	8	1,6	1	7	1	0	1
5	Klampenborgvej (v. Enghavevej)	7	1,4	3	4	6	0	4
6	Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej	6	1,2	3	3	2	0	3
7*	Hummeltoftevej/Lyngby Omfartsvej/Sennepsmarken	5	1,0	1	4	0	0	1
8*	Klampenborgvej/Trongårdsparken/Hvidegårdsparken	5	1,0	2	3	2	0	2
9	Bagsværdvej/Nybrovej/Engelsborgvej	5	1,0	0	5	2	0	0
10*	Klampenborgvej (v. Lyngby Storcenter)	5	1,0	1	4	1	0	1
11*	Buddingevej/Nybrovej	4	0,8	0	4	2	0	0
12*	Engelsborgvej/Christian X's Alle	4	0,8	1	3	0	0	1
13*	Klampenborgvej/Sorgenfrigårdsvej/Agervang	4	0,8	2	2	0	1	1
14*	Lyngby Hovedgade/Christian X's Alle/Vintappervej	4	0,8	1	3	0	0	1
15*	Buddingevej/Engelsborgvej	4	0,8	0	4	2	0	0

Table 4: Opsummering af ulykkesbelastede lokaliteter.

*Der udarbejdes ikke projektforslag for denne lokalitet (se forklaring nedenfor).

Der er i denne trafikikkerhedsplan ikke udarbejdet løsningsforslag for ulykkesbelastede kryds og strækninger langs letbanetracéet, da disse lokaliteter bliver ombygget i forbindelse med letbanebyggeriet. Derfor er det sandsynligt, at ulykkesbilledet på disse lokaliteter ændres efter ombygningen. Ulykkesbelastede lokaliteter langs letbanetracéet er ID 2, 3, 10, 11, 13, 15.

Yderligere vurderes ID 12 og 14 at være påvirket af en ikke typisk trafiksituation, som følge af letbanebyggeriet. Disse lokaliteter skal vurderes efter åbningen af letbanen, for at vurdere om de fortsat er ulykkesbelastede.

Der er endvidere enkelte ulykkesbelastede kryds (ID 7 og 8), der indenfor de sidste 1-2 år er blevet ombygget, hvor størstedelen af de politiregistrerede ulykker er sket før ombygningen. For disse kryds er der heller ikke udarbejdet projektforslag.

Herved er der udarbejdet løsningsforslag for de fem ulykkesbelastede lokaliteter ID 1, 4, 5, 6 og 9.

4

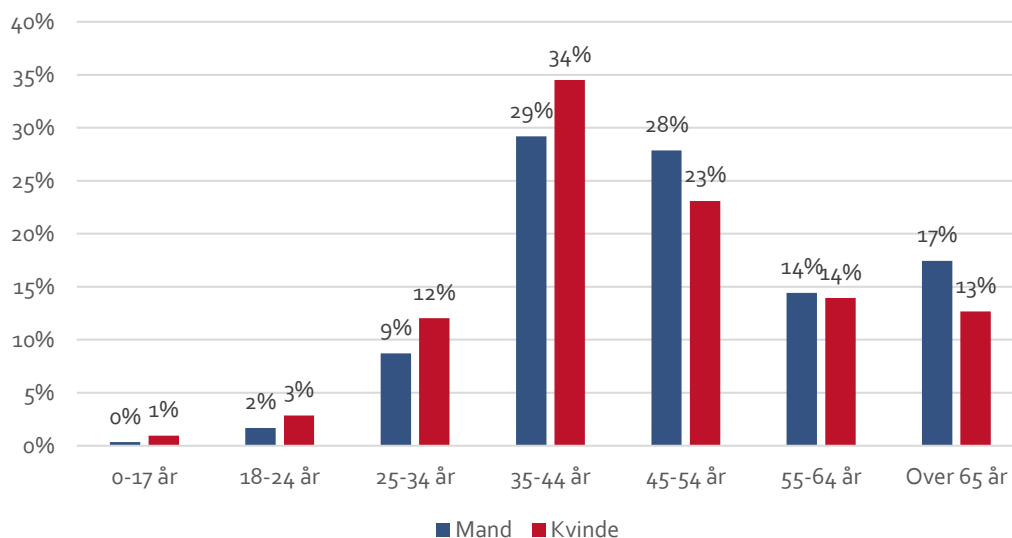
Borgerundersøgelse

Lyngby-Taarbæk Kommune gennemførte i perioden fra den 10. marts til den 28. marts 2022 en spørgeskemaundersøgelse blandt kommunens borgere med henblik på at belyse utryghed i trafikken. Borgerne havde blandt andet mulighed for at svare på spørgsmål omkring utryghed, angive holdninger til trafikale tiltag samt udpege utrygge lokaliteter i kommunen. I alt har 942 borgere besvaret spørgeskemaet.

4.1

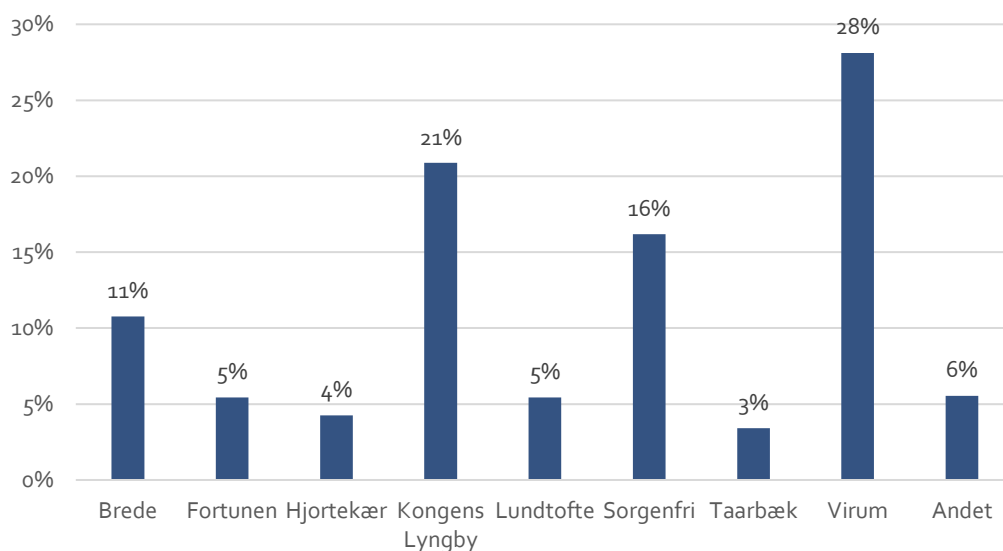
Respondenterne

Respondenterne fordeler sig på 68 % kvinder og 32 % mænd. 35-44 år den bedst repræsenterede aldersgruppe. Der er meget lav deltagelse blandt de unge i kommunen.



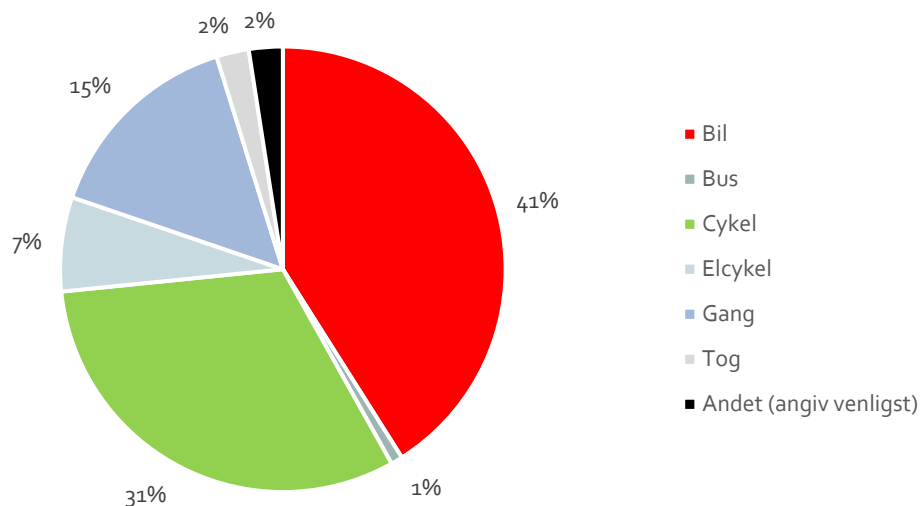
Figur 27. Alders- og kønsfordeling i borgerundersøgelsen (942 besvarelser). Det ses, at unge er underrepræsenteret, mens aldersgruppen mellem 35-54 år er bedst repræsenteret.

Den bedst repræsenterede by i borgerundersøgelsen er Virum efterfulgt af Kgs. Lyngby.



Figur 28: Hvor bor respondenterne (939 besvarelser).

I figur 29 på næste side ses respondenternes primære transportmidler i deres hverdag. Bilen er det mest populære transportmiddel blandt respondenterne i undersøgelsen. Godt 41 % af respondenterne benytter primært bilen i hverdagen. Men der er også en del respondenter, der primært bruger cykel eller el-cykel (38 % i alt). Kun 3 % af respondenterne benytter primært kollektiv transport.

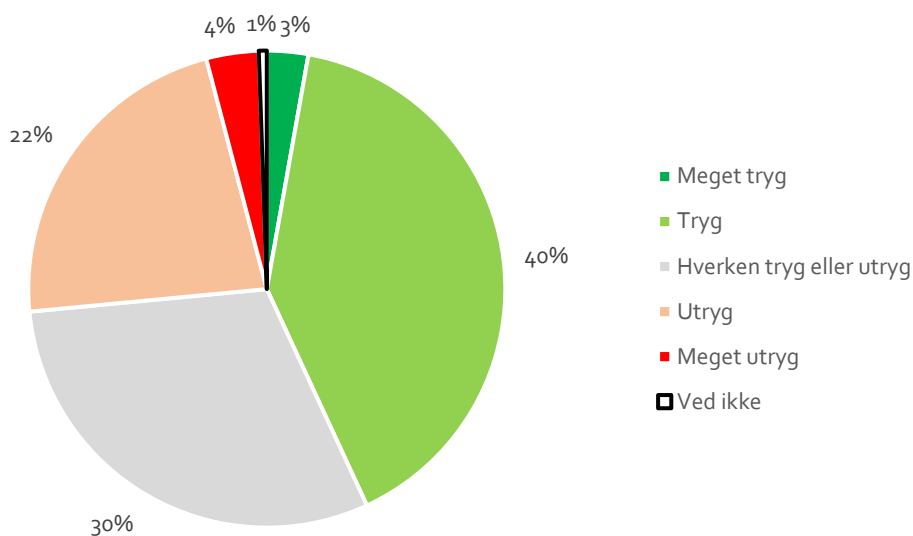


Figur 29: Primære transportmiddel i hverdagen (939 besvarelser).

4.2

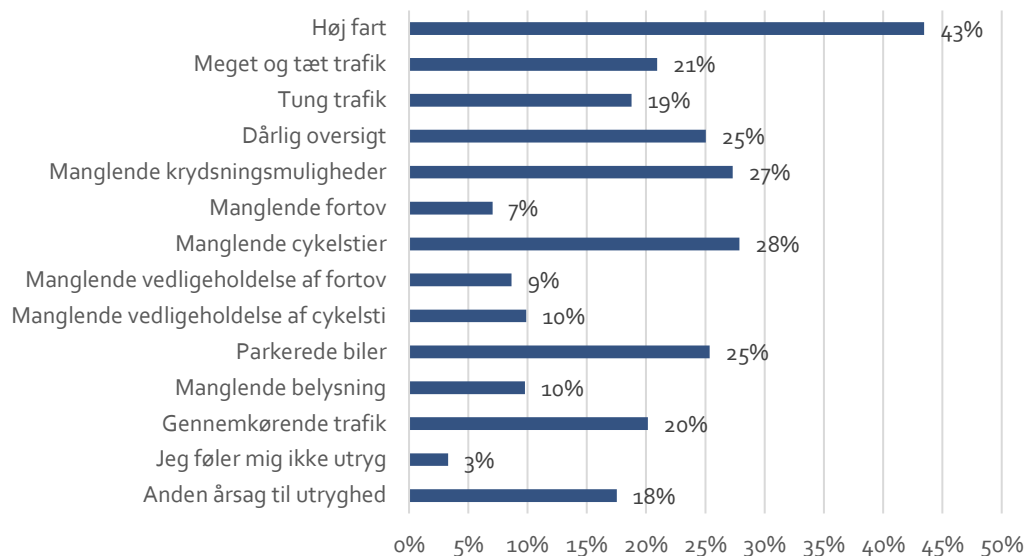
Utryghed

Generelt føler 43 % af respondenterne sig trygge eller meget trygge, når de færdes i trafikken i kommunen, mens 26 % føler sig utrygge eller meget utrygge.



Figur 30. "Er du generelt tryg eller utryg, når du færdes i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune?" (928 besvarelser)

Den væsentligste årsag til utryghed er høj fart, som det ses i figur 31.



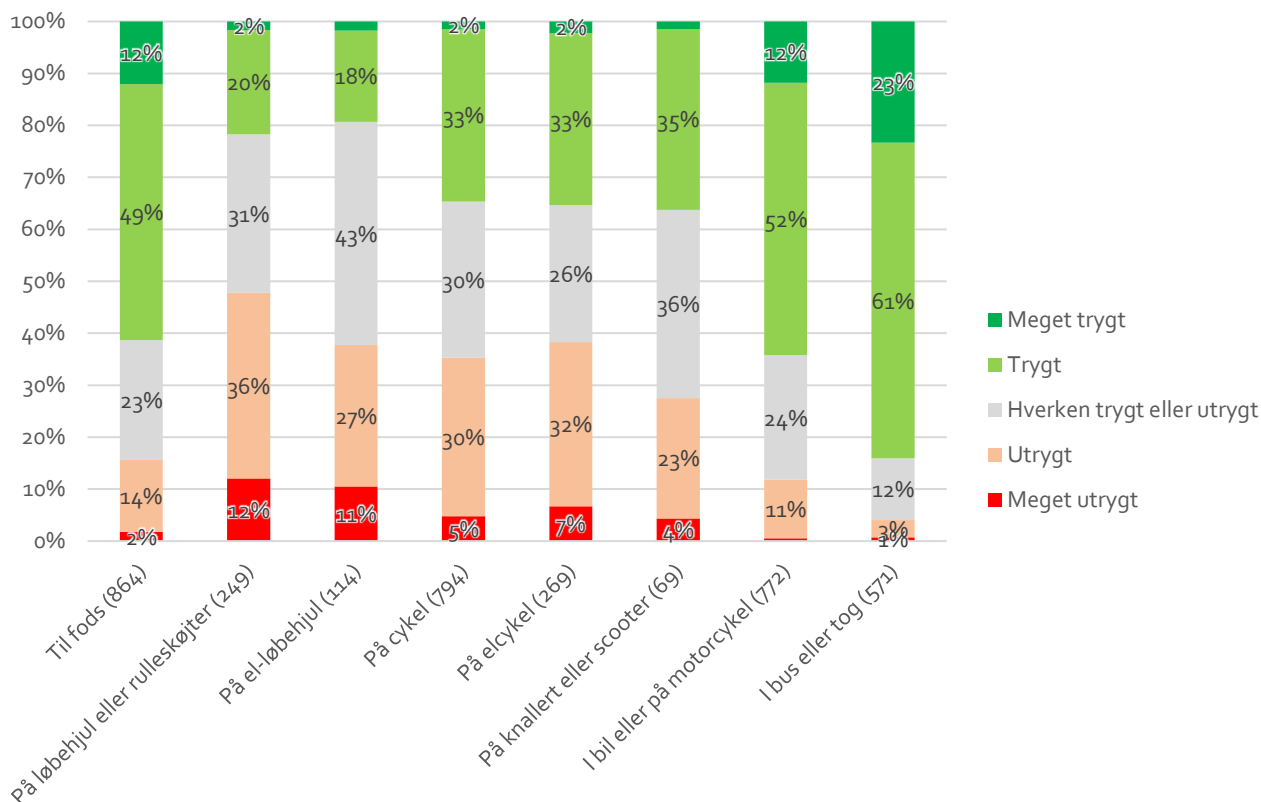
Figur 31. "Hvis du er utryg i trafikken, hvad er så de primære årsager til det? (Angiv højst tre årsager fra listen)" (879 besvarelser)

I alt har 154 respondenter angivet "anden årsag" til utryghed i trafikken. En gennemgang af kommentarerne viser, at de primært går på bilister, der ikke overholder færdselsregler og kører over for rødt, vejarbejde, vedligeholdelse af vejene inkl. afmærkning og skiltning.

4.2.1

Utryghed og transportmiddel

Respondenter, der færdes i bus eller tog, er generelt de mest trygge, med 23 % meget trygge og 61 % trygge. Bilister og motorcyklister og fodgængere er også overvejende mere trygge end utrygge. De mest utrygge trafikanter er cyklister og løbehjuls-/rulleskøjtebrugere. For hver af disse trafikantgrupper er mere end en tredjedel af respondenterne generelt utrygge eller meget utrygge.

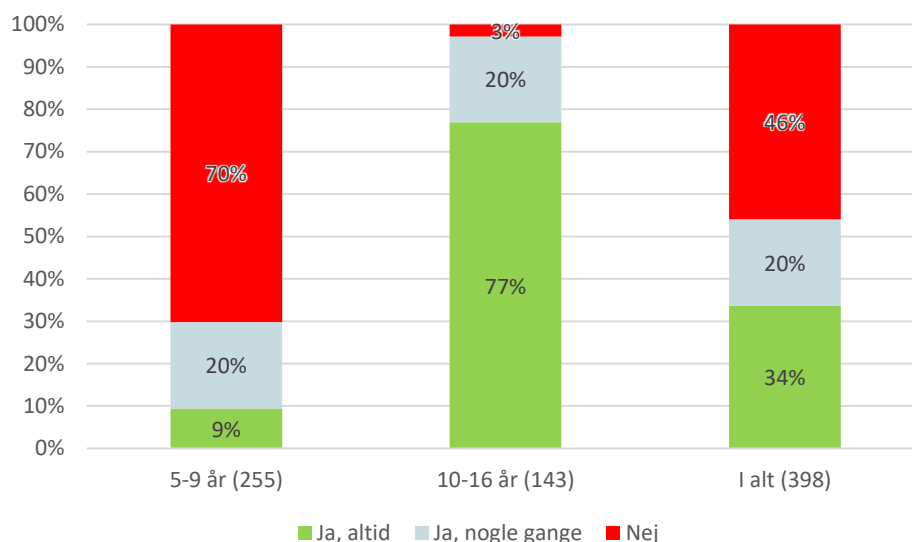


Figur 32: "Hvor trygt er det, at færdes i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune på et bestemt transportmiddel?" Tallene i parentes angiver, hvor mange respondenter, der har svaret på spørgsmålet. Respondenter, der har svaret "Ved ikke", er frasortet.

4.3 Utryghed og skolebørn

428 respondenter, svarende til 46 % af alle respondenter, har børn der går i folkeskole eller privatskole. Disse respondenter er blevet adspurgt om deres børns transport og tryghed. Hvis respondenteren har flere børn i folkeskolen, er der svaret i forhold til det yngste barn.

Generelt må 34 % af respondenternes børn altid færdes alene til skole. Der er dog stor forskel afhængig af barnets alder. Således må kun 9 % af børnene i alderen 5-9 år altid færdes alene til skole, mens 77 % af børnene i alderen 10-16 år altid må færdes alene.

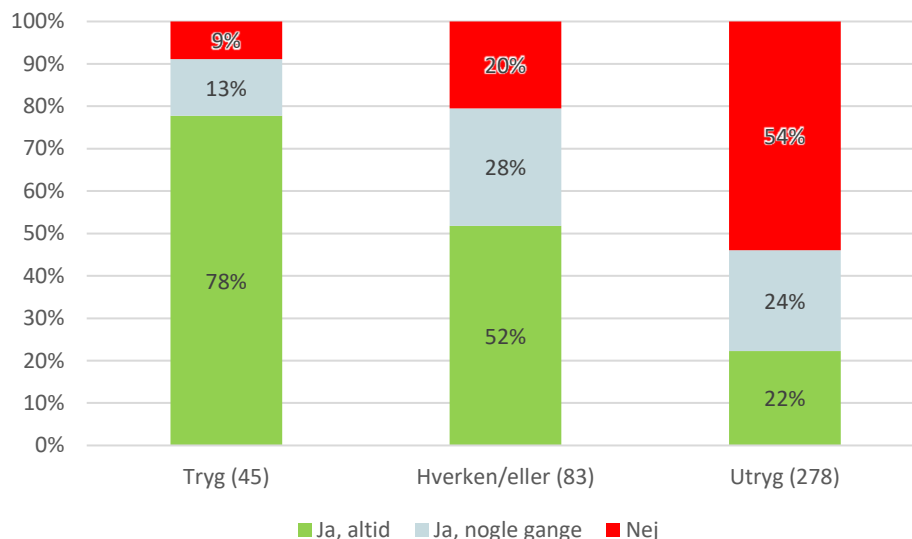


Figur 33. "Må dit barn færdes alene til skole". Bemærk, at antallet af respondenter i denne figur (398) adskiller sig fra det samlede antal respondenter, der har børn (428). Det skyldes, at ikke alle respondenter har oplyst deres barns alder.

Generelt er der færre børn, der må færdes alene til fritidsaktiviteter. Således må 55 % af de børn, der altid må færdes alene til skole, også færdes alene til fritidsaktiviteter.

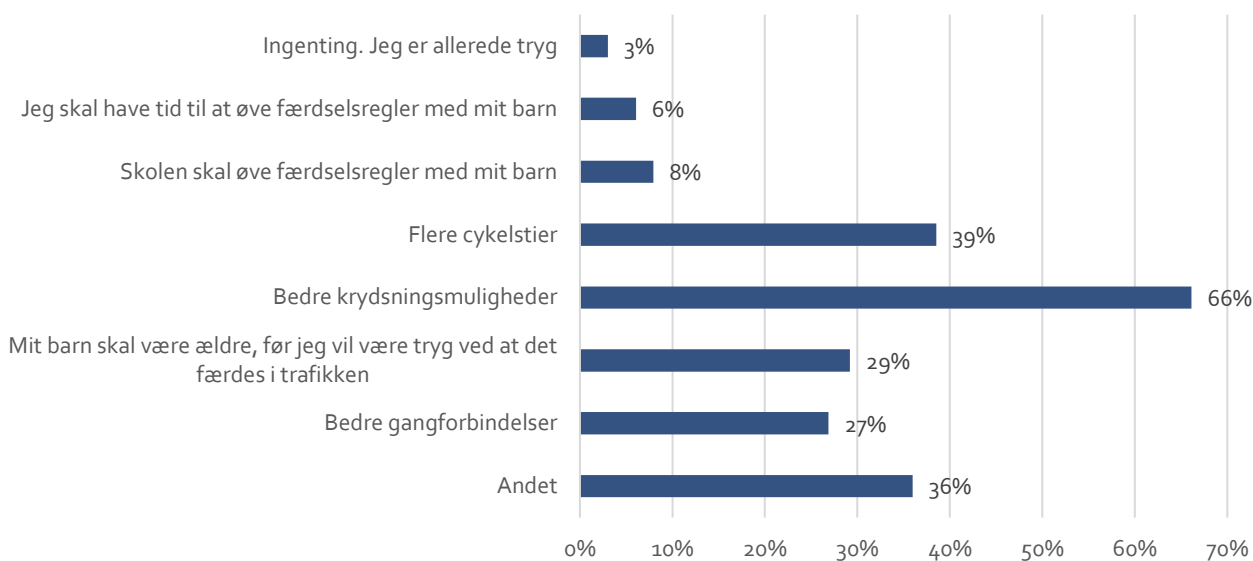
Generelt er respondenterne trygge, når de færdes med deres barn i trafikken. 64 % angiver, at de er trygge eller meget trygge, når de færdes sammen med deres barn, mens 17 % angiver, at de er utrygge eller meget utrygge. Det forholder sig omvendt, når der ses på respondenternes tryghed i forhold til at lade deres barn færdes alene i trafikken. Her angiver kun 11 %, at de er trygge eller meget trygge, når deres barn færdes alene i trafikken, mens 66 % er utrygge eller meget utrygge.

Generelt er der stor sammenhæng mellem, hvorvidt forældrene er trygge ved at lade deres barn færdes alene i trafikken, og hvorvidt barnet altid færdes alene til skole. Undersøgelsen viser, at i de tilfælde, hvor forældrene er trygge, må 78 % af børnene altid færdes alene til skole, og kun 9 % må aldrig færdes alene. Hvis forældrene er utrygge, må 22 % altid færdes alene, og 54 % må aldrig færdes alene til skole.



Figur 34. "Må dit barn færdes alene til skole?" set i forhold til "Er du generelt tryk eller utryk, når dit barn færdes alene". Tallet i parentes angiver, hvor mange respondenter, der indgår i opgørelsen.

Respondenterne efterspørger primært bedre krydsningsmuligheder, hvis de skal blive mere trykke ved at lade deres barn færdes i trafikken. Herudover er der mange, der efterspørger fartdæmpning i kommentarerne til kategorien "andet".



Figur 35. "Hvad skal der til for, at du bliver mere tryk ved at lade dit barn færdes i trafikken". (428 besvarelser)

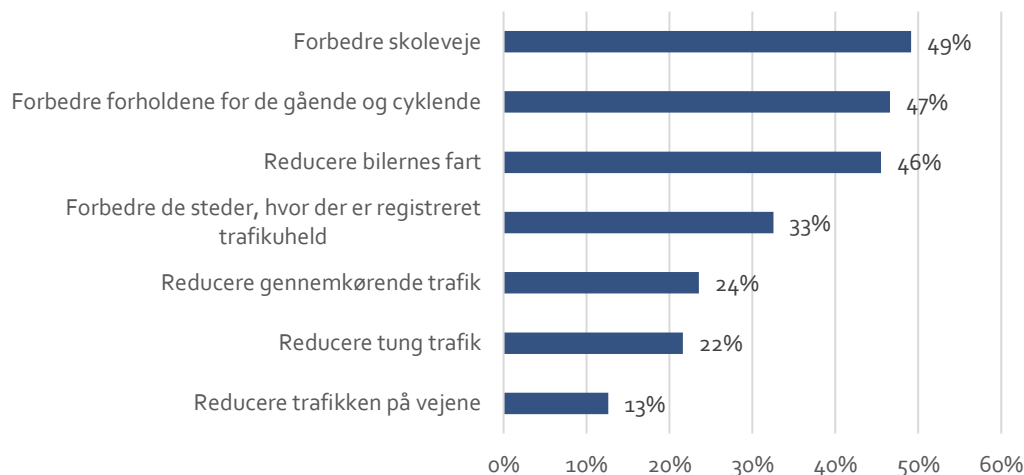
4.4

Indsatser og tiltag

4.4.1

Prioritering af indsatsområder

Respondenterne blev bedt om at vælge to ud af seks mulige indsatsområder, som de mener, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal prioritere højest i forhold til at forbedre trygheden i kommunen. Det mest udpegede indsatsområde er forbedring af skolevejene (49 %) tæt efterfulgt af forbedring af forholdene for gående og cyklister (47 %) og reducere af bilernes hastighed (46 %).



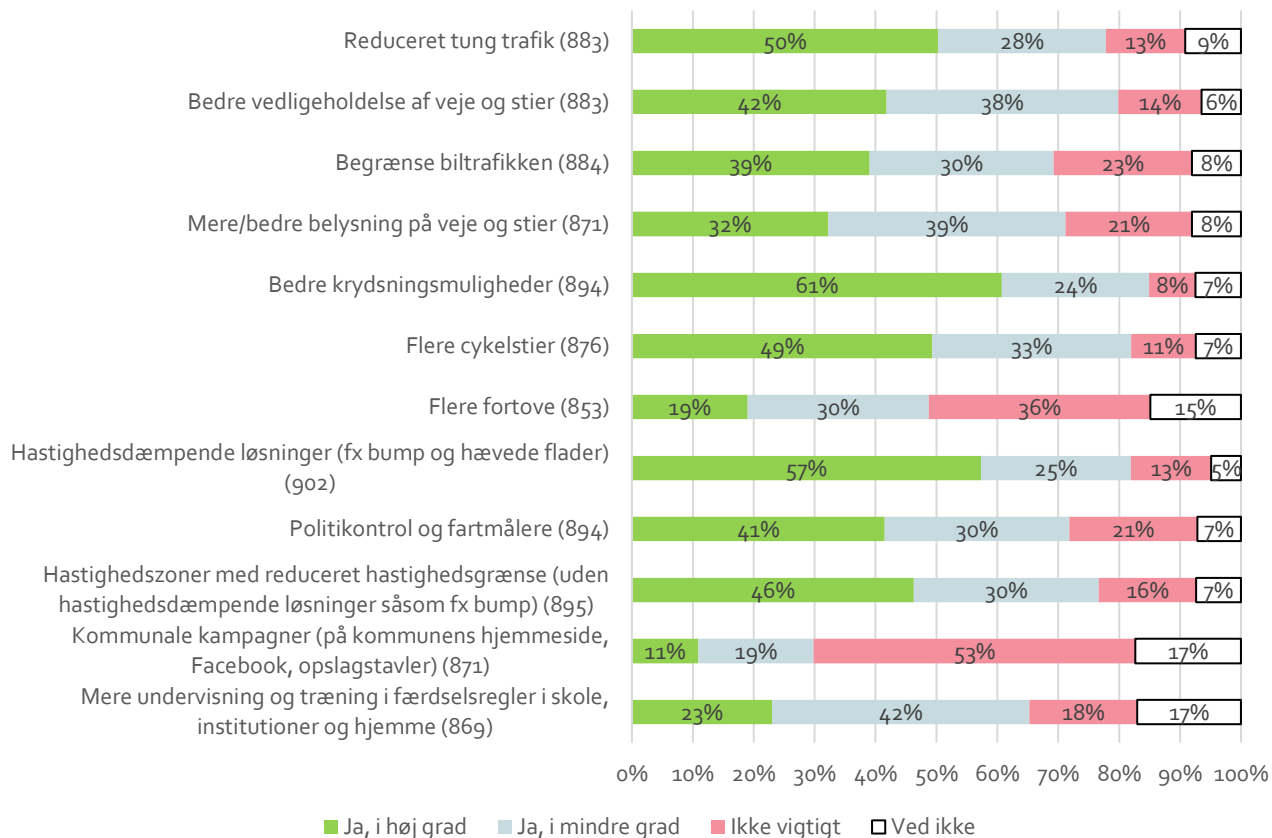
Figur 36. "Lyngby-Taarbæk Kommune vil gerne forbedre trygheden ved at sætte ind på en række områder. Hvordan mener du, at følgende områder skal prioriteres? (Vælg de to områder, du mener, at kommunen skal prioritere højest)". (934 besvarelser)

4.4.2

Tiltag for at øge trygheden

Respondenterne efterspørger især bedre krydsningsmuligheder, hastighedsdæmpende tiltag og flere cykelstier. 80-85 % af respondenterne mener, at disse tiltag i høj grad er vigtige for at øge trygheden, og kun 8-14 % mener, at disse tiltag ikke er vigtige.

Kun et mindretal af respondenterne mener, at kommunale kampagner er vigtige for at øge trygheden. I alt vurderer 53 %, at kampagner ikke er et vigtigt tiltag.



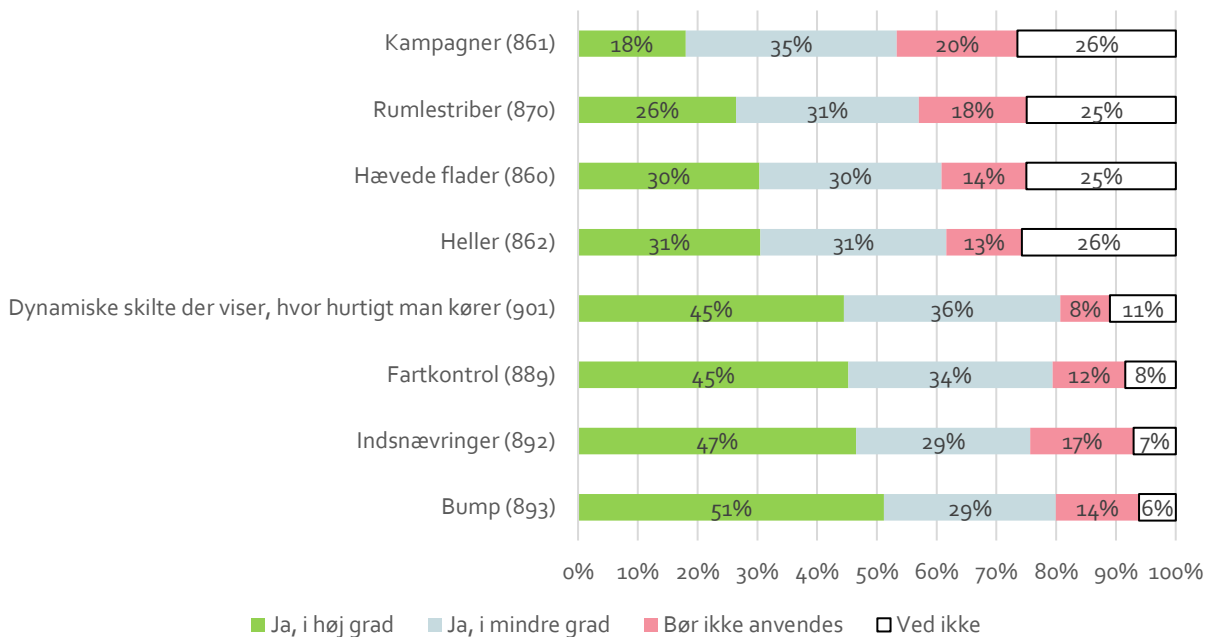
Figur 37. "Hvad mener du er vigtigt for at øge trygheden i trafikken?" Tallene i parentes angiver, hvor mange respondenter, der har svaret på spørgsmålet.

4.4.3

Hastighedsdæmpning

39 % af respondenterne mener, at hastighedsgrænsen på lokale boligveje bør være 30 km/t. 38 % mener hastighedsgrænsen bør være 40 km/t. 23 % af respondenterne foretrækker enten 50 km/t eller uændret hastighedsgrænse.

Respondenterne efterspørger særligt fartkontrol, dynamiske farttavler samt bump og indsnævringer for at regulere bilernes hastighed. 8-17 % af respondenterne mener, at disse tiltag ikke bør anvendes. Der er ingen tiltag som respondenterne i særlig grad vurderer som tiltag, der ikke bør anvendes.

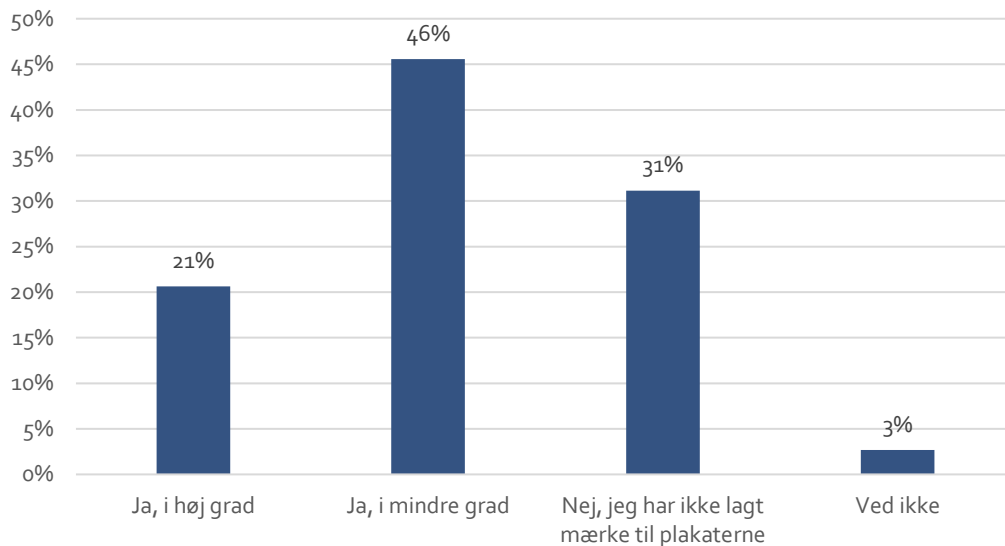


Figur 38. "Hvilke tiltag mener du, at Lyngby-Taarbæk Kommune bør anvende for at regulere bilernes hastighed?". Tallene i parentes angiver, hvor mange respondenter, der har svaret på spørgsmålet.

4.4.4

Kampagner

Omkring to tredjedele af respondenterne har i mindre eller høj grad lagt mærke til, når Lyngby-Taarbæk Kommune gennemfører trafikikkerhedskampagner. 31 % af respondenterne har ikke lagt mærke til kommunens trafikikkerhedskampagner.



Figur 39. "Har trafikikkerhedskampagner en indflydelse på din adfærd i trafikken?" (804 besvarelser)

Omkring halvdelen af respondenterne mener, at kampagnerne har en indflydelse på deres adfærd i trafikken, mens 40 % ikke mener kampagnerne har nogen indflydelse på deres adfærd. Resten har svaret 'ved ikke'.

4.4.5

Sammenfatning

I alt deltog 942 borgere i undersøgelsen. Undersøgelsen viser, at borgerne overvejende føler sig trygge i trafikken i kommunen. Dog føler lidt over hver fjerde borger sig utryg i trafikken.

Utrygheden skyldes primært høj fart, men også forholdene for lette trafikanter er en kilde til utryghed. Således ønsker borgerne, at kommunen fokuserer på at forbedre skolevejene og forholdene for cyklister. Herudover ønsker kommunens borgere, at der er fokus på reduktion af bilernes fart. Dette via fysiske hastighedsdæmpende foranstaltninger, dynamiske farttavler og fartkontrol.

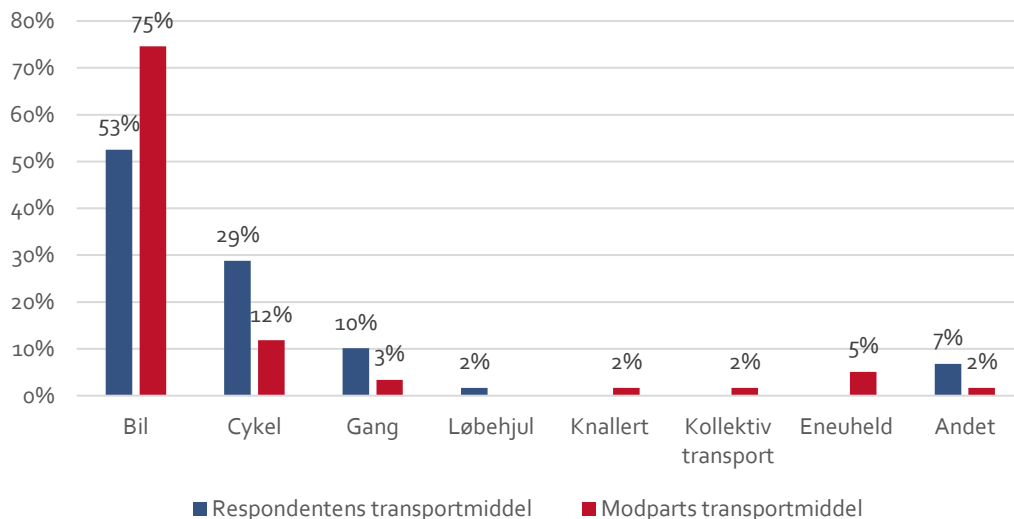
Et stort flertal af borgerne vurderer endvidere, at hastighedsgrænsen på boligvejene bør være lavere end den nuværende hastighedsgrænse.

4.5

Trafikulykker

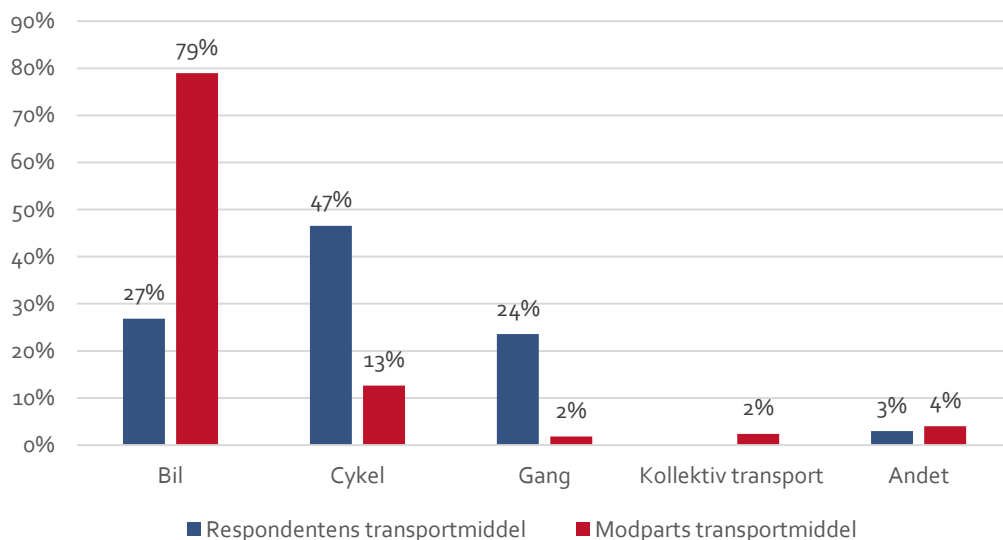
Omkring 6 % af respondenterne har indenfor de sidste fem år været involveret i en ulykke. Omkring 36 % af respondenterne har været involveret i en nærved-ulykke.

Af dem, der har været involveret i ulykker, var lidt over halvdelen i bil, 29 % på cykel og godt 10 % var til fods. Modpart i ulykkerne var hovedsageligt andre biler (75 %). Hovedparten af ulykkerne er sket i kryds.



Figur 40: Respondenter, der har været involveret i en trafikulykke indenfor de sidste fem år. Fordelt på respondenter og modparts transportmiddel (59 besvarelser).

I alt 335 respondenter har været involveret i en nærved-ulykke. Næsten halvdelen af dem var på cykel, da der næsten skete en ulykke. I størstedelen af nærved-ulykkerne var modparten i bil.



Figur 41: Respondenter, der har været involveret i en nærved-ulykke indenfor de sidste fem år. Fordelt på respondenter og modparts transportmiddel (335 besvarelser).

4.6

Udpegede lokaliteter eller strækninger

4.6.1

Alle udpegninger

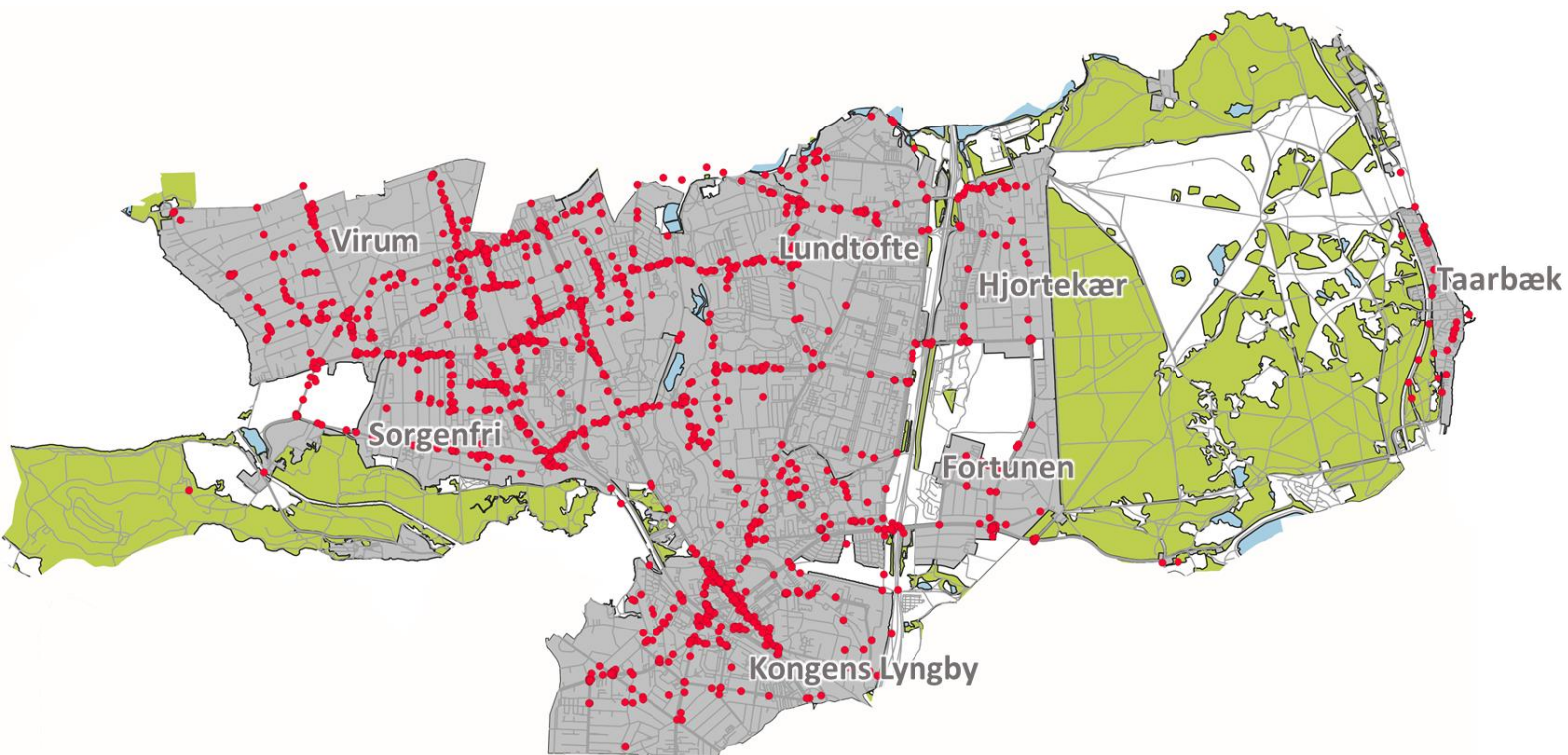
693 respondenter har til sammen lavet 1.791 udpegninger af lokaliteter, hvor de føler sig utrygge i trafikken. Det skal bemærkes at flere af udpegningerne er sammenfaldne, hvorfor der ikke er tale om 1.791 forskellige lokaliteter. Udpegningerne dækker hele kommunen, men koncentrerer sig primært omkring Kongens Lyngby og Virum. Foruden borgerundersøgelsen har kommunen modtaget ca. 33 borgerhenvendelser i 2020-2021 vedrørende hastighed eller andre trafikale udfordringer på kommunens veje. Disse er også blevet inkluderet i denne undersøgelse.

De tre hyppigste årsager til utryghed er, at biler kører for stærkt, tæt trafik og dårlige oversigtsforhold.

Årsag til utryghed	Antal udpegninger	Andel af udpegninger
Høj fart	855	48%
Tæt trafik	577	32%
Dårlige oversigtsforhold	566	32%
Manglende cykelsti	405	23%
Parkerede biler	369	21%
Manglende krydsning for cyklister	330	18%
Manglende krydsning for fodgængere	318	18%
Involveret i nærved-ulykke	281	16%
Dårlig belysning	151	8%
Andet	151	8%
Dårlig vedligeholdelse af vej	87	5%
Manglende fortov	77	4%
Dårlig vedligeholdelse af fortov	75	4%
Dårlig vedligeholdelse af cykelsti	67	4%
Involveret i ulykke	26	1%

Tabel 5. Årsager til at lokaliteter er udpeget som utrygge. Respondenterne har ved hver lokalitet haft mulighed for at afkrydse en eller flere årsager.

På figur 42 på næste side ses et kort med alle de 1.791 udpegninger af utrygge steder i Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 42. Udpegning af utrygge lokaliteter. 693 respondenter har til sammen lavet 1.791 udpegninger. Flere af udpegningerne relaterer sig til de samme lokaliteter.

4.6.2

Mest utrygge lokaliteter

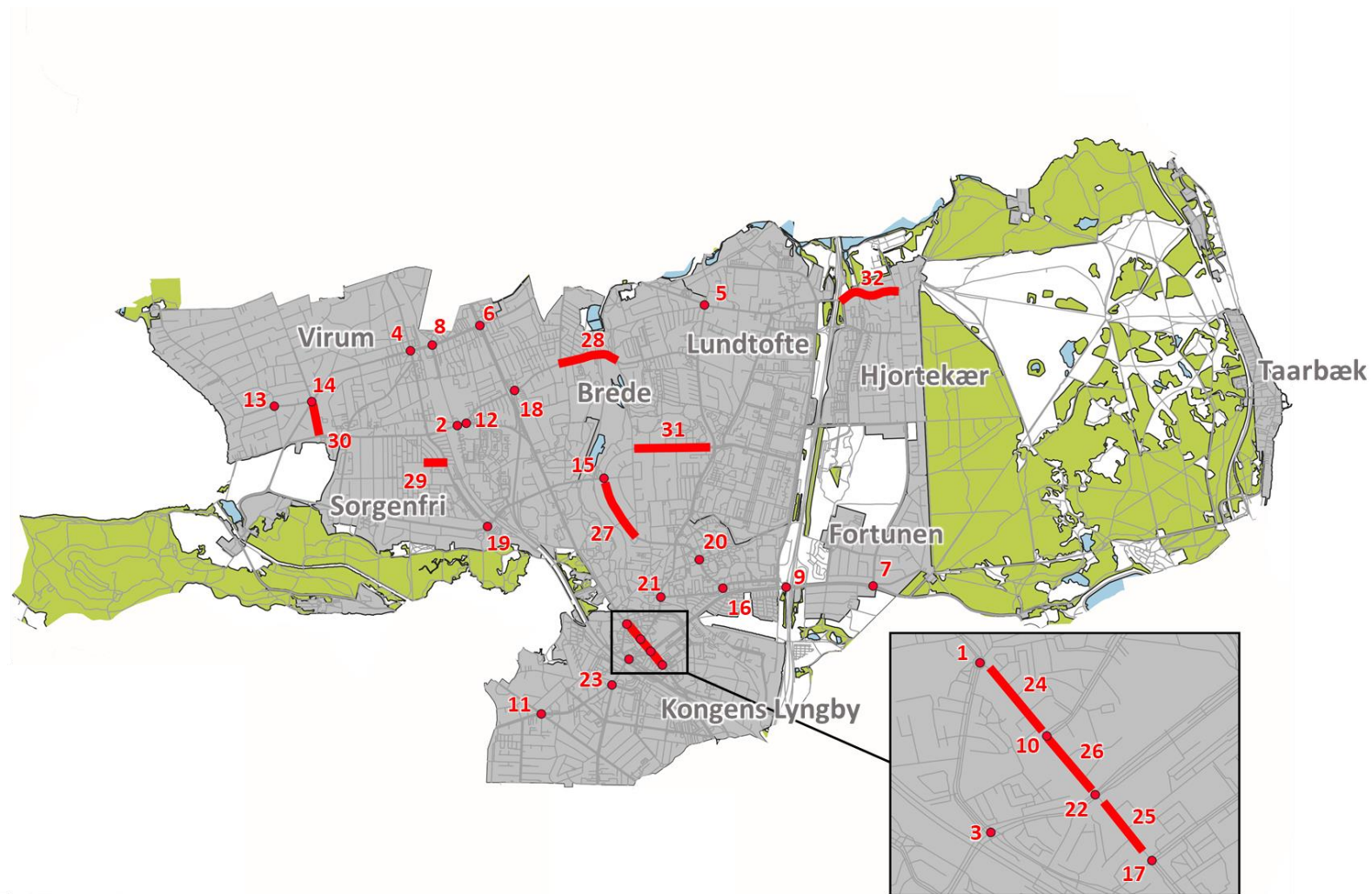
Der er udført en analyse og kortlægning af de mest udpegede utrygge kryds og strækninger. For udvælgelsen af de mest udpegede utrygge lokaliteter er der fastlagt følgende kriterier:

- For kryds: Mindst 10 respondenter i en 40 m radius
- For strækninger: Mindst 10 respondenter pr. 500 m

Med disse kriterier er der fundet 32 lokaliteter fordelt på:

- 23 kryds
- 9 strækninger

De 32 mest udpegede utrygge lokaliteter kan ses på figur 43 på næste side.



Figur 43: De 32 mest udpegede utrygge lokaliteter i Lyngby-Taarbæk Kommune. Prikker angiver kryds, og linjer angiver strækninger.

De 32 mest udpegede utrygge lokaliteter i Lyngby-Taarbæk Kommune er opsummeret i tabel 6 på næste side. I tabellen findes ID nr., lokalitet, antal respondenter samt årsag til udpegnings som utryg lokalitet.

ID	Lokalitet	Type	Antal respondenter	Dårlig belysning	Dårlige oversigtsforhold	Høj fart	Tæt trafik	Parkerede biler	Dårlig vedligeholdelse af vej	Dårlig vedligeholdelse af cykelsti	Dårlig vedligeholdelse af fortov	Manglende cykelsti	Manglende fortov	Manglende krydsning for cyklister	Manglende krydsning for fodgængere	Involveret i uheld	Involveret i nærved-uheld
1*	Lyngby Hovedgade/Jernbanevej	Kryds	44	0	27	15	27	3	2	1	0	10	0	2	0	0	7
2	Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej	Kryds	30	2	14	15	26	3	2	1	1	6	1	13	5	2	5
3*	Buddingevej/Jernbanevej/Lyngby Torv/Jernbaneplassen	Kryds	22	5	11	4	7	0	2	3	2	4	5	3	2	0	2
4	Grønnevej/Frederiksdalsvej	Kryds	21	1	19	1	7	0	0	0	0	0	0	5	1	0	3
5	Kulsviervej/Egegårdsvej/Ørholmvej/Nøjsomhedsvej	Kryds	20	1	14	18	6	1	0	0	0	1	0	2	2	0	8
6	Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej	Kryds	19	2	3	13	13	1	2	0	0	0	0	1	2	3	6
7	Klampenborgvej/Hjortekærvej	Kryds	18	0	13	11	13	0	0	0	0	0	1	11	6	0	7
8	Frederiksdalsvej/Skovridergårdsvej/Geels Plads	Kryds	17	3	12	1	4	1	0	1	1	0	0	1	1	0	6
9*	Klampenborgvej/Sydgående afkørsel Helsingørmotorvejen	Kryds	15	1	5	6	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	9
10*	Lyngby Hovedgade/Toftebæksvej	Kryds	15	1	3	3	8	7	2	0	0	11	0	0	0	0	4
11	Nybrovej/Bagsværdvej/Engelsborgvej	Kryds	14	2	13	10	8	0	1	0	1	0	1	2	1	0	4
12	Virumvej/Fuglsangvej	Kryds	13	1	9	5	6	1	1	0	0	0	0	6	7	1	2
13	Furesø Parkvej/Virum Overdrevsvej	Kryds	12	0	5	8	6	0	0	0	0	3	2	7	5	0	4
14	Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej	Kryds	12	0	3	9	7	1	0	0	0	2	0	0	1	0	2
15	Skovbrynet/Fuglevadsvej	Kryds	12	0	5	8	4	0	0	0	0	0	2	4	4	0	4
16	Sorgenfrigårdsvej/Lyngbygårdsvej	Kryds	12	2	5	7	6	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
17*	Lyngby Hovedgade/Gammel Jernbanevej/Nørsgårdsvej	Kryds	11	1	2	5	5	2	1	2	0	5	0	2	1	0	4
18	Bredevej/Kongevejen/Bredesvinget	Kryds	11	0	6	6	6	0	0	0	0	6	0	7	6	1	4
19	Hummeltoftevej/Grønnevej	Kryds	10	0	3	2	5	0	2	1	0	0	0	1	1	0	2
20	Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej	Kryds	10	2	2	8	5	0	1	0	0	0	0	3	3	0	3
21	Toftebæksvej/Lyngbygårdsvej	Kryds	10	1	6	6	6	2	1	1	1	0	0	2	2	0	2
22*	Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej/Lyngby Torv	Kryds	10	1	2	1	2	4	1	0	0	11	0	2	1	0	3
23*	Buddingevej/Engelsborgvej	Kryds	10	0	4	4	5	0	3	2	1	0	1	7	4	0	2
24*	Lyngby Hovedgade nord for Toftebæksvej	Strækning	41	0	6	3	26	22	1	3	0	35	0	1	1	1	10
25*	Lyngby Hovedgade ml. Klampenborgvej og Nørsgårdsvej	Strækning	26	1	6	6	19	18	2	3	0	24	0	3	4	1	6
26*	Lyngby Hovedgade ml. Klampenborgvej og Toftebæksvej	Strækning	25	0	5	2	14	13	1	4	0	22	0	1	1	1	3
27	Fuglevadsvej syd	Strækning	19	0	5	15	11	9	0	2	2	0	4	0	2	0	3
28	I.C. Modewegs Vej	Strækning	18	1	4	8	6	0	2	0	1	12	1	1	1	0	2
29	Boelvej v. Hummeltofteskolen	Strækning	15	0	4	13	9	8	2	0	1	3	0	7	12	0	4
30	Parcelvej v. Virum Skole	Strækning	14	0	4	5	10	10	0	1	0	13	0	2	1	0	2
31	Gyrith Lemches Vej v. Lyngby Handelsskole	Strækning	12	0	1	2	3	13	0	0	3	0	0	0	0	0	0
32	Lundtoftevej øst for Helsingørmotorvejen	Strækning	11	1	9	13	4	0	0	1	2	12	9	7	9	1	9

Tabel 6: Opsummering af de 32 mest udpegede utrygge lokaliteter i Lyngby-Taarbæk Kommune.

*Der udarbejdes ikke løsningsforslag for denne lokalitet (se forklaring nedenfor).

Der udarbejdes ikke projektforslag for alle de udpegede lokaliteter. Flere af lokaliteterne er udpeget langs letbanetracéet. For disse udarbejdes der ikke løsningsforslag, da de ombygges i forbindelse med letbanebyggeriet. Det omfatter ID 3, 9 og 23.

Der er endvidere lokaliteter langs Lyngby Hovedgade (ID 1, 10, 17, 22, 24, 25, 26). Her foreligger der et parallelopdrag, hvor der udarbejdes løsningsforslag separat fra denne trafiksikkerhedsplan.

5

Workshop med skoler

D. 21. april 2022 blev der afholdt workshop med skoleledere, skolebestyrelse og færdselskontaktlærere. Formålet med workshoppen var at få viden om problematiske og velfungerende trafikforhold omkring skolerne. Herudover indeholdt workshoppen en diskussion af fælles problemstillinger omkring skolerne samt en diskussion af fremtidens skolevej.

På mødet deltog følgende skoler:

- Engelsborgskolen
- Hummeltofteskolen
- Lundtofte Skole
- Lyngby Private Skole (privatskole)
- Skt. Knud Lavard (privatskole)
- Trongårdsskolen
- Virum Skole

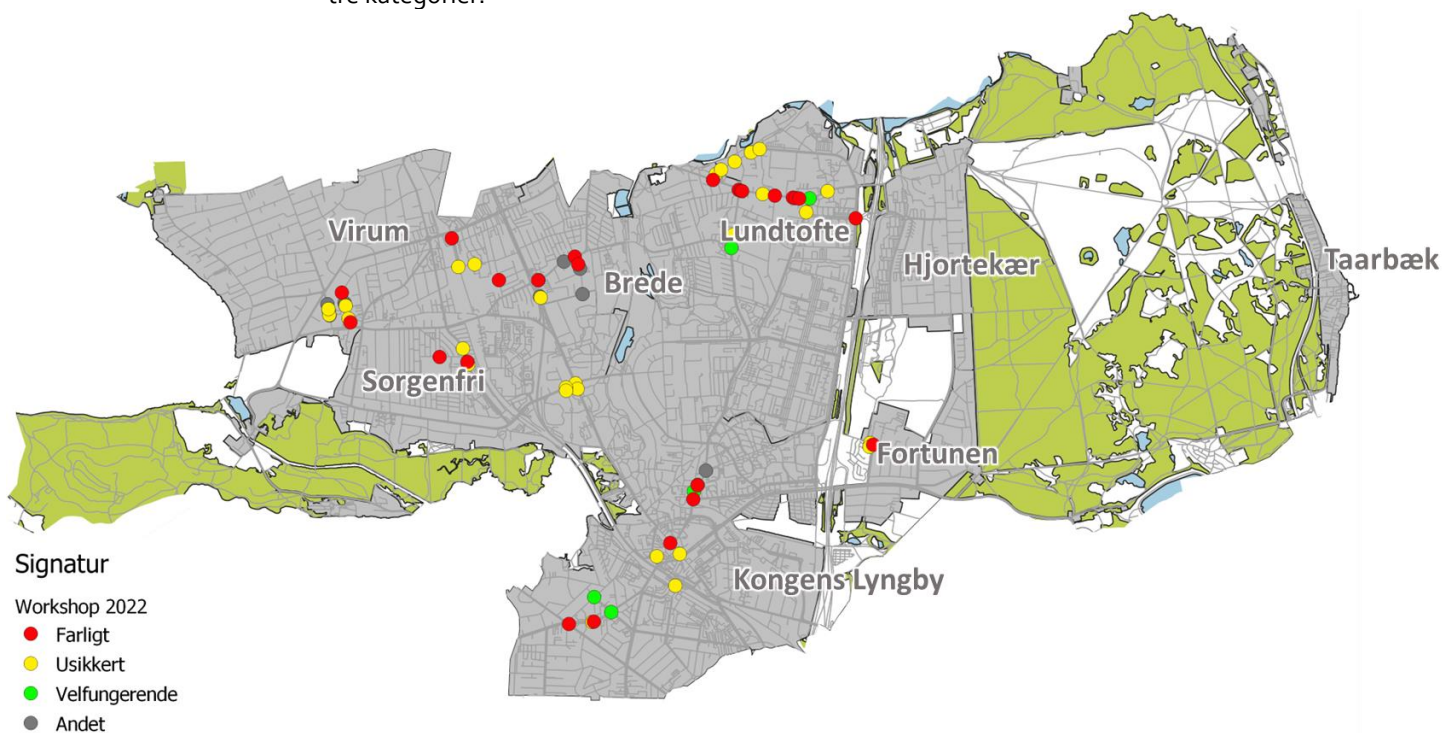
Efterfølgende har Fuglsanggårdsskolen, Kongevejsskolen og Sorgenfriskolen også bidraget med nyttig viden og inputs om trafiksikkerheden ved deres skoler.

I det følgende opsummeres hovedpointerne fra workshoppen og de efterfølgende inputs.

5.1

Trafikforhold omkring skolerne

På figur 44 ses udpegningerne fra workshoppen. Det var muligt at udpege steder som velfungerende (grønne), usikre (gule) eller farlige (røde). Derudover er der udpegninger, der er kategoriseret som andet (grå). Disse lokaliteter er beskrevet, uden at de var udpeget i en af de tre kategorier.



Figur 44: Udpegninger fra workshop d. 21. april 2022 med skolerepræsentanter i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er i alt 54 steder, der vurderes som farlige eller usikre, og fem steder, der vurderes som velfungerende.

De farlige eller usikre steder knytter sig primært til forhold omkring parkering og afsætning omkring skolerne samt krydsning af veje.

5.2 Fælles problemstillinger

Flere af de udfordringer, som skolerne oplever, er udfordringer, der går igen på de enkelte skoler. I det følgende fremhæves de fælles problemstillinger, som skolerne står overfor:

- Børn mangler træning til at begå sig i trafikken.
- Forældre er blevet mere utrygge på deres børns vegne. Det medfører, at færre børn får lov til at gå eller cykle.
- Der mangler gode fysiske rammer for parkering og afsætning omkring skolerne, så den rigtige adfærd kan anvises.
- Afsætning om morgenen kan forekomme kaotisk. Travle forældre giver stressede situationer.
- Parkeringsrestriktioner respekteres ikke. Der mangler parkeringskontrol ved skolerne.

5.3 Projektliste skolevejsanalyse 2017

Projektlisten fra Skolevejsanalyse 2017 er blevet vurderet i forbindelse med workshoppen med skolerne. I tabel 7 ses de 23 projektforslag fra 2017. Projekternes nuværende status er noteret. Projekterne er enten:

1. Udført eller planlagt udført indenfor 2022-2023
2. Prioriteret i projektlisten for Trafiksikkerhedsplan 2023-2027
3. Ikke prioriteret i projektlisten

De projekter, som ikke er prioriteret i projektlisten, er via prioriteringsmodellen ikke vurderet at skulle vægtes lige så højt som øvrige projekter på projektlisten. De ikke-prioriterede projekter kan dog i fremtiden blive prioriteret, men de behandles ikke yderligere i forbindelse med denne trafiksikkerhedsplan. Projektlisten for denne trafiksikkerhedsplan erstatter desuden projektlisten fra Skolevejsanalyse 2017.

ID	Lokalitet	Type	Løsningsforslag	Status
1	Frederiksdalsvej/Furesø Parkvej/Parcelvej	Lyskryds	Cykelsti og cykelboks på Furesø Parkvej. Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid	Udført/planlagt
2	Bagsværdvej/Engelsborgvej/Nybrovej	Lyskryds	Ombygning af nordvestlige hjørne og etablering af dobbeltrettet cykelsti fra Gammel Bagsværdvej til Engelsborgvej	Udført og supplerende projekt prioriteret i projektlisten
3	Parcelvej syd for Frederiksdalsvej	Strækning	Indkørselsforbud omkring skolens ringetid	Udført og supplerende projekt prioriteret i projektlisten
4	Kulsviervej/Nøjsomhedsvej/Ørholmvej/Egegårdsvej	Rundkørsel	Ombygning af rundkørsel og etablering af gennemgående fortove.	Udført/planlagt

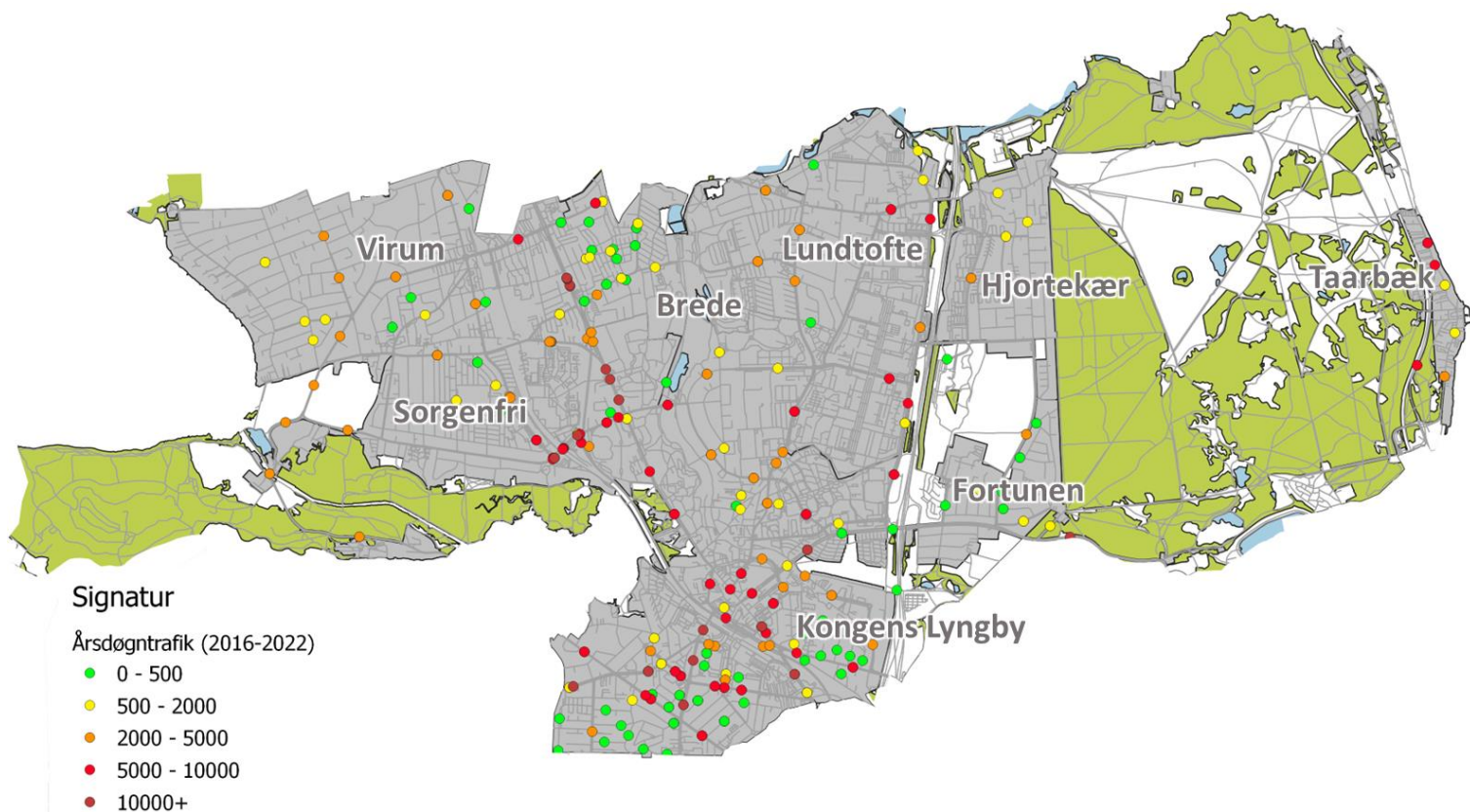
5	Engelsborgvej/Christian X's Alle	Lyskryds	Fodgængertryk i signal for forlængelse af grøntid	Udført/planlagt
6	Virumvej/Virumgårdsvej/Fuglsangvej	Vigepligtsreguleret kryds	Ny krydsningshelle på Virumvej ud for indkørsel til cykelparkering	Prioriteret i projektlisten
7	Rævehøjvej/Hjortekærvej	Vigepligtsreguleret kryds	Hastighedszone på 40 km/t i krydsområdet og etablering af pudebump	Ikke prioriteret i projektlisten
8	Fuglsangvej	Strækning	Indsnævring til 1 spor ved at etablere sideheller ud for Hasselvej	Ikke prioriteret i projektlisten
9	Toftebæksvej/Carlshøjvej	Vigepligtsreguleret kryds	Midterheller på Toftebæksvej og gennemført fortov på Carlshøjvej	Denne er ikke relevant mere og er ikke prioriteret i projektlisten
10	Parcelvej nord for Floradalen	Strækning	Hastighedszone på 40 km/t og ombygning af bump til pudebump	Ikke prioriteret i projektlisten
11	Taarbæk Strandvej	Strækning	Standningsforbud med afsætning tilladt omkring ringetid	Udført/planlagt
12	Furesøvej mellem Højdevej og Furesø Parkvej	Strækning	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævring til 1 spor	Ikke prioriteret i projektlisten
13	Nøjsomhedsvej/Danmarksvej	Vigepligtsreguleret kryds	Gennemført fortov på tværs af Danmarksvej	Prioriteret i projektlisten
14	Boelvej	Strækning	Gennemført fortov på alle sideveje og etablering af hævet flade ved indkørsel til hallen	Hævet flade i prioriteret i projektlisten
15	Hjortekærvej/Trongårdsvej	Vigepligtsreguleret kryds	Ombygning af cykelsti og etablering af gennemført fortov på Trongårdsvej	Ikke prioriteret i projektlisten
16	Gammel Bagsværdvej/Christian X's Alle	Rundkørsel	Ombygning af T-kryds til en minirundkørsel. Afsætningspladser opretholdes	Udført/planlagt
17	Nørgaardsvej/Kanalvej	Vigepligtsreguleret kryds	Midterhelle på Nørgaardsvej	Ikke prioriteret i projektlisten
18	Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej	Vigepligtsreguleret kryds	Gennemført fortov på Carlshøjvej og opsætning af "Din Fart" på Sorgenfrigårdsvej	Nyt projekt prioriteret i projektlisten
19	Højdevej	Strækning	Hastighedszone på 40 km/t og etablering af punktvisse indsnævring til 1 spor	Ikke prioriteret i projektlisten
20	Geels Plads/Fuglsanggårds Alle/Askevænget	Vigepligtsreguleret kryds og strækning	Etablering af afsætningsspor langs Geels Plads og opsætning af standningsforbud på Askevænget.	Ikke prioriteret i projektlisten
21	Kongsvænget i svinget og mod Kongsbjergvej	Strækning	Ensretning mod nord og etablering af delt sti mod syd på Kongsvænget fra Kongsbjergvej til skolen. Rød asfalt i krydset ved skolen.	Nyt projekt prioriteret i projektlisten
22	Lyngby Torv/Jernbanevej	Lyskryds	Forbedring af støtteheller og genopretning af cykelsti under broen.	Ikke relevant pga. letbane
23	I. C. Modewegs Vej	Strækning	Cykelsti fra Møllestien til Bredevej	Prioriteret i projektlisten

Tabel 7: Skolevejsprojekter fra Skolevejsanalyse 2017. I kolonnen 'Status' er noteret om et projekt er udført eller er planlagt, om projektet er prioriteret i projektlisten for Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 eller om projektet ikke er prioriteret i denne omgang.

6

Trafiktal og hastighedsmålinger

Lyngby-Taarbæk Kommune foretager løbende registreringer af trafikmængder og bilernes hastigheder på kommunes veje. Baseret på udtræk i trafikdataportalen Mastra er det muligt at kortlægge døgntrafikken og hastighedsmålinger i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2016-2022. I figur 45 ses årsdøgntrafikken på kommunens veje. Det ses, at trafikintensiteten er størst på de store trafikveje.



Figur 45: Årsdøgntrafikken (antal køretøjer pr. døgn) på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje i perioden 2016-2022.

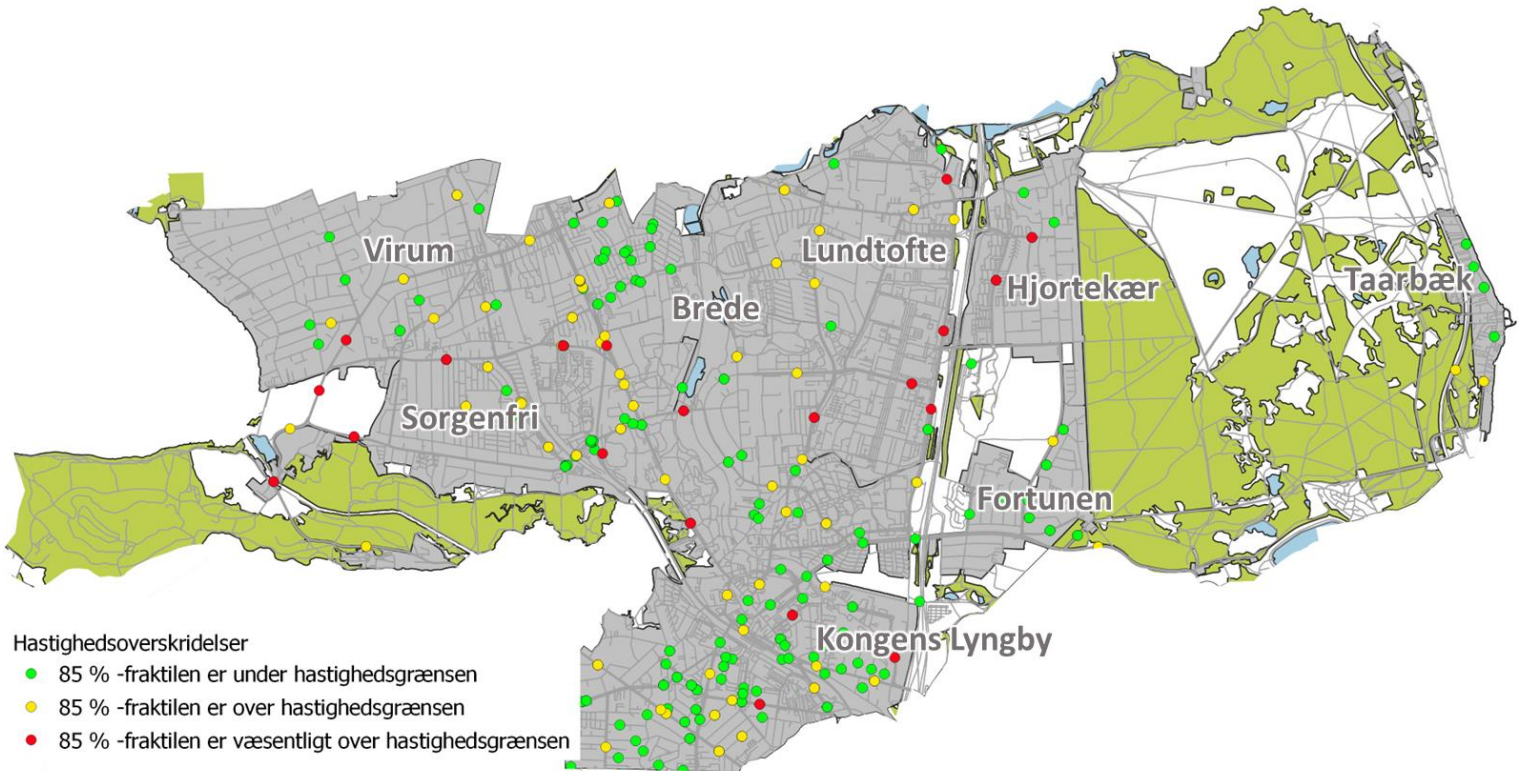
Hastighedsmålinger på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje er undersøgt med henblik på at udpege strækninger, hvor der forekommer væsentlige overskridelser af hastighedsgrænsen. I figur 46 er hastighedsmålinger i perioden 2016-2020 kortlagt.

Hastighedsniveauet for 85 % -fraktilen er vist for hvert punkt. 85 % -fraktilen er den hastighed, som 85 % af de registrerede køretøjer holder sig under. Punkterne er opdelt i, om der sker mindre eller væsentlige hastighedsoverskridelser, samt hvor der ikke sker nogen overskridelser.

Væsentlige og mindre hastighedsoverskridelser er defineret ved:

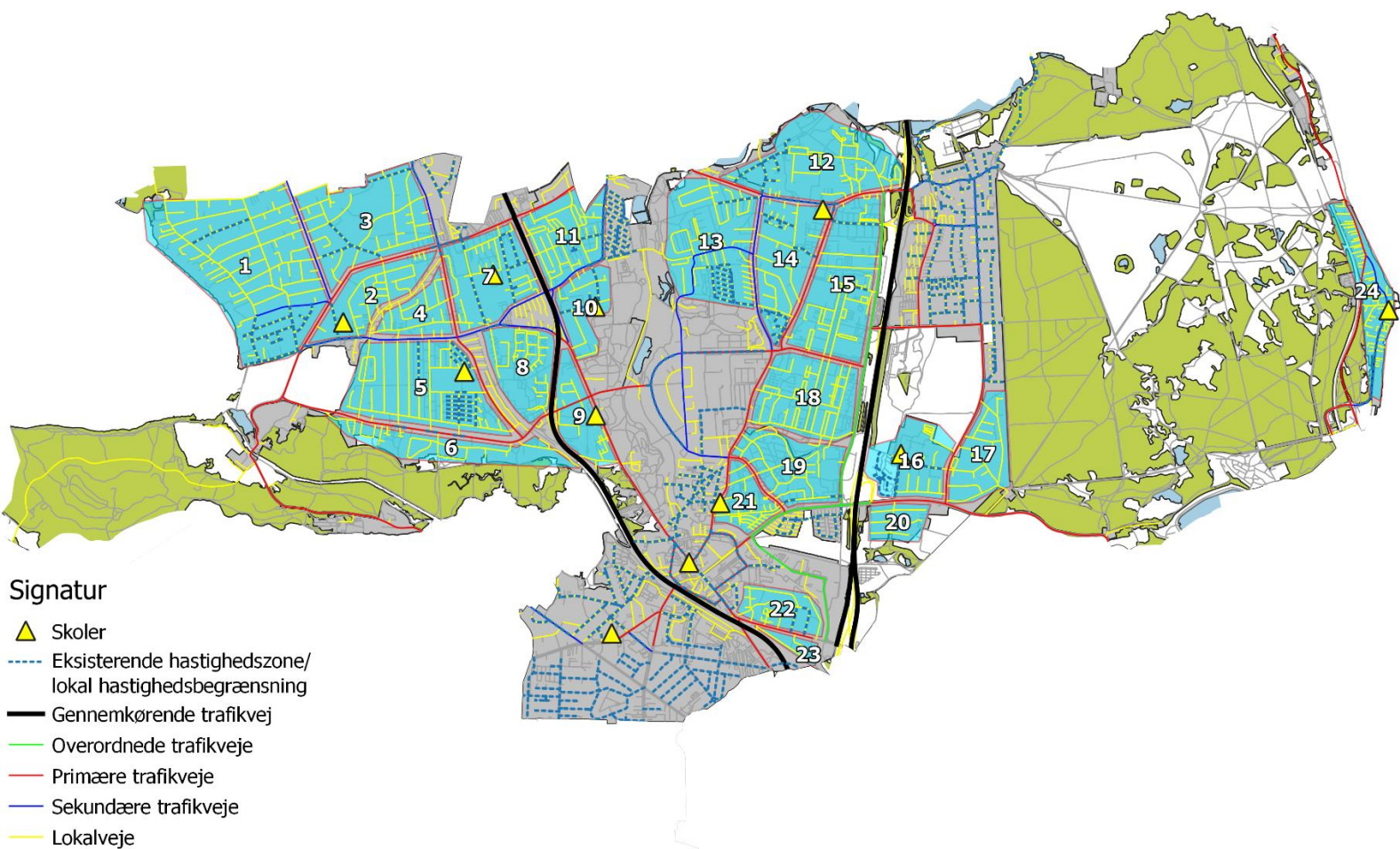
- **Væsentlig overskridelse:**
85 % -fraktilen er over hastighedsgrænsen + 10 % + 3 km/t
- **Mindre overskridelse:**
85 % -fraktilen er over hastighedsgrænsen men under grænsen for væsentlig overskridelse

Hvis hastighedsgrænsen på en vej er 50 km/t, så vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være $50 \text{ km/t} + 5 \text{ km/t} + 3 \text{ km/t} = 58 \text{ km/t}$.



Figur 46: Kort over registreret hastighedsniveau for 85 % -fraktilen på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje.

Ud af de i alt ca. 700 hastighedsmålinger på kommunens veje i 2016-2022 er 5 % væsentligt over hastighedsgrænsen. For 58 % af hastighedsmålingerne viser 85 % fraktilen mindre hastighedsoverskridelser. For 37 % af hastighedsmålingerne er 85 % fraktilen lig med eller under hastighedsgrænsen.



Figur 47: Lyngby-Taarbæk Kommune opdelt i zoner, egnet til hastighedszoner. Nummereringen er ikke prioriteret.

Et vigtigt led i at optimere trafikikkerheden i Lyngby-Taarbæk Kommune er at reducere hastigheden på vejene. Det gør det mere trygt at færdes langs vejene og mere sikkert at krydse dem.

I figur 47 er Lyngby-Taarbæk Kommune opdelt i 24 hastighedszoner, hvor det vil være hensigtsmæssigt at indføre 40 km/t hastighedsbegrænsning, eller på anden vis at farddæmpe områdets veje. Ud over 40 km/t zoner, kan der arbejdes på at indføre lavere hastigheder på udvalgte strækninger på både trafik- og lokalveje. Det kan fx være på strækninger ved skoler eller veje uden cykelsti. De områder, der ikke indgår i zonerne, er enten allerede omfattet hastighedszoner eller anden farddæmpning, som fx mange af vejene i og omkring Lyngby Centrum.

Flere strækninger (bl.a. Fuglevadsvej og Grønnevej, mv.) er vurderet særskilt i de øvrige analyser, og der er udarbejdet løsningsforslag til reducere af bilernes hastighed (se projektlisterne til sidst i denne rapport). De strækninger er derfor ikke nødvendigvis en del af en hastighedszone.

Hastighedszonerne afgrænses hovedsageligt af de overordnede, primære og sekundære trafikveje – altså veje, som er hovedtrafikårer i Lyngby-Taarbæk Kommune. Disse veje friholdes

for så vidt fra hastighedszonerne. Enkelte hastighedszoner omfatter dog korte strækninger af sekundær eller primær trafikvej.

Det vil blive prioriteret at indføre hastighedszoner omkring kommunens skoler. Lavere hastighed på skolevejene øger trygheden for forældre og skolebørn, der færdes til fods og på cykel. Det gælder særligt disse zoner:

- Zone 12, 13 og 14 ved Lundtofteskolen
- Zone 5 ved Hummeltofteskolen
- Zone 19 og 21 ved Lindegårdsskolen

Område 2 ved Virum Skole er allerede vedtaget som hastighedszoner.

Taarbæk Strandvej har en lokal hastighedsgrænse på 40 km/t og er farddæmpet. En lokal hastighedszone (zone 23) vil derfor omfatte de omkringliggende stikveje i Taarbæk, som supplerer til den i forvejen nedsatte lokale hastighed på Taarbæk Strandvej.

Lyngby-Taarbæk Kommune er endvidere med i en forsøgsordning om etablering af 40 km/t-zoner, som omfatter at kommunen vil kunne nedsætte hastigheden til 40 km/t i områder eller på strækninger, der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Det er en ordning, som løber frem til 25. juni 2025.

8 Målsætninger og fokusområder

I dette kapitel fastlægges Lyngby-Taarbæk Kommunes målsætninger for trafiksikkerheden på kommunens veje. Dette særligt med henblik på at reducere antallet af ulykker.

Herudover fastlægges også kommunens fremtidige fokusområder i det videre arbejde med forbedring af trafiksikkerheden i Lyngby-Taarbæk Kommune.

8.1 Mål for trafiksikkerheden

Tidligere målsætning

Lyngby-Taarbæk Kommune valgte i den seneste trafiksikkerhedsplan for perioden 2012-2015 følgende målsætning:

Antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadedekomne skal reduceres med 55 % frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005

Herved skulle der i 2015 højst være:

- Ni dræbte og alvorligt tilskadedekomne
- 12 lettere tilskadedekomne

I 2015 registrerede politiet ingen dræbte, otte alvorligt tilskadedekomne og to lettere tilskadedekomne på kommunens veje. Således levede Lyngby-Taarbæk Kommune op til målsætningen i Trafiksikkerhedsplan 2012-2015.

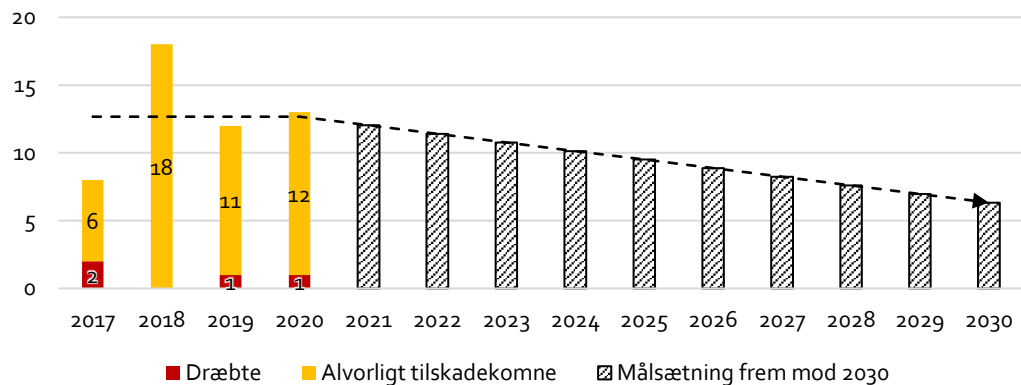
Målsætning fremadrettet

Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet nye mål for trafiksikkerheden for perioden 2021-2030. Målsætningen for 2030 er, at antallet af dræbte og **alvorligt** tilskadedekomne skal halveres i 2030 med udgangspunkt i årene 2017-2019. Den nationale målsætning har Lyngby-Taarbæk Kommune valgt at følge.

I perioden 2017-2019 er der i gennemsnit årligt registreret én dræbt og 12 alvorligt tilskadedekomne i trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune. Dette antal skal herved reduceres til maksimalt nul dræbte og seks alvorligt tilskadedekomne i 2030.

Målsætningen for 2027, hvor indeværende trafiksikkerhedsplans planperiode udløber, er, at antallet af dræbte reduceres til nul og antallet af alvorligt tilskadedekomne reduceres til maksimalt otte, jf. figur 48 på næste side. Det svarer til hvad kommunen opnåede i 2015, men det skal ses i forhold til, at der i årene 2017-2019 er registreret væsentligt flere dræbte og alvorligt tilskadedekomne end i 2015.

Dræbte og alvorligt tilskadekomne ift. Færdselssikkerhedskommissionens nationale målsætning for perioden 2021-2030



Figur 48: Dræbte og tilskadekomne på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje i perioden 2017-20 samt kommunens målsætning for antallet af personskader pr. år frem mod 2030.

Foruden målsætningen om færre trafikulykker har Lyngby-Taarbæk Kommune en målsætning for 2027 om, at kommunens borgere skal føle sig mere trygge, når de færdes på kommunens veje.

Opsummeret, er Lyngby-Taarbæk Kommunes målsætninger for trafiksikkerheden i 2027:

- Ikke nogen dræbte og højst otte alvorligt tilskadekomne i trafikken
- 75 % af alle trafikanter på kommunens veje skal føle sig trygge i trafikken
- 85 % af alle børn skal føle sig trygge på deres skolevej
- 80 % af cyklister skal føle sig trygge i trafikken

Lyngby-Taarbæk Kommune vil følge op på disse målsætninger ved ny trafiksikkerhedsplan med tilhørende undersøgelser når denne trafiksikkerhedsplan er udløbet i 2027.

Samfundsøkonomiske gevinster ved at forbedre trafiksikkerheden

For samfundet generelt er udgifterne ved trafikulykker og tilskadekomne væsentlige. De samfundsøkonomiske omkostninger beregnes årligt af DTU og for 2022 er de personrelaterede omkostninger:

- **Pr. dræbt:** 39.717.831 kr.
- **Pr. alvorligt tilskadekomne:** 6.212.052 kr.
- **Pr. personskade i gennemsnit:** 5.125.234 kr.

De største udgifter for de offentlige kasser er velfærdsudgifter til pleje, genoptræning, og førtidspension mv.

I Vejdirektoratets folder fra 2013 "Offentlige udgifter ved trafikulykker" opgøres de gennemsnitlige udgifter pr. personskade registreret hos politiet til ca. 600.000 kr. Omkring to tredjedele af disse udgifter dækkes af kommunernes kasse, svarende til omkring 400.000 kr.

Med 13 dræbte og tilskadekomne pr. år i gennemsnit i perioden 2017-2019 skønnes det, at personskaderne i den periode årligt pålagde Lyngby-Taarbæk Kommune udgifter på omkring 5,5 mio. kr.

Hvis det forudsættes, at Lyngby-Taarbæk Kommune lever op til målsætningen på maks. otte dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2027 skønnes det at medføre en besparelse på 2 - 5 mio. kr. for kommunen.

Skønnet er dog på baggrund af usikkerheder om omkostningerne pr. personskade, da det afhænger af flere faktorer som alder, behandlingsforløb mv, samt prisforskelle for behandling i dag i forhold til priserne i 2012, som Vejdirektoratets folder tager udgangspunkt i.

8.2 Fokusområder

Der er udpeget fem fokusområder, hvor der gøres en særlig indsats for at nå kommunens målsætninger. Fokusområderne er blevet til som følge af baggrundsanalyserne omfattende trafikulykker, borgerundersøgelsen, borgerhenvendelser til forvaltningen og en workshop med skoler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

For hvert fokusområde er der udpeget en række indsatser, der skal sættes i gang i planperioden 2023-2027 og skal bidrage til at realisere planens målsætning. Fokusområderne er beskrevet på de følgende sider.

De fem fokusområder er:

- Krydsulykker
- Lette trafikanter
- Skoleveje
- Høj hastighed
- Unge bilførere (under 25 år)

8.2.1 Krydsulykker

Der er en væsentligt større andel krydsulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje end på landsplan. Således er over halvdelen af trafikulykkerne i Lyngby-Taarbæk Kommune registreret i kryds. Højresvingsulykker er både den mest hyppigt forekomne ulykkesituation i kryds og også den ulykkesituation, der har medført flest personskader.

I alt er der registreret 56 højresvingsulykker i perioden 2016-2020.

Indsatser

Som led i bekæmpelsen og forebyggelsen af krydsulykker bør der være fokus på at udbedre de ulykkesbelastede kryds, som er udpeget i ulykkesanalysen.

Der er flere ulykkesbelastede kryds langs letbanetracéet. Disse kryds er enten under ombygning nu eller planlægges ombygget, som led i letbanebyggeriet. Derfor er der ikke foreslået ændringer i disse kryds. Dog vil kommunen 3-5 år efter at letbanen er sat i funktion undersøge ulykkesbilledet i krydsene langs letbanetracéet. Herved kan det belyses, om ulykkesbilledet før letbanen er fortsat, om der sker færre ulykker, eller om der sker flere og andre typer ulykker.

Kampagner er også et vigtigt værktøj i bekæmpelsen og forebyggelsen af krydsulykker. Kampagner som "Brug 2 sekunder mere" er med til at øge trafikanternes opmærksomhed i krydsene.

Herudover kan hastighedsreducering – både via hastighedszoner og fysiske fartdæmpere – gøre krydsene mere sikre. Det gælder særligt for vigepligtsregulerede kryds.

Virkemidler

- Opmærksomhedskampagner (fx "Brug 2 sekunder mere")
- Udbedring af ulykkesbelastede kryds
- Hastighedsreduktion – mest relevant ved vigepligtsregulerede kryds
- Ulykkesanalyse i kryds langs letbanetracéet 3-5 år efter letbanen er sat i funktion

8.2.2

Skoleveje

Sikre skoleveje er en vigtig forudsætning for, at forældre føler sig trygge ved at lade deres børn færdes alene til og fra skole. Hvis vejene omkring skolerne opleves som utrygge, fx pga. høj fart eller meget trafik, vil færre forældre lade deres børn færdes alene på vejene. Dette medfører, at flere forældre kører deres børn til og fra skole.

Derfor er det vigtigt at gennemføre udpegede skolevejsprojekter. Fysiske projekter på Lyngby-Taarbæk Kommunes skoleveje skal følges op med kampagner, kommunikation og inddragelses- og undervisningsforløb, der kan få flere til at gå og cykle til skole.

Indsatser

I 2017 blev der gennemført en skolevejsanalyse for Lyngby-Taarbæk Kommune, hvor der blev udpeget 23 projekter til optimering af skolevejene. I 2022 er der udpeget nye skolevejsprojekter som supplement til skolevejsprojekterne fra 2017.

Målrettet kommunikation med oplysninger til forældre, når kommunen forbedrer de fysiske forhold på en vej nær en skole eller på en skoles ankomstarealer, vil holde forældrene opdaterede om skolevejene. Budskabet i kommunikationen skal være, at det nu er blevet endnu mere sikkert at færdes til fods og på cykel til det specifikke undervisningssted.

Skolernes trafikpolitik omsættes og formidles i højere grad til forældre og elever, herunder at arbejde med anbefalede skoleruter og udpege afsætningsområder, for at bidrage til adfærdændringer på skolevejene. Der bør arbejdes på at alle skoler for mål for færdselsundervisning på alle klassetrin jf. fællesmål for færdselsundervisning, som integreres i skolernes trafikpolitik.

Yderligere vil et overblik over de sikreste skoleruter for hver skole kunne guide forældre, så de er mere trygge ved at sende deres børn ud på cykel og til fods. Disse ruter vil kunne indarbejdes i skolernes trafikpolitik.

Virkemidler

- Udførsel af skolevejsprojekter fra projektlisten 2022
- Skolestartkampagner
- Alle børn cykler og Bevæg dig til skole kampagner og lignende initiativer til motivation af elever og forældre til at transportere sig til skole uden bil.
- Informationsmateriale om fysiske forbedringer på skolevejene
- Opdateret trafikpolitik på alle skoler, med mål om færdselsundervisning på alle klassetrin jf., fælles mål for færdselslære
- Hastighedsreducering på skolevejene

- Samarbejde mellem skoler, forvaltning og politi med netværksmøder
- Udpegning af anbefalede skoleruter

8.2.3

Høj hastighed

Høj hastighed er blandt de væsentligste faktorer til, at ulykker sker. Samtidig har hastigheden stor betydning for, om ulykkerne resulterer i personskade. Foruden øget ulykkesrisiko medfører høj hastighed også øget utryghed. Dette kan påvirke andre trafikanters valg af transportmiddel, hvor fx cyklen fravælges til fordel for bilen.

I perioden 2016-2022 har Lyngby-Taarbæk Kommune foretaget 450 trafikregistreringer, med registrering af biltrafikkens hastighed. I lidt under halvdelen af registreringerne ses det, at 85 % fraktilen ligger over hastighedsgrænsen. Det vil sige, at 15% af køretøjerne i disse registreringer kører for hurtigt. Lidt under 10 % af trafikregistreringerne viser væsentlige hastighedsoverskridelser³.

I borgerundersøgelsen, gennemført i foråret 2022, er høj fart udpeget som en af de primære årsager til utryghed i trafikken. Desuden har Lyngby-Taarbæk Kommune modtaget 33 borgerhenvendelser i perioden 2020-2022, der drejer sig om høj fart.

Lyngby-Taarbæk Kommune deltager i de kommende år desuden i en national forsøgsordning med 40 km/t hastighedszoner, hvilket gør det nemmere for kommunen at etablere hastighedszoner i forsøgsperioden.

Indsatser

Fysiske hastighedsdæmpende tiltag, som vejbumper, indsnævring og hastighedszoner er blandt de vigtigste værktøjer for at reducere bilernes hastighed på vejene.

Kampagner og holdningsbearbejdende tiltag er også et vigtigt værktøj for at reducere antallet af bilister, der kører for stærkt. Som minimum støttes op om nationale kampagner og arbejdes for regionale kampagner. Kampagner kan være opstilling af "Sænk farten – bare lidt"-skilte på strækninger, hvor der registreres høj fart. Kampagner kan også foregå digitalt via kommunens hjemmeside og Facebook-side, hvor farerne ved høj fart beskrives.

Herudover er samarbejdet med politiet også essentielt, så der kan gennemføres politikontrol, herunder mobil hastighedskontrol, hvor der opleves udfordringer. "Din fart" tavler, der viser bilisternes hastighed, kan også have en positiv effekt på hastigheden.

Virkemidler

- Kampagner – både via skiltning og digitalt
- Politikontrol
- 40 km/t hastighedszoner og fysiske fartdæmpere
- Mobile fartvisere ("Din fart"-tavler), der viser bilisternes fart når de passerer dem

8.2.4

Unge bilførere (under 25 år)

Unge (18-24-årige) er generelt overrepræsenterede i ulykkesstatistikken i Danmark. Det samme er gældende i Lyngby-Taarbæk Kommune. 17 % af de involverede i trafikulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje er i aldersgruppen 18-24 år.

³ Væsentlig hastighedsoverskridelse defineres ved hastighedsgrænsen +10 % +3 km/t. Fx ved 50 km/t hastighedsgrænse vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være 50 km/t +10 % +3km/t = 58 km/t og derover.

Unge i denne aldersgruppe er mere risikovillige i trafikken. Ulykkerne med de unge sker ofte i personbil, og udgør en alt for stor andel.

Indsatser

Indsatserne over for de unge skal primært ske gennem kampagner og andre holdningsbearbejdende tiltag fx i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik. Typisk er der fokus på færdselsundervisning i folkeskolen, men kun i mindre grad på ungdomsuddannelserne. Det anbefales derfor, at der i samarbejde med ungdomsuddannelserne udarbejdes trafikpolitikker og herunder rettes fokus på færdselsundervisning. Der bør også ses på muligheden for at italesætte problemet over for kommende elever i forbindelse med undervisningsforløb på køreskoler i kommunen.

Virkemidler

- Kampagner og holdningsbearbejdende tiltag rettet mod unges adfærd i trafikken
- Kampagner fra Rådet for Sikker Trafik (gennemføres i dialog med Rådet for Sikker Trafik)
- Trafikpolitikker på ungdomsuddannelser i kommunen

8.2.5

Lette trafikanter

Når fodgængere og cyklister er impliceret i en trafikulykke, er der stor risiko for, at de kommer til skade, da ulykkerne ofte sker i sammenstød med en bil eller et andet køretøj. Derfor betegnes fodgængere og cyklister som lette trafikanter.

Ulykker med lette trafikanter finder ofte sted i byområder, hvor de udgør en større andel i trafikken og hvor der er flere konfliktpunkter med biler.

Cyklister udgør lidt over halvdelen af tilskadekomne i trafikken på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje. Fodgængere udgør lidt over en fjerdedel af tilskadekomne. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere altså 77 % af tilskadekomne men udgør kun 25 % af involverede i trafikulykker på kommunens veje. Der er altså særligt stor risiko for personskade når ubeskyttede trafikanter er involverede i trafikulykker.

Indsatser

Som en del af trafiksikkerhedsplanen foreslås en række projekter for at forbedre de fysiske forhold for lette trafikanter, herunder cykelstier, sikre krydsningspunkter og lavere hastighed for biltrafikken.

Fysiske forbedringer er et vigtigt tiltag, men arbejdet med adfærdsændringer i trafikken er mindst lige så vigtigt. Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor støtte op om nationale kampagner, eksempelvis cykelhjelmkampagner, og der arbejdes for regionale kampagner.

Herudover kan opmærksomhedskampagner øge trafiksikkerheden, som fx "Brug 2 sek. mere", som bl.a. bruges nær ved kryds og opfordrer trafikanter til at bruge lidt ekstra tid til at orientere sig i kryds.

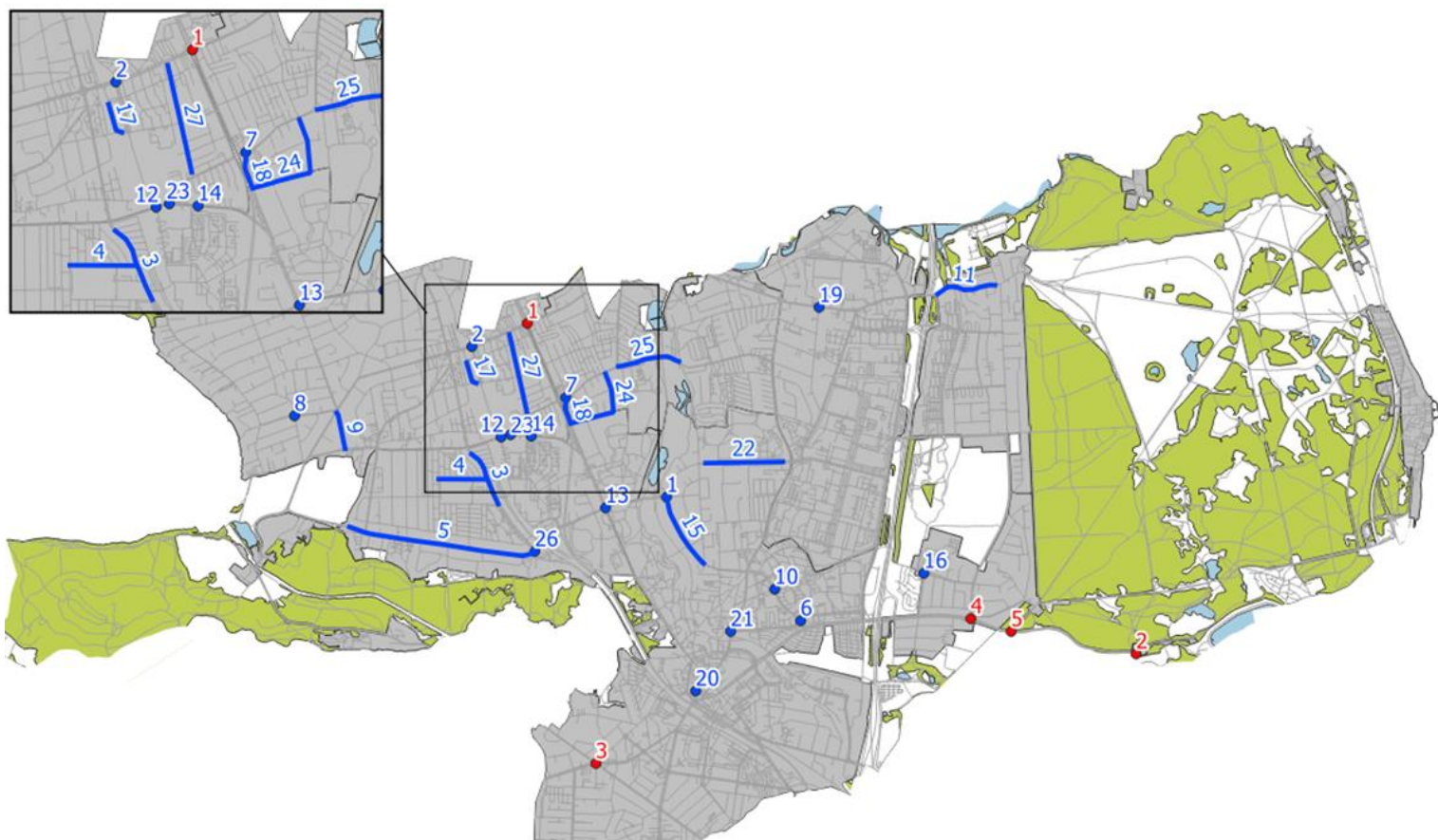
Virkemidler:

- Hastighedsdæmpning
- Sikre krydsningsmuligheder
- Cykelhjelmkampagner
- Opmærksomhedskampagner
- Udbedring af ulykkesbelastede lokaliteter, hvor lette trafikanter er involveret i ulykker

Udover at forebygge ulykker med lette trafikanter i de udpegede uheldsbelastede og utrygge lokaliteter, arbejder kommunen også på at styrke grøn mobilitet gennem bæredygtighedsstrategien og en kommende cykelstrategi. Cykelstrategien giver et samlet strategisk grundlag for arbejdet med at styrke cyklisme i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der kortlægges "missing links" i cykelstinet og udpeges indsatser for at fremme cyklisme som led i en styrket grøn mobilitet.

Prioriteret projektlister

På baggrund af ulykkesundersøgelsen, borgerundersøgelsen, workshoppen med skoler og indsamlede borgerhenvendelser, er der udarbejdet løsningsforslag for 32 anlægsprojekter til forbedring af trafikikkerheden i Lyngby-Taarbæk Kommune. Alle lokaliteterne er udpeget i mindst én af baggrundsundersøgelserne, og nogle af lokaliteterne er blevet udpeget i flere af undersøgelserne. Alle 32 anlægsprojekters lokalitet kan ses i figur 49. Projektlokaliteterne er opdelt ud fra om de er ulykkesbelastede (5 projektforslag) eller om de er udpeget ud fra oplevet utryghed (27 projektforslag – borgerundersøgelsen, workshoppen, borgerhenvendelser).



Figur 49: Oversigt over anlægsprojekter. Nummereret i prioriteret rækkefølge.

Projekterne er mange og udgør et stort investeringsbehov. Der er derfor behov for at prioritere, hvilke projekter Lyngby-Taarbæk Kommune bør lave først. Der er derfor foretaget en prioritering af projekterne, så det projekt, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune får mest penge prioriteres højest.

Hvert projekt er prioriteret i forhold, hvordan projektet vurderes at forbedre trafikikkerheden og trygheden i Lyngby-Taarbæk Kommune. Herudover indgår anlægsomkostningerne i prioriteringen, så de projekter, hvor der opnås størst mulig effekt pr. investeret krone, prioriteres højest.

Der findes ikke faste metoder eller modeller for, hvordan et projekts effekt på tryghed og trafikikkerhed kan måles. Særligt tryghed kan være svært at kvantificere, da der er mange forskellige faktorer, der har betydning for den oplevede tryghed.

Projekterne er opdelt i to prioriteringslister:

1. Projekter forbundet med ulykkesbelastede lokaliteter
2. Projekter forbundet med oplevet utryghed

Prioritering – ulykkesbelastede lokaliteter

Trafiksikkerhedsprojekterne prioriteres ved en samfundsøkonomisk analyse efter førsteårsforrentning (FYR), svarende til anbefalingerne i Vejdirektoratets håndbog 'Trafiksikkerhedsberegninger og ulykkesbekæmpelse' fra 2015.

Prioritering – forbundet med oplevet utryghed

For prioriteringslisten forbundet med oplevet utryghed, har Lyngby-Taarbæk Kommune valgt, at følgende faktorer udover økonomien skal lægge til grund for, om et projekt skal prioriteres højt.

- Antallet af registrerede uheld på lokaliteten og projektets uheldsforebyggende effekt
- Bilerne hastighed på lokaliteten og projektets effekt til at mindske hastighedsoverskridelser
- Antallet af køretøjer
- Den skilte hastighed
- Antallet af borgere, der har udpeget lokaliteten som utryg
- Hvorvidt lokaliteten er udpeget i de indsamlede borgerhenvendelser
- Hvorvidt lokaliteten er udpeget som 'farlig' eller 'usikker' i workshopen med skoler

Modellen sikrer således, at projekter, hvor der forekommer mange uheld, hvor hastigheden er høj, og der er store hastighedsoverskridelser, hvor der er mange køretøjer, hvor kommunen har modtaget borgerhenvendelser, hvor der er mange borgere, der føler der er utrygt og hvor skolerepræsentanter oplever udfordringer, prioriteres højest.

I projektlisterne er der for hver lokalitet angivet de oplevede og/eller registrerede udfordringer:

- Hvis lokaliteten er ulykkesbelastet, beskrives ulykkesmønsteret.
- Hvis udfordringerne knytter sig til borgerundersøgelsen, borgerhenvendelser og/eller workshopen, nævnes udfordringer ved "henvendelse om...". Disse oplevede udfordringer er altså ikke nødvendigvis registreret via trafikregistreringer.

Der henvises til bilag 1 *Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 – Prioriteringsmodel* for mere detaljeret beskrivelse af prioriteringsmodellen.

Prisoverslagene for anlægsprojekterne er baseret på grove anlægsskøn. Det vil sige at der kan være usikkerhed om det præcise anlægsoverslag. Til hvert anlægsskøn er desuden lagt uforudsete udgifter samt udgifter til projektering. I anlægsskønnene er ikke taget højde for ledningsarbejder, ekspropriation, mv. Prisoverslagene er ekskl. moms. For projekter, hvor der foreslås alternative eller efterfølgende løsningsforslag, er det kun det første – primære – løsningsforslag, der er lavet anlægsskøn for.

For nogle af projektforslagene er foreslået eventuelle, supplerende eller alternative løsningsforslag. Anlægsskønnene omfatter kun de **primære** løsningsforslag og ikke eventuelle, supplerende eller alternative løsningsforslag.

Projekterne er vist i prioriteret rækkefølge, hvor projekterne er prioriteret i forhold til projekternes effekt på trafiksikkerhed og oplevet tryghed set i forhold til anlægsoverslaget. Dette sikrer, at de projekter, hvor der opnås mest effekt for pengene prioriteres højest.

9.1.1

Projekter forbundet med ulykkesbelastede lokaliteter

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægs-skøn (kr.)
1	Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej	3 højresvingsulykker på Kongevejen, 2 venstresvingsulykker på sekundærretningen, høj fart, tæt trafik.	Førgrønt og førørdt for cyklister på Kongevejen. Bileres stoplinje på Kongevejens sydlige vejtilslutning trækkes tilbage 5 m ift. cyklisternes stoplinje på. Efterfølgende: Analyse af højresvingsulykker og før/efter etablering af bundet venstresving.	140.000
2	Klampenborgvej v. Enghavevej	Soloulykker, vådt føre, hastighed.	Lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t, pudebump (1 i hver retning) vest for Enghavevej og pudebump (1 i hver retning) syd for Enghavevej. Pudebump placeres mellem vejkant og eksisterende midterhelle. På Klampenborgvej nord og syd for Enghavevej forvarsles bumpene ca. 150 m før bumpene med A36 tavle.	320.000
3	Bagsværdvej/Nybrovej/Engelsborgvej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	2 højresvingsulykker. Henvendelser om dårlige oversigtsforhold, høj fart, tæt trafik, kaos med cyklister om morgenen.	Fjerne blå cykelfelter på nær dem, der krydser Nybrovej. Stoplinje for ligeudkørende biltrafik i sydøstlige vejgren (Nybrovej) trækkes tilbage 5 m ift. cykelstiens stoplinje.	35.000
4	Klampenborgvej/Hjortekærvej	Mange ulykker med køretøjer, der svinger fra Hjortekærvej. Mange ulykker, hvor cyklister påkøres.	Ombygning af krydset til signalanlæg.	1.820.000
5	Klampenborgvej/Ermelundsvej	Køretøjer fra Ermelundsvej ved udkørsel påkører Klampenborgvej.	Ombygning af krydset til signalanlæg.	2.730.000

9.1.2

Projekter forbundet med utryghed

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
1	Skovbrynet v. Fuglevad og Fuglevadsvej	Henvendelser om høj fart, dårlige oversigtsforhold.	Hævet flade på Skovbrynet ved Møllevej. 40 km/t hastighedszone forlænges, så den påbegyndes umiddelbart før den nye hævede flade.	550.000
2	Frederiksdalsvej/Skovridergårdsvej/Geels Plads	Henvendelser om dårlige oversigtsforhold, særligt til cykelstien på Frederiksdalsvej i østgående retning.	Beskæring af beplantning langs med cykelstien i krydsets sydvestlige hjørne, hævet flade på Frederiksdalsvej ca. 40 m vest for krydset med trappe og rampe til sti langs Frederiksdalsvejs sydlige vejside. Skal koordineres med ombygning af krydset på Virum Torv.	780.000
3	Grønnevej ved Boelvej	Henvendelser om hastighed, tung trafik, køretøjer kører på cykelsti ved skolens P-plads grundet sænket kantsten.	Hæve cykelstikantsten ud for skolens P-plads, pudevump ved torontoanlæg ud for skolens P-plads.	565.000
4	Boelvej v. Hummeltofteskolen (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om manglende krydsningspunkt, høj fart.	Hævet fodgængerfelt på Boelvej ved Hummeltofteskolen, præcis placering drøftes med skolen ift. mest benyttede adgang til skolen.	130.000
5	Hummeltoftevej ml. Grønnevej og Virum Stationsvej	Henvendelser om høj fart.	40 km/t hastighedsbegrænsning på hele strækningen mellem Grønnevej og Virum Stationsvej, etablering af 4 yderligere fartdæmpere (fx vejbumper).	450.000
6	Sorgenfrigårdsvej/Lyngbygårdsvej	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, dårlig oversigt.	40 km/t på Sorgenfrigårdsvej. Beskære hækken på græsøen i krydsets vestlige hjørne, da den forringer oversigten fra Lyngbygårdsvej mod nord af Sorgenfrigårdsvej. Beskære beplantning mellem cykelsti og fortov i krydsets sydlige hjørne. 2 midlertidige pudevumper på Sorgenfrigårdsvej i tilfarterne til krydset. Efterfølgende: Trafikal analyse af krydset når letbanebyggeriet er overstået, da der pt. er en unormal trafiksituation i krydset. Alternativt: signalregulering i krydset. Skal samtænkes med nærliggende kryds på Klampenborgvej.	60.000

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
7	Bredevej/Kongevejen/Bredesvinget	Henvendelser om manglende krydsningspunkt, høj fart, tunge køretøjers svingmanøvre skaber utryghed.	40 km/t hastighedszone ved krydset, vejindsnævring til 1 kørespor i krydssets østlige vejgren på Bredevej. Vejindsnævring skal projekteres med hensyn til store køretøjers svingmanøvre.	200.000
8	Furesø Parkvej/Virum Overdrevsvej	Henvendelser om høj fart, manglende krydsningspunkt.	Pudebump i vejindsnævringerne på Furesø Parkvej ved krydset.	310.000
9	Parcelvej v. Virum Skole (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om tæt trafik, parkerede biler, Manglende cykelsti, ønske om vejbumpe.	Trafikforsøg besluttet i 2022, omfattende indkørselsforbud fra nord kl. 07:30-08:30, kombineret med eksisterende indkørselsforbud fra syd kl. 07:30-08:30. Hævet flade ved fodgængerovergang til Virum Skole.	145.000
10	Lundtoftevej øst for Helsingørmotorvejen	Henvendelser om høj fart, ingen cykelsti, ingen krydsningspunkter.	Nedskilte vejen til 30 km/t hastighedszone (40 km/t hastighedszone i dag). Etablere 3 yderligere fartdæmpere (pudebump i begge retninger).	455.000
11	Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, manglende krydsningspunkt for cyklister.	2,5 m bred krydsningshelle ved cykelparkering, kræver vejudvidelse. 2 pudebump mellem Fuglsanggårds Allé og Fuglsangvej, hvis hastighedsmålingen viser væsentlige hastighedsoverskridelser.	965.000
12	Skovbrynet og Kongevejen ved Sorgenfriskolen	Ønske om hastighedsdæmpning ved skolen, ønske om dynamiske farttavler, ønske om skoletavler (A22).	2 "Din fart" -tavler på Skovbrynet og Kongevejen i nærhed af Sorgenfriskolen.	275.000
13	Sorgenfrigårdsvej/Carlshøjvej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, ringe oversigt fra vestlige sidevej mod nord.	Gennemført fortov og cykelsti langs Sorgenfrigårdsvej. Indsnævring af vejbanerne på Carlshøjvej. "Din fart" -tavler i tilfarterne på Sorgenfrigårdsvej inden fodgængerfelterne, og der opsættes lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Beskæring af beplantning i krydssets nordvestlige hjørne. Alternativt: signalregulering i krydset.	770.000
14	Virumvej/Dahliahaven	Ønske om krydsningspunkt på Virumvej.	Krydsningshelle på 2,5 m bredde mellem stiummunden til Virumvej og Dahliahaven. Kræver vejudvidelse mod syd. Eksisterende lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t på Virumvej ved Fuglsangvej forlænges til Dahliahaven.	830.000

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
15	Fuglevadsvej mellem Skovbrynet og Caroline Amalie Vej	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, parkerede biler.	<p>Vejen er i dag skiltet med en anbefalet hastighed til 40 km/t (blå hastighedszone) med supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger.</p> <p>Løsningsforslag: afmærket parkeringsspor skiftevis i højre og venstre side af vejen. Kantstensafgrænsede sideheller eller lignende i start og slut af parkeringsspor. 40 km/t hastighedsbegrænsning.</p> <p>Efterfølgende: Nærmere undersøgelse og vurdering af kantstensopspring på strækningen - er muligvis for lavt flere steder.</p>	660.000
16	Trongårdsparken/Trongårdsvej	Henvendelser om underdimensioneret rundkørsel, mangler cykelsti, lille kørebane, høj fart, trængsel.	<p>Hæve kantsten i midterøen så den ikke er overkørbar af personbiler. Cykelbane i cirkulationsarealets sydøstlige hjørne opgraderes til cykelsti.</p> <p>Blåt cykelfelt med cykelsymboler på dobbeltrettet cykelsti ved stiadgang ca. 25 m vest for rundkørslen, så børn lettere kan erkende dobbeltrettet cykelsti når de krydser den. Cykelsymbol i dobbeltrettet cykelstis tilslutning til rundkørslen.</p> <p>Sidearealer i rundkørslen strammes op, evt. med pullert, så de ikke kan benyttes til afsætning/parkering.</p> <p>Oplysningskampagne til forældre om færdsel i rundkørslen samt aktion om morgenen ift. adfærd.</p>	245.000
17	Geels Plads v. Meny	Udfordringer med tunge køretøjer til varelevering til Meny og farlige manøvrer omkring skolestart	Forlængelse af den eksisterende sti, der forløber mellem jernbanen og Menys p-plads. Stiforlængelsen (ca. 200 m) skal forløbe mellem jernbanen og Virumhallerne og tilkobles den eksisterende stiforbindelse syd for Virumhallerne mellem Geels Plads og Vangeledet.	1.095.000
18	Kongevejen ml. Bredevej og Kongsvænget	Ønske om cykelsti i sydgående retning.	Cykelsti på vestlig side af Kongevejen mellem Bredevej og cykelstikrydsningen (ca. 50 m). Cykelsti anlægges på eksisterende græsareal.	320.000

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
19	Nøjsomhedsvej/Danmarksvej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om høj fart og manglende krydsningsmulighed af Nøjsomhedsvej.	Vejindsnævring i stil med eksisterende på Nøjsomhedsvej omkring 25 m vest for Danmarksvej. 2 A21 tavler med undertavle "Krydsende cyklister" på Nøjsomhedsvej øst og vest for Danmarksvej. Trafiktælling med hastighedsmålinger på Nøjsomhedsvej tæt ved Danmarksvej.	160.000
20	Kastanjevej	Ønske om signalreguleret overgang fra P-plads til skolen.	30 km/t hastighedszone på Kastanjevej og 2 vejbumpe. Adfærdskampagne for forældre ift. krydsning af Kastanjevej mellem P-pladsen og skolen.	200.000
21	Toftebæksvej/Lyngbygårdsvej	Henvendelser om dårlig oversigt, høj fart, tæt trafik.	Blåt cykelfelt over Lyngbygårdsvejs tilslutning, beskære beplantning i krydsets sydøstlige hjørne, der skærmer for oversigt til cykelstien.	30.000
22	Gyrithe Lemches Vej v. Lyngby Handelsskole	Henvendelser om parkerede biler, oversigtsforhold, parkerede biler indsnævrer vejarealet.	Græsarmering på grøn rabat langs sydlige vejside til parkering. (ca. 420 m). Herved frigives mere areal til kørebanen. Der skal være særlig opmærksomhed på afvanding. Eksisterende indsnævringer på den påvirkede strækning nedlægges. I stedet etableres 3 vejbumpe. 40 km/t hastighedsbegrænsning. Alternativt: Parkeringsregistrering midt på dagen mens maskinmesterskolen er åben. 38 nye pladser findes på skolens grund i 2023 når pavillonbygninger fjernes. Det bør kunne aflaste Gyrithe Lemches Vej for noget parkering. Parkeringsregistrering vil vise parkeringsbehov, og der kan herefter vurderes, om der kan findes flere P-pladser på skolens arealer.	2.750.000
23	Virumvej/Fuglsangvej	Henvendelser om dårlige oversigtsforhold, manglende krydsningspunkt.	Udvide krydsningshellen i den østlige vejtilslutning til krydset til 2,5 m bredde. Kræver vejudvidelse.	820.000

ID	Lokalitetsangivelse	Udfordringer	Løsningsforslag	Anlægsskøn (kr.)
24	Kongsvænget ml. Kongevejen og Bredevej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Ønske om, at skolevejsprojekt fra 2017 gennemføres, ønske om "hård" 30 km/t hastighedsbegrænsning, tydeliggørelse af parkeringsforbud, ønske om 2-1 vej.	Ensretning af Kongsvænget mellem Kongsvænget nr. 27 og Kongsbjergvej i retning mod nord. Venstresvingsforbud fra P-plads til Kongsvænget. Delt sti i den vestlige vejside på Kongsvænget mellem skolen og Kongsbjergvej samt parkeringsspor i modsatte side. Endvidere skal der skabes gode adgange fra cykelsti til cykelparkering ved indgangen til skolen (2017 skolevejsprojekt revideret).	2.730.000
25	I.C. Modewegs Vej (Skolevejsprojekt 2017-2020)	Henvendelser om manglende cykelstifaciliteter.	Cykelsti (ca. 230 m) på nordsiden af I.C. Modewegs Vej mellem træerne og fortovet. Cyklister trækkes ud på I.C. Modewegs Vej inden svinget ved Bredevej.	3.095.000
26	Hummeltoftevej/Grønnevej	Henvendelser om tæt trafik og oversigtsforhold.	Genopfriskning af vejafmærkning. Afventer planer for Sorgenfri Torv før større geometriske ændringer.	35.000
27	Hasselvej	Kantstensparkering skaber utryghed, særligt for cyklende børn, smalt tværsprofil.	Der udarbejdes en parkerings- og skolevejsanalyse med fokus på parkering på Hasselvej og elevers bevægelsesmønstre til/fra skole.	70.000

9.2 Hastighedszoner – prioritering

Foruden arbejdet med udførelse af projektforslag i prioriteringslisterne anbefales det, at der afsættes en pulje til at gennemføre lokale hastighedszoner. En del af de allerede prioriterede projekter indeholder tiltag til at fartdæmpe og sænke hastigheden, som en del af løsningen. Under forsøgsordningen med 40 km/t hastighedszoner er det allerede besluttet at områder omkring skoler skal prioriteres højest, hvis der ikke allerede er hastighedszoner med lavere hastigheder omkring skolen.

Det foreslås, at der nedsættes en pulje for en 3-årig periode for at gennemføre flere hastighedszoner. I så fald kræver det en prioritering af de udpegede hastighedszoner, for at opnå den største effekt ift. tryghed og hastighedsreduktion.

Som nævnt, vil det blive prioriteret at indføre hastighedszoner omkring kommunens skoler. Lavere hastighed på skolevejene øger trygheden for forældre og skolebørn, der færdes til fods og på cykel. Der forventes omlægning til 40 km/t zoner i særligt disse zoner (se figur 50):

- Zone 12, 13 og 14 ved Lundtofteskolen
- Zone 5 ved Hummeltofteskolen
- Zone 19 og 21 ved Lindegårdsskolen



Figur 50: Lyngby-Taarbæk Kommune opdelt i zoner, egnet til hastighedszoner. Nummereringen er ikke prioriteret.

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk