



Cykelstrategi

2023-2032



LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

Forord

På vegne af Lyngby-Taarbæk Kommunes Teknikudvalg, kan jeg præsentere kommunes nye cykelstrategi. Denne strategi er et resultat af vores fælles bestræbelser på at skabe en kommune, der fremmer cykling som et centralt og attraktivt transportmiddel for alle. Vi er dedikerede til at skabe en bæredygtig, sund og dynamisk kommune, hvor cyklen spiller en afgørende rolle i samspil og balance med øvrige transportmidler.

Vi er allerede heldige at have en veludviklet cykelinfrastruktur i Lyngby-Taarbæk Kommune. Men vi ønsker at tage det endnu længere. Vores mål er at skabe en cykeloplevelse, der er tryk, sikker og appellerende for alle, uanset alder og baggrund. Vi ønsker, at vores kommune skal være kendt som et cykelvenligt sted, hvor cykling er en naturlig del af vores hverdag.

Denne cykelstrategi bygger på en vision om at gøre det attraktivt og sikkert for alle borgere at cykle i Lyngby-Taarbæk Kommune. Vores overordnede mål er at øge andelen af cykelrejser og derved reducere trængsel og miljøpåvirkning fra den øvrige trafik.

For at opnå dette mål vil vi arbejde med otte temaer, der vil danne grundlaget for vores handlinger. Hver af disse temaer spiller en afgørende rolle i at skabe en sammenhængende og attraktiv cykelkultur i vores kommune.

Lyngby-Taarbæk Kommune står i de kommende år overfor en stor udfordring med at få finansieret mange vigtige anlægsprojekter. Derfor vil der de kommende år være begrænsede midler til at investere i helt ny cykelinfrastruktur – og derfor indeholder denne strategi også en række indsatser, der handler om, hvordan man med andre midler og tiltag kan øge cyklismen i vores kommune. Vi vil undervejs have et tæt samarbejde med lokale samt regionale interessenter for at sikre, at vi når vores mål.

Vi vil gerne takke alle, der har bidraget til udviklingen af denne cykelstrategi. Jeres input, ideer og engagement har været en stor hjælp. Sammen kan vi skabe en kommune, hvor cyklen er en naturlig del af vores liv og bidrager til en grønnere, sundere og mere bæredygtig fremtid.



Richard Sandbæk

Formand for teknikudvalget
i Lyngby-Taarbæk Kommune

Indhold

Baggrund og vision	03
Sammenhængende cykelstinet	05
Cykelparkering	08
First- og last mile	09
Drift og vedligehold	10
Pendlercykling	11
Børn og unge	12
Fritidscykling og rekreative ruter	13
De korte cykelture	14
Cykelregnskab	15

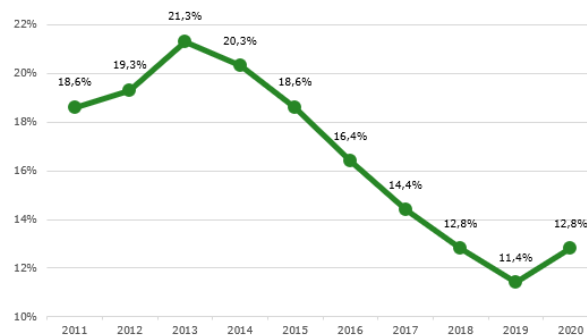
Lyngby-Taarbæk Kommune juni 2023

Baggrund og Vision

Lyngby-Taarbæk Kommune har et godt udgangspunkt for at arbejde med cykel-fremme: Det er en bykommune, cykelstinetet er veludbygget, afstanden til kollektive knudepunkter er kort, der arbejdes aktivt med cykelfremme på kommunens skoler og kommunen deltager i det regionale supercykelstisamarbejde.

På trods af dette viser Transportvaneundersøgelsen, at kommunen over de sidste ti år har oplevet et fald i cyklens turandel.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplevede den hidtil højeste cykelandel i 2013 (21%) og den hidtil laveste cykelandel i 2019 (11%). Tendens med faldende cykelandel er ikke kun en udfordring i Lyngby-Taarbæk kommune, men et landsdækkende fænomen.



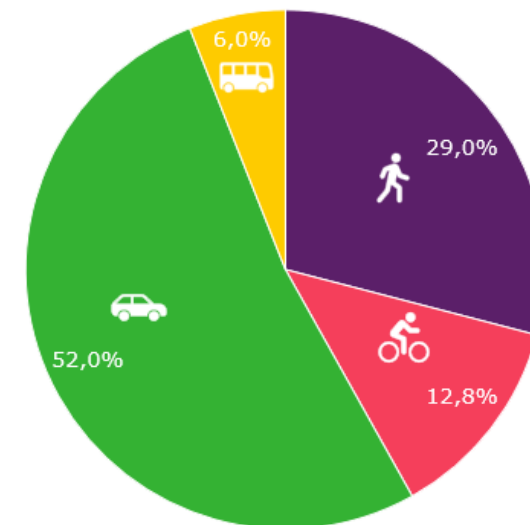
Cykeltur andelens udvikling over tid. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2022.

Den Nationale cyklistundersøgelse er en tilfredshedsundersøgelse som giver et indblik i hvor tilfredse cyklisterne er med en række cykelrelaterede parametre blandt undersøgelsens deltagende kommuner. I den seneste undersøgelse fra 2022 deltog 49 kommuner. I forhold til den generelle tilfredshed med at være cyklist placerer Lyngby-Taarbæk Kommune sig på 44. pladsen, og er den næst dårligst placerede kommune i Region Hovedstaden. Lyngby-Taarbæk Kommune er faldet seks pladser siden den seneste nationale cyklistundersøgelse fra 2020.

En del af den negative udvikling i cyklens turandel over de sidste ti år, og cyklisternes manglende generelle tilfredshed med cykelforholdene i kommunen, kan antages at skyldes den store mængde vejarbejder kommunen har haft de seneste år; letbaneanlægsarbejdet, fjernvarmeudbygning med mere.

Med denne strategi ønsker Lyngby-Taarbæk Kommune at arbejde for at vende denne udvikling og genopnå den højeste cykel turandel kommunen hidtil har opnået samt at opnå en top ti placering inden for generel cyklist tilfredshed i den Nationale Cyklistundersøgelse indenfor de næste ti år.

Ser man på den nuværende turfordeling sammenholdt med transportmiddel (Modalsplit) udgør bilture mere end halvdelen af alle ture i Lyngby-Taarbæk Kommune.



Turfordeling sammenholdt med transportmiddel (Modalsplit) i Lyngby-Taarbæk Kommune i perioden 2019-2021. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2022.

Lyngby-Taarbæk Kommune mener, at cykelfremme er et værktøj, der kan være med til at løse samfundsudfordringerne med øget trængsel, CO₂ emissioner, partikel forurening, støj og stigende inaktivitet vi i dag oplever.

Lyngby-Taarbæk Kommune har på den baggrund opsat følgende vision for cykelstrategien:

Det skal være attraktivt og trygt for alle at cykle i Lyngby-Taarbæk Kommune, for at styrke en grøn, sund og trængselsreducerende transportform.

Dette er de overordnede mål for strategien:

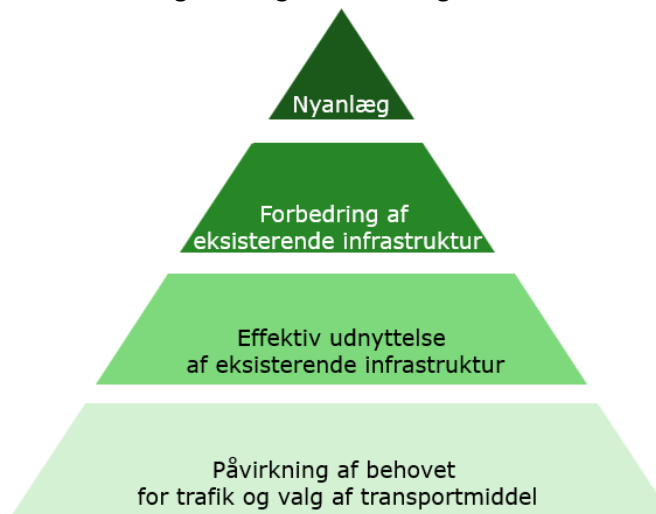
Mål:

I 2032 skal cykelturandelen minimum udgøre 21% i Lyngby-Taarbæk Kommune og kommunen skal være i top-10 over de kommuner med højest generel tilfredshed blandt cyklister.

Nuværende 12,8% cykel turandel og en placering som nummer 44. over generel tilfredshed med at være cyklist i kommunen. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2021 og Den Nationale Cyklistundersøgelse 2022.

Cykelstrategiens løber over en tiårig periode. Den vil blive ledsaget af en prioriteret handlingsplan, med tiltag og der vil løbende blive fulgt op på mål og delmål gennem et cykelregnskab.

Handlingsplanen udvikles ud fra et princip der minder om kostpyramiden, hvor man anbefaler mest af det i bunden og mindst af det i toppen. Det er bedre, at opnå stigning i cykelandelen gennem adfærdsændrende tiltag og bedre udnyttelse af eksisterende cykelinfrastruktur fremfor gennem anlæg af ny cykelinfrastruktur. Dette princip er anlagt ud fra et ressourcemæssigt hensyn, da nye anlæg ikke alene kan have høje økonomiske omkostninger, men også have høje CO2 udledningsmæssige omkostninger.



Princip for cykelstrategiens handlingsplan.

Cykelregnskabet vil evaluere på, om de tiltag Lyngby-Taarbæk Kommune gør på cykelområdet, har den ønskede effekt for at opnå de mål, vi har sat os i cykelstrategien. Cykelregnskabet vil blive udarbejdet hvert andet år og vil primært indeholde data fra Transportvaneundersøgelsen og Den Nationale Cyklistundersøgelse. I 2028 vil der sammen med cykelregnskabet blive gjort status på igangværende og afsluttede tiltag i cykelstrategiregi, for at tage stilling til, om det er nødvendigt at sætte yderligere tiltag i værk for at opnå de overordnede mål.

Cykelstrategien udarbejdes på baggrund af målsætningerne i Lyngby-Taarbæk Kommunes Trafik- og Mobilitetsstrategi (2018) og Bæredygtighedsstrategien (2021).

Derudover er den med til at understøtte målene i kommunens Idræts- og Bevægelsesstrategi (2019), Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (2023) samt Udbygningsplan for Kongens Lyngby Centrum (2023).

De otte temaer er blevet til for at arbejde med at realisere visionen og opnå de overordnede mål med strategien. Temaerne indeholder alle konkrete tiltag og tilhørende delmål. De otte temaer bliver præsenteret i de følgende afsnit.

Sammenhængende cykelstinet

Lyngby-Taarbæk Kommune har et veludbygget cykelstinet, men der er altid plads til at undersøge, hvordan det kan blive endnu bedre.

Lyngby-Taarbæk Kommune har med denne cykelstrategi valgt at arbejde med et strategisk cykelstinet. Forudsætningerne for det strategiske cykelstinet er, at det dækker alle større boligområder, arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, og forbinder vigtige rejsemål bl.a. trafikknudepunkter og handelscentre. Derudover er eksisterende og fremtidige regionale supercykelstiforbindelser indtænkt. Det strategiske stinet fungerer som et 'fordelings-stinet', med gode og direkte forbindelser mellem kommunens forskellige kvarterer og områder på de længere strækninger. Det strategiske stinet er bygget på en analyse af, hvor der er størst overflytningspotentiale fra bil til cykel, denne analyse vil blive præsenteret nærmere i temaet *De korte cykelture*.

Det strategiske cykelstinet udgør ca. 50% af det samlede cykelstinet i kommunen. Det strategiske cykelstinet skal prioriteres højere end det øvrige cykelstinet og skal indtænkes i fremtidige byudviklingsprojekter, herunder arbejdet med Fremtidens Kongens Lyngby.

Det strategiske cykelstinet indeholder strækninger, hvor der endnu ikke er anlagt cykelstier. I cykelstrategiens handlingsplan vil det blive prioriteret, at det strategiske cykelstinet udbygges og den eksisterende infrastruktur forbedres, så den kan udnyttes bedre.

Som en del af denne strategi er der også foretaget en analyse af, hvor på det samlede kommunale cykelstinet, der er *missing links*. Missing links er strækninger eller punkter hvor der i dag mangler cykelinfrastruktur, så der opstår 'huller' i nettet. Analysen bygger på en gennemcyklings af kommunens eksisterende cykelstinet samt input fra borgere og interessenter, herunder Cyklistforbundet. Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at reducere antallet af missing links, og cykelstrategiens handlingsplan vil indeholde en prioriteret liste over missing link projekter. Det eksisterende cykelstinet og det strategiske cykelstinet er præsenteret på de næste side. Her følger en forklaring på kortets indhold:

Det strategiske stinet markeret med grøn fungerer som et fordelingsstinet og udgør ryggraden af kommunale cykelstinet.

Supercykelstier, markeret med orange, er regionale cykelforbindelser som skal leve op til *Koncept for supercykelstier* som bl.a. stiller krav til stiernes beskaffenhed og bredde.

Supercykelstier som fremgår af visionsplanen for supercykelstier men som endnu ikke er anlagt er markeret med stiplede orange.

Øvrige vejstrækninger med cykelsti/cykelbane, markeret med blå, er strækninger som håndterer den lokale cykeltrafik i et område.

Missing links og mulig ny cykelinfrastruktur, markeret med rød, kan være punkter (kryds eller lignende) eller strækninger både på det strategiske stinet, på supercykelstierne og på det øvrige stinet, hvor der i dag mangler cykelstier eller anden infrastruktur, der gør det vanskeligt at færdes som cyklist i kommunen.

Tiltag

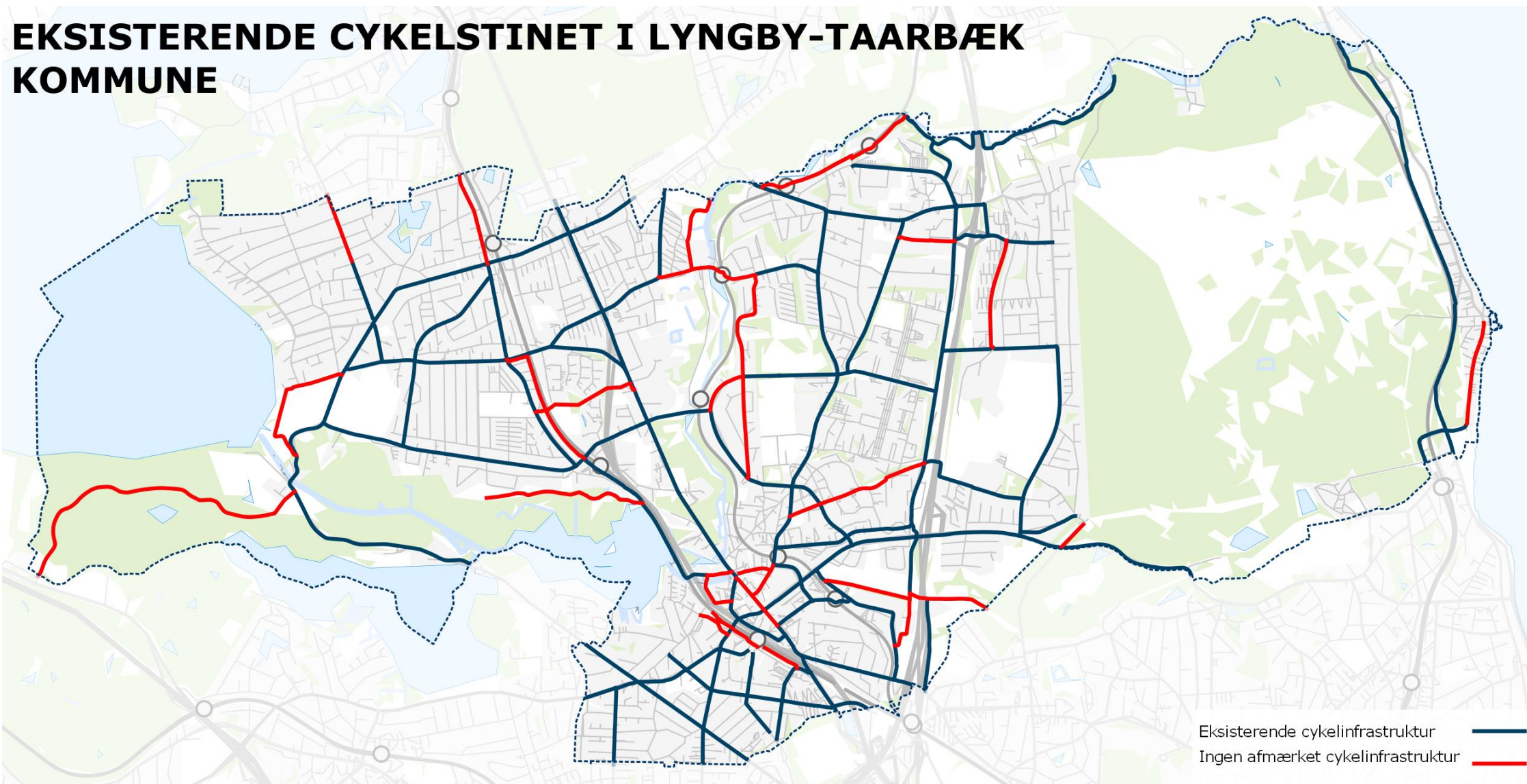
- Prioriteret handlingsplan for udbygning af det kommunale cykelstinet for at reducere antallet af 'missing links' og forbedre trygheden og sikkerheden
- Prioritering af den cyklende trafik i planlægning af Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum
- Faste cykeltællinger i kommunen for at følge udviklingen på centrale strækninger på cykelstinet

Delmål:

120.000 dagligt cyklede kilometer i Lyngby-Taarbæk Kommune.

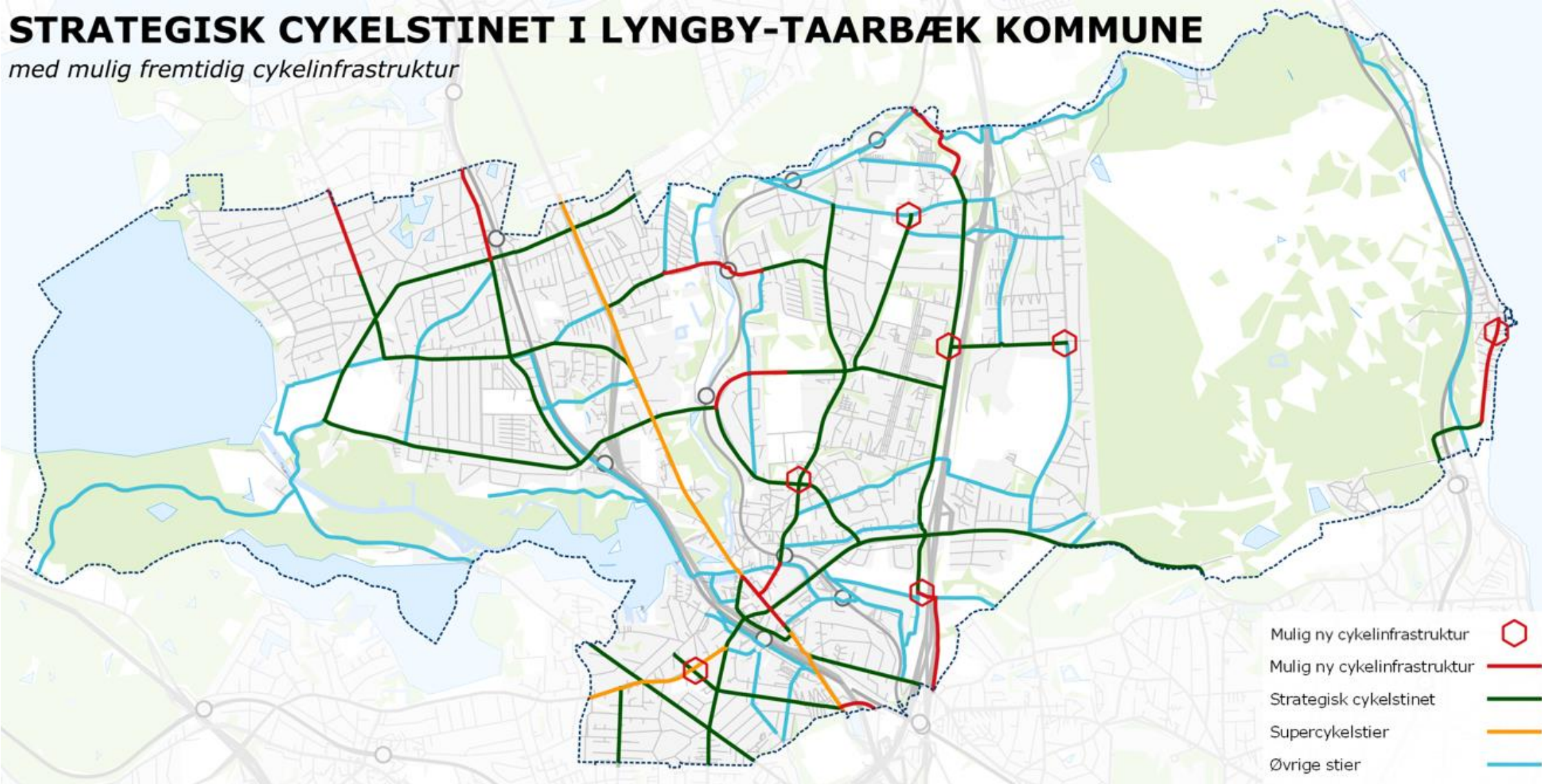
Nuværende 73.000 kilometer. Kilde Transportvaneundersøgelsen 2022.

EKSISTERENDE CYKELSTINET I LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



STRATEGISK CYKELSTINET I LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

med mulig fremtidig cykelinfrastruktur



Cykelparkering

Lyngby-Taarbæk Kommune anser god cykelparkering som lige så vigtigt som gode stiforbindelser for at gøre cyklen til et attraktivt transportmiddel i kommunen.

Kommunen anerkender at det er vigtigt at have en adfærdsbaseret tilgang til cykelparkeringen, så der tages højde for at cykelparkering bliver placeret hvor cyklister rent faktisk holder og så cykelparkering ikke bliver en eftertanke i større projekter. Det betyder at cykelparkering skal placeres centralt, hvor cyklisterne har brug for den. Der vil bl.a. være fokus på cykelparkering ved boliger, arbejdspladser, skoler, institutioner, ungdomsuddannelser, nær handelsmuligheder og ved kollektive knudepunkter såsom større busstoppesteder, letbane- og togstationer.

Der vil blive foretaget en kortlægning af den eksisterende cykelparkering i kommunen. Kortlægningen skal skabe overblik og identificere de steder, der i dag mangler cykelparkering.

Kommunen anerkender at forskellige cyklister stiller forskellige krav til det sted de vælger at parkere deres cykel. Nogle cyklister har blot brug for en bøjle at sætte forhjulet i mens andre cyklister, på eksempelvis racercykler eller elcykler, har behov for et

cykelstativ, hvor stellet kan låses fast. Fælles for alle cyklister er ønsket om at cykelparkeringen er sikker og tryk, at der er en tilstrækkelig mængde cykelstativer, at den er nem at komme fra og til og at den er overdækket. Kommunen vil samarbejde med relevante parter om, at der opnås en fælles forståelse af, hvad den gode cykelparkingsoplevelse er, så den kan indarbejdes i kommunal såvel som privat arealplanlægning.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil ligeledes arbejde med skiltningen til og information om cykelparkering. Skiltning skal være med til at nudge cyklisterne til at parkere i cykelstativerne frem for bare at stille cyklen på fortovet, hvor den kan være til gene for fodgængere.

Fokusområdet vedrørende cykelparkering i kommunen skal ske i samarbejde med relevante parter, såsom trafikselskaber, arbejdspladser, boligselskaber, institutioner, skoler, uddannelsesinstitutioner, handelslivet, kultur- og idrætsinstitutioner med flere.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil genoverveje om cykelparkeringsnormen i kommuneplanen bør revideres.

Tiltag

- Opnå en fælles forståelse for, hvad den gode cykelparkeringsoplevelse er og få udarbejdet en standard
- Kortlægning af den eksisterende cykelparkering i kommunen
- Udarbejde en prioriteret handlingsplan for opgradering af eksisterende cykelparkering samt nye anlæg på kommunens arealer
- Samarbejde med trafikselskaber og relevante samarbejdspartnere i kommunen om etablering af cykelparkering på ikke kommunale arealer
- Revision af eksisterende cykelparkeringsnorm i kommuneplanen

Delmål:

75% skal være tilfredse eller meget tilfredse med antal cykelparkeringspladser i kommunen.

Nuværende 63%. Kilde: Den Nationale Cyklistundersøgelse 2022.

First og last mile – cyklen i kombination med kollektiv transport

Det er sjældent muligt at rejse fra dør til dør med kollektiv transport. Denne udfordring er kendt som *First mile* og *Last mile* problematikken, og henviser til at den første og den sidste del af en rejse med kollektiv trafik tager relativt lang tid sammenlignet med den samlede turlængde. First mile refererer til den del af rejsen, hvor en person bevæger sig fra sit udgangspunkt til nærmeste kollektive transport, for eksempel at cykle fra hjem til s-togstation. Last mile henviser til den sidste del af rejsen, hvor personen bevæger sig fra et stoppested eller station til destinationen, for eksempel ved at gå fra s-togstationen til personens arbejdsplads. Det er ofte skiftet mellem transportmidler, som passagerer oplever som besværligt og en faktor, der trækker ned i den samlede rejseoplevelse.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker cykel og gang, skal være de foretrukne valg af transportmiddel på first- og last mile ture.

For at understøtte dette ønske, er det vigtigt, at den rejsende oplever det som gnidningsfrit at cykle til og fra station/stoppested. Derfor skal der være gode forbindelser

til og fra stationer/større stoppesteder samt tilstrækkelig, tryk og overdækket cykelparkering. Lyngby-Taarbæk Kommune vil arbejde på at cyklen bliver indtænkt som first- og last mile løsning på S-togstationer, lokalbane stationer, større busstop samt kommunens kommende letbanestationer.

Lyngby Station er den 12. travleste station i landet og den næst travleste station udenfor København. Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor have et særligt fokus på, at kortlægge og dernæst forbedre forholdene for cyklister på og omkring denne station for at fremme et sømløst skifte for de mange passagerer.

Det er Lyngby-Taarbæk Kommunes ambition, at vi skal være den kommune i landet, hvor brugerne er mest tilfredse med muligheden for at kombinere cyklen med kollektiv trafik.

Mikromobilitet

I Lyngby-Taarbæk Kommune benyttes begrebet mikromobilitet til at beskrive en transportform, der omfatter små og lette transportmidler, for eksempel løbehjul eller cykler, der står placeret i det offentlige rum, som ejes af en ekstern mikromobilitetsudbyder og som brugerne kan benytte mod betaling. Mikromobilitet benyttes ofte til at dække korte ture i byområder, for eksempel first- og last mile ture.

Meningerne om mikromobilitet er mange, og i Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker vi, at have en forsøgsbaseret tilgang, for at undersøge, hvilken rolle mikromobilitet kan spille i understøttelsen af den kollektive trafik. Forsøgene skal udføres i samarbejde med de øvrige letbanekommuner samt Region Hovedstaden, og de skal være det vidensgrundlag der danner baggrund for om kommunen ønsker mikromobilitet i kommunen fremadrettet.

Tiltag

- Samarbejde med Region Hovedstaden og øvrige Ring 3 kommuner vedrørende mikromobilitet
- Undersøg hvilken rolle mikromobilitet skal spille i Lyngby-Taarbæk Kommune
- Samarbejde med DSB og øvrige relevante aktører om at skabe trygge og attraktive trafikknudepunkter for fodgængere og cyklister

Delmål:

Lyngby-Taarbæk Kommune skal være den kommune i landet hvor brugerne er mest tilfredse med muligheden for at kombinere cyklen med kollektiv transport.

Nuværende femte plads. Kilde: Den Nationale cyklistundersøgelse 2022.

Drift og vedligehold

At opretholde en god stand på kommunens cykelstier og cykelparkeringer er vigtige af flere årsager.

Sikkerhed

En velholdt cykelsti bidrager til at øge sikkerheden for cyklisterne. Cykelstier uden huller, revner og krakeleringer er afgørende for cyklisteres sikkerhed. Velafmærkede cykelstier, renholdte trafiktavler og tilstrækkelig belysning gør det sikkert at færdes.

Komfort

Indbydende cykelstier med jævne overflader giver en behagelig og glat køreoplevelse for cyklisterne. Dette gælder særligt for cyklister som cykler med høj fart f.eks. motions- og elcyklister. Ved at holde cykelstierne i god stand behøver cyklisten ikke bekymre sig om unødvendige forhindringer og kan i stedet nyde turen.

Tilgængelighed

Vedligeholdelse af cykelinfrastruktur sikrer at den kan benyttes året rundt. Det er især vigtigt i efterårs- og vintermånedene at cykelstier bliver ryddet for nedfaldne blade, is og sne for at opretholde fremkommeligheden på stierne. På den måde kan brugerne være

sikre på, at de kan benytte deres fortrukne stier året rundt i alt slags vejr.

Lyngby-Taarbæk Kommune anerkender at drift og vedligeholdelse spiller en afgørende rolle i at nå det overordnede mål om en højere cykelandel. Kommunen vil bestræbe sig på at supercykelstier og stier på det strategiske cykelstinet renholdes og glatførebekæmpes hurtigt og effektivt som hidtil.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil i det omfang det giver mening ligeledes foretage løbende komfortmålinger på kommunens cykelstinet for at holde øje med, hvornår der er brug for at lappe huller og lægge nyt slidlag.

Vejarbejder kan være til gene for alle trafikanter. Lyngby-Taarbæk Kommune har i starten af året revideret *Bestemmelser ved vejarbejder*, her sættes der fokus på, at det skal være så sikkert og gnidningsløst som muligt for cyklister, også under vejarbejder. Trafikafviklingen for cyklister skal derfor prioriteres lige så højt som trafikafviklingen for øvrige trafikanter i forbindelse med vejarbejde og omlægninger af trafikken. Nogle gange kan det ikke undgås, at der skal foretages gravearbejde i cykelstierne, men kommunen stiller krav om, at når en entreprenør reetablere skal asfaltreetablering udføres, så komforten på cykelstien bibeholdes, ved at der lægges nyt slidlag på i hele cykelstiens bredde. Dette gælder på alle kommunale cykelstier.

Lyngby-Taarbæk Kommune prioriterer drift og vedligeholdelse af det kommunale cykelstinet, lige så højt, som drift og vedligeholdelse af det kommunale vejnet. Det vil sige, at såvel cykelstinet såvel som vejnet forbliver i god og forsvarlig stand.

Tiltag

- Fjerne ældre cykelbarriere og forhindringer i det omfang det trafik-sikkerhedsmæssigt giver mening
- Udføre komfortmålinger af cykelstinet
- Foretage tilsyn og besigtigelser på cykel for bedre at kunne vurdere forholdene
- Forsat fokus på tilsyn med gravearbejder og reetablering på kommunens cykelstinet
- Foretage en kommunikativ indsats om at cyklister kan benytte 'tip-kommunen' til at gøre opmærksom på huller og lignende

Delmål:

75% skal være tilfredse eller meget tilfredse med vedligeholdelsen af belægning af kommunens cykelstier.

Nuværende 44%. Kilde Den National Cyklistundersøgelse 2022.

Pendlercykling

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker med denne strategi at sætte et særligt fokus på pendlercykling. Pendlercykling udgør 49% det samlede antal kilometer, der hver dag bliver tilbagelagt i kommunen.

Der har tidligere været en berøringsangst for, hvor langt en arbejdsgiver kan gå, når det kommer til at påvirke dens medarbejders pendling til og fra arbejde. Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, at gøre op med denne berøringsangst ved at arbejde aktivt med *Mobility management*. Mobility management er en aktiv stillingtagen til, hvordan ens medarbejdere transporterer sig for at skabe et mere effektivt, sikkert og miljøvenligt transportsystem.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil som et tiltag i denne strategi arbejde aktivt med, hvordan man understøtter at arbejdspladser, skoler og uddannelsesinstitutioner arbejder med at få flere til at tilvælge cyklen på deres pendlerrejse. Kommunen har på den baggrund udarbejdet *Charter for Grønne Transportvaner*.

Charterets formål er, at reducere de negative effekter af trængsel, udledning af CO₂, trafikstøj og sundhedsudfordringer den øgede bilisme medfører.

I charteret lægges der op til at arbejdspladserne skal klædes på til at arbejde med transportvaneændringer hos medarbejderne, blandt andet ved at skabe gode fysiske rammer for mere cykling. Dette kan eksempelvis være ved at lave bedefaciliteter, tørreskabe, aflåst og tilstrækkelig cykelparkering, firmacykler til tjenesterejser mm.

Kampagner som *Vi Cykler til Arbejde* kan ligeledes indgå som et af de redskaber, der skal øge pendlercyklingen i kommunen.

Kommunen ønsker at udbrede charteret til så mange arbejdspladser i kommunen, herunder de kommunale arbejdspladser.

Lyngby-Taarbæk Kommune har et særligt ansvar for, at gå foran i dette projekt og fremme denne agenda.

Som en del af charteret tilbyder kommunen en kortlægning af medarbejdernes nuværende transportvaner på de deltagende arbejdspladser. Derudover tilbydes der et *Startkit* til alle arbejdspladser, som vil arbejde på at fremme grønnere pendling. Startkittet indeholder inspiration til konkrete tiltag, som en arbejdsplads kan foretage for at gøde jorden for ændrede transportvaner. Lyngby-Taarbæk Kommune vil ligeledes som en del af charterarbejdet facilitere netværksmøder for de

deltagende arbejdspladser. Formålet med netværksmøderne vil være at dele erfaringer arbejdspladserne i mellem, for at finde frem til hvilke tiltag virker særligt godt i Lyngby-Taarbæk Kommunes kontekst. Netværksmøderne vil samtidig være en mulighed for arbejdspladserne for at have en mere direkte kontakt med kommunen, når det kommer til drøftelsen af trafikale forhold.

Tiltag

- Kortlægning af nuværende cykelfaciliteter på kommunale såvel som private arbejdspladser i kommunen
- Implementering af Charter for Grønne Transportvaner på kommunale arbejdspladser
- Understøttende og faciliterende arbejde i netværket for Charter for grønne transportvaner

Delmål:

25% af pendlerture til arbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune skal foregå på cykel.

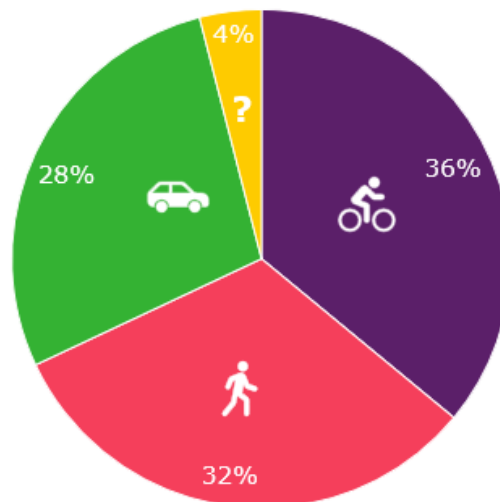
Nuværende 19%. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2022.

Børn og unge

I Danmark har man de seneste år kunne se en tendens til at færre børn selv transporterer sig til skole, uddannelse og fritidsaktiviteter, og i stedet bliver kørt af deres forældre. Dette medfører en mere inaktiv hverdag for det enkelte barn og de mange biler omkring skoler og uddannelser ved ringetid skaber utrygge situationer for bløde trafikanter.

I Lyngby-Taarbæk Kommune vil vi gerne være med til at vende den udvikling. Børn og unge er kommunens fremtid og det er afgørende at give dem de nødvendige færdigheder og fremme cykling, som en sikker og attraktiv transportform. Cykling kan ikke kun bidrage til at forbedre børn og unges fysiske helbred, men det kan også lære dem vigtige trafikfærdigheder og give dem en uafhængighed til at komme rundt.

Kommunen vil derudover arbejde med at prioritere aktiv transport, gang og cykel, over passiv transport, bil, når det kommer til den fysiske planlægning omkring skoler, institutioner, ungdomsuddannelser, og fritidsaktiviteter. Både for at flere børn og unge benytter sig af aktiv transport og for at reducere antallet af biler omkring skoler, der skaber utryghed for bløde trafikanter.



*Elever i Lyngby-Taarbæk Kommunes primære transportmiddel til skole i 2017.
Kilde: Skolevejsprojekt 2017-2020.*

En borgerundersøgelse udført ifm. Trafiksikkerhedsplan 2023-2027 (2023) viste at 54% af eleverne i kommunen må færdes alene til skole. Tal fra skolevejsprojektet 2017-2020 (2017) viste at 72% af eleverne ankom til skole med andre transportmidler end bil. Disse tal er gamle, og dermed behæftet med en stor usikkerhed, men kommunen vil i forbindelse med cykelregnskabet gentage undersøgelsen for at få indblik i hvor mange elever der i dag benytter andre transportmidler end bil til at komme til skole.

Ved at fokusere på disse tiltag ønsker Lyngby-Taarbæk Kommune at skabe

en cykelkultur, hvor børn og unge cykler sikkert og regelmæssigt. Gennem trafikundervisning og kampagner, samarbejde med skolerne, forbedring af infrastrukturen og forsøg med helt eller delvis lukning for biltrafik på nogle skoleveje omkring ringetid, vil vi opmuntre børn og unge til at vælge cyklen som en sikker, sund og bæredygtig transportform.

Tiltag

- Forsat fokus på at alle elever modtager færdselsundervisning på alle klassetrin
- Forsat afholdelse af trafik kampagner for børn og unge
- Forsat arbejde i trafiknetværk for skoler – Vej-Skole-politi (VSP)- samarbejdet
- Gennemførelse af de skolevejsprojekter i trafiksikkerhedsplan 2023-2027
- Forsøg med lukning af biltrafik på skoleveje omkring skoler ved ringetid

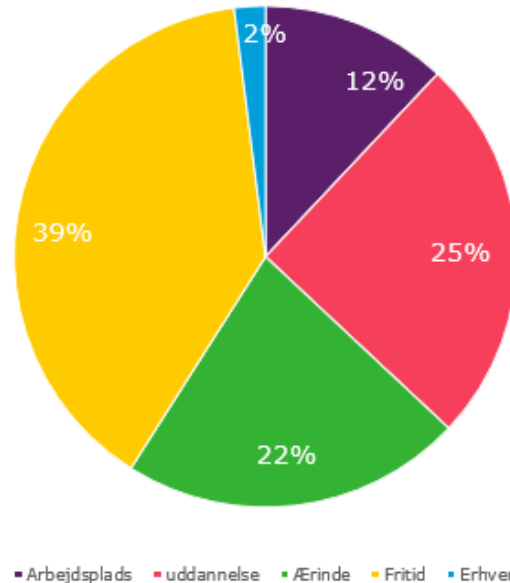
Delmål: Alle børn i Lyngby-Taarbæk Kommune modtager færdselsundervisning som grundlag for at kunne gå og cykle i skole og blive sikre trafikanter.
85% af Lyngby-Taarbæk Kommunes skoleelever benytter andet transportmiddel end bil når de skal frem og tilbage fra skole.

Fritidscykling og rekreative ruter

To karakteristika som kendetegner Lyngby-Taarbæk Kommune er de mange afvekslende grønne områder og de geografisk overkommelige afstande. Det er to vigtige faktorer som understøtter fritidscykling. Fritidscykling forstås som ture som har et motionsmæssigt formål, tur i sommerhus eller til idrætsaktivitet eller turen er et formål i sig selv. Fritidsturen er det formål der optræder hyppigst, når borgerne i Lyngby-Taarbæk Kommune stiger på cyklen.

I fremtiden ønsker Lyngby-Taarbæk Kommune, at endnu flere skal cykle i deres fritid. Målet er derfor, at der bliver cyklet 25% flere rekreative cykelture i 2032 sammenlignet med i dag.

Måden kommunen skal opnå denne vækst på skal være ved at udbrede kendskabet til de mange rekreative cykelmuligheder, som allerede er i kommunen. Der skal være fokus på at kortlægge og planlægge rekreative cykelruter, der både skal henvende sig til den erfarne motionscyklist hvis formål er at få pulsen op samt til cyklister der foretrækker et lavere tempo, hvor man kan fordybe sig og nyde de grønne omgivelser.



Cykelture fordelt på formål. Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2022.

Planlægningen af den rekreative cykelindsats skal ske i tæt samarbejde med brugerne, lokale foreninger, cykelklubber, Naturstyrelsen og Visit Lyngby. I denne dialog vil kommunen afsøge, om der er andre tiltag aktørerne kan pege på, som de mener vil understøtte mere fritidscykling i kommunen. Planlægning skal også ske under hensyntagen at mindske konflikter i mellem fodgængere og cyklister på de delte fællestier.

Den rekreative fritidscykling skal være et redskab borgere og gæster i

kommunen kan bruge til at stresses af og få motion ind i hverdagen til gavn for deres sundhed og velvære. Denne indsats understøtter også kommunens idræt- og bevægelsesstrategis formål og vision.

Kommunen modtager årligt flere henvendelser fra arrangører af cykelløb som ønsker, at deres rute helt eller delvis skal ligge i Lyngby-Taarbæk. Kommunen vil fortsat understøtte at der bliver afholdt større og mindre motionscykelløb på de kommunale veje og stier under hensyntagen til den øvrige trafik.

Tiltag

- En kommunikativ indsats til at promovere kommunens rekreative cykelruter
- Dialog med relevante aktører om de har forslag til andre tiltag som kan styrke fritidscykling i kommunen.
- Forsat understøttelse af at der afholdes motionscykelløb i Lyngby-Taarbæk Kommune

Delmål:

En vækst på 25% i antallet af rekreative cykelture

Nuværende ca. 7.500 daglige cykelture i kommunen hvis formål er rekreativt. Transportvaneundersøgelse 2022.

De korte cykelture

Erfaring viser, at potentialet for at omstille bilture til cykelture er størst på de korte afstande. Korte bilture er i denne sammenhæng defineret ved ture under 5 kilometer.

Lyngby-Taarbæk Kommune har udført en kortlægning af omfanget af korte bilture i kommunen samt på hvilke strækninger der bliver foretaget flest korte bilture. Kortlægningen har bl.a. været med til at understøtte udarbejdelsen af konceptet det strategiske cykelnet.

Resultaterne af kortlægningen og den efterfølgende analyse viser, at andelen af bilture under 500 meter udgør 2% af de kørte ture i kommunen, bilture på mellem 0,5-5 km udgør 16% af bilturene i kommunen og ture på mellem 5-15 km udgør 25% af bilturene i kommunen. Det vurderes derfor at 18% af de kørte bilture i kommunen har potentiale til at blive erstattet af cykelture. Erfaringer viser, at smertegrænsen for elcyklisters turlængde er væsentlig længere end på almindelig cykel, og ligger på om til 15 km. Inddrager man elcykelens længere radius stiger potentialet til 43%.

Analysen peger på, at der er en stor koncentration af korte bilture (under

5km) som passerer gennem det centrale Kongens Lyngby og Virum.

2% af alle bilture i Lyngby-Taarbæk Kommune er under 500 meter

16% af bilturene i Lyngby-Taarbæk Kommune er mellem 0.5 - 5 kilometer lange

25% af bilturene i Lyngby-Taarbæk Kommune er mellem 5 - 15 kilometer lange

Faktaboks om korte bilture i Lyngby-Taarbæk kommune. Kilde: Rapport om cykelpotentiale på baggrund af GPS data

Lyngby-Taarbæk Kommune anerkender at ikke alle korte bilture kan erstattes, men analysen indikerer, at der især ligger et potentiale på de korte ture.

Lyngby-Taarbæk Kommune vil i planlægningen have løbende fokus på de centrale cykelforbindelser i Virum, herunder ved Sorgenfri- og Virum Station, og Kongens Lyngby, med særligt fokus på Lyngby Hovedgade, Klampenborgvej og Jernbanepladsen, for at undersøge om der kan ske forbedringer til

glæde for cyklisterne på disse strækninger.

Tiltag

- Forbedring af cykelforhold på udpegede strækninger på det strategiske cykelstinet
- Særligt fokus på at gøre cyklen til det nemme valg omkring S-togstationer, trafikknudepunkter og i det centrale Kongens Lyngby
- Undersøge hvilke tiltag, der kan nudge til at aktive transportmidler, bliver de foretrukne på ture under 5 kilometer.

Delmål:

Fasthold at mindst 80% af alle ture under 4 km foretages på cykel eller til fods.

Nuværende 0-2km=95% og 2-4km=76%. Kilde Transportvaneundersøgelsen 2022.

Cykelregnskab

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker, strategien bliver fulgt op med et cykelregnskab, som skal udarbejdes hvert andet år. Cykelregnskabet formål er løbende at følge udviklingen frem imod strategiens hovedmål og delmål. Regnskabet udarbejdes primært på baggrund af resultaterne af DTU's *Transportvane Undersøgelse* samt *Den Nationale Cyklistundersøgelse*.

DTU's Transportvane Undersøgelse er en årlig undersøgelse, som genererer data om transportvaner- og mønstre i befolkningen. Undersøgelsens resultater giver blandt andet indsigt i, hvilke transportmidler befolkningen benytter, længden på deres rejse er samt hvad formålet med rejsen var.

Den Nationale Cyklistundersøgelse som udarbejdes af Megafon og bliver gennemført hvert andet år, genererer data om cyklisters transportvaner og deres tilfredshed. Undersøgelsens resultater giver blandt andet indsigt i cyklisternes tilfredshed med cykelinfrastrukturen i kommunen samt en lang række andre cykelrelaterede temaer.

Cykelregnskabet vil blive præsenteret for Lyngby-Taarbæk Kommunes politikere hver andet år og eventuelle anbefalinger om yderligere tiltag, hvis udviklingen går i en forkert retning.

Vision og temaer	Mål 2032	2022 (baseline)
Overordnede mål	Cykel turandel skal udgøre minimum 21% af det samlede modalsplit	Cykel tur andel udgør 12,8% af det samlede modalsplit
Overordnede mål	Top-10 placering i overordnet cyklisttilfredshed i DNCU	Nummer 44 ud af 49 i DNCU
Sammenhængende cykelstinet	120.000 dagligt cyklede kilometer i kommunen	73.000 dagligt cyklede kilometer i kommunen
Cykelparkering	75% skal være tilfredse eller meget tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser i DNCU	63% car tilfredse eller meget tilfredse med antallet af cykelparkeringspladser i DNCU
First- og last mile	Lyngby-Taarbæk skal være den kommune med de mest tilfredse brugere der kombinere cykel og kollektiv transport	Lyngby-Taarbæk Kommune lå nr. 5
Drift og vedligehold	75% skal være tilfredse eller meget tilfredse med vedligehold af belægning på cykelsti i DNCU	44 % er tilfredse eller meget tilfredse med vedligehold af belægning i DNCU
Pendlercykling	25% af pendlerture i kommunen skal foregå på cykel	19% af pendlerture i kommunen bliver foretaget på cykel
Børn og unge	85% af kommunens skoleelever skal benytte andet transportmiddel end bil når de skal i skole	72% af kommunens elever benytter andet transportmiddel end bil når de skal i skole
Fritidscykling og rekreative ruter	En vækst på 25% i antallet af rekreative cykelture	Nuværende ca. 7.500 daglige cykelture hvis formål er rekreativt i kommunen
De korte cykelture	Fasthold at mindst 80% af alle ture under 4 km foretages på cykel eller til fods	På ture mellem 0-2 km foretages 95% af turene med aktiv transport På ture mellem 2-4 km foretages 76% af turene med aktiv transport