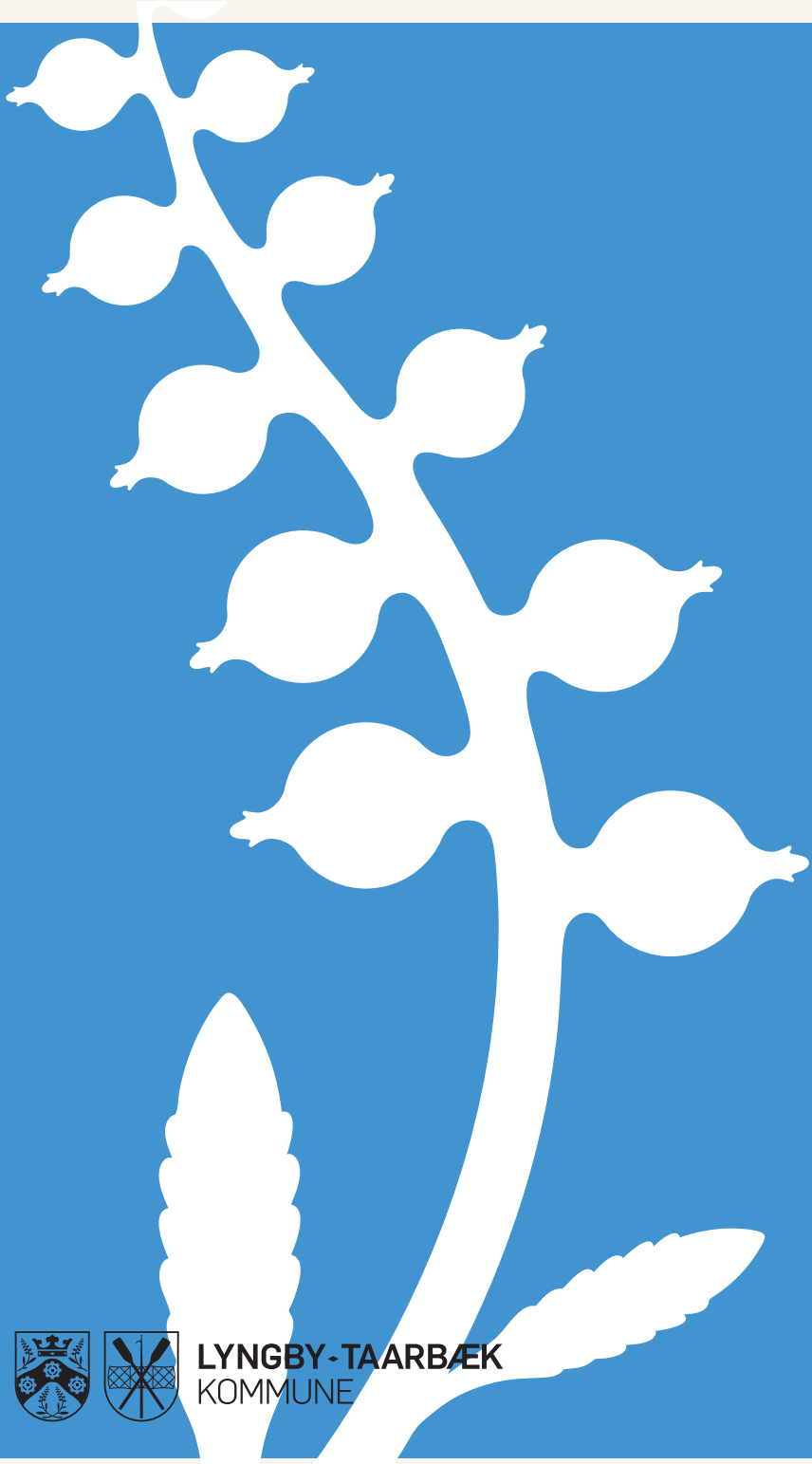




LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN

2023 - 2027



INDHOLD

Forord.....	3
Vision & målsætning.....	6
Hvad koster personskader samfundet?.....	10
Hvordan ser trafikken ud i dag?.....	12
Trafiktal og hastighedsmålinger.....	16
Hvad siger borgerne?.....	18
Hvad siger skolerne.....	20
Fokusområder.....	22
Hastighedszoner.....	30
Prioriteret projektliste.....	32



FORORD

I Lyngby-Taarbæk har vi længe arbejdet for at forbedre trafikikkerheden på kommunens veje, og udviklingen går heldigvis den rigtige vej.

Der er, over de seneste år, sket et fald i antallet af tilskadekomne på kommunens veje, og det er samlet set blevet mere sikkert at færdes i trafikken. Men der er stadig plads til forbedring.

En god trafikikkerhedsplan er et væsentligt redskab, som skal sikre, at der sættes ind med målrettede indsatser på de områder, hvor trafikikkerheden fortsat halter. Samtidig fungerer planen som målestok for, om vi når i mål med vores ambitioner.

Denne plan dækker perioden 2023-2027 og bygger videre på *Lyngby-Taarbæk Kommunes trafikikkerhedsplan 2012-2015* samt *Skolevejsprojekt 2017-2020*. Den overordnede vision er, at det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken i Lyngby-Taarbæk kommune. Visionen er konkretiseret i målsætninger, som vi bruger til at sikre, at udviklingen går den rigtige vej.

Der er gennemført borgerundersøgelse, dialog med skoler og trafikanalyser – hvilket tilsammen danner grundlag for fem udpegede fokusområder, hvor der er behov for forbedringer. For hvert fokusområde har vi formuleret en række forslag til indsatser og tiltag.

Det giver en ny samlet plan, der danner rammen for de kommende års indsatser for at forbedre trafikikkerheden på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje.



Richard Sandbæk
Formand for Teknikudvalget
Maj 2023

INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk Kommune har udarbejdet en ny trafiksikkerhedsplan for perioden 2023-2027. Den nye trafiksikkerhedsplan erstatter den tidligere trafiksikkerhedsplan 2012-2015 og skolevejsprojekt 2017-2020.

Planen udstikker rammerne for de kommende års indsatser på trafiksikkerhedsområdet. Den giver et samlet overblik over forslag og indsatser til, hvordan kommunens vision og målsætninger virkeliggøres, så trafikken er sikker og tryk at færdes i for alle trafikanter.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af en lang række undersøgelser:

- Analyser af ulykker og udpegning af ulykkesbelastede lokaliteter (s. 12-15).
- Udpegning af områder og veje, hvor der bør etableres hastighedszoner (s. 16).
- Spørgeskemaundersøgelse for kommu-

nens borgere om deres tryghed i trafikken, og hvor borgerne havde mulighed for at udpege de mest utrygge steder på kommunens vejnet (s. 18).

- Workshop med repræsentanter fra kommunens skoler, hvor de kunne udpege steder, hvor de oplever udfordringer i trafikken (s. 20).

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

Vision og målsætninger samt indsatsområder mv. i trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet på baggrund af Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger for mål og indsatser samt de bagvedliggende undersøgelser.

På denne baggrund er der udpeget en række indsatsområder og virkemidler til det fremtidige trafiksikkerhedsarbejde. En

vigtig del af indsatsen er at indrette veje, stier mv. på en måde, så ulykker begrænses mest mulig. Der er på den baggrund udpeget en række anlægsprojekter, som er prioriteret i forhold til at få størst effekt for enten trafiksikkerheden eller trygheden.

En anden vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet handler i høj grad om mere adfærdsregulerende tiltag herunder styrket samarbejde mellem vejmyndigheder, skoler og politi. Der er under hvert indsatsområde anbefalet en række virkemidler og forslag til, hvad der kan styrkes.

Du kan læse kort om trafiksikkerhedsplanens mål, fokusområder og indsatsområder i denne plan samt finde en projektlister over konkrete mindre anlægsprojekter. I baggrundsrapporten uddybes de bagvedliggende undersøgelser og i tilhørende bilag 1 er prioriteringsmodellen bag anlægsprojekterne uddybet.

HVAD ER EN TRAFIKSIKKERHEDSPLAN?

En trafikksikkerhedsplan er en plan, der udstikker de overordnede visioner, mål og rammer for en kommunes kommende investeringer og indsatser på trafikksikkerhedsområdet, og som løber over en given periode.



VISION & MÅLSÆTNINGER





vision:

Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken.

VISION

Lyngby-Taarbæk Kommune har i en lang årrække arbejdet med trafiksikkerhed for at reducere antallet af ulykker på kommunens veje.

I den seneste trafiksikkerhedsplan for perioden 2012-2015 var målsætningen at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skulle reduceres med 55 pct. frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005.

Herved skulle der i 2015 højst være:

- Ni dræbte og alvorligt tilskadekomne
- 12 lettere tilskadekomne

I 2015 registrerede politiet ingen dræbte, otte alvorligt tilskadekomne og

to lettere tilskadekomne på kommunens veje. Således levede Lyngby-Taarbæk Kommune op til målsætningen (i 2015 tal) i Trafiksikkerhedsplan 2012-2015.

Men da variationerne er store år for år, vil det give god mening at se på antallet af dræbte, alvorligt tilskadekomne og lettere tilskadekomne over en 3-årig periode.

I 2017-2019 blev der i gennemsnit registreret 1 dræbt og 12 alvorligt tilskadekomne i trafikken på kommunens veje.

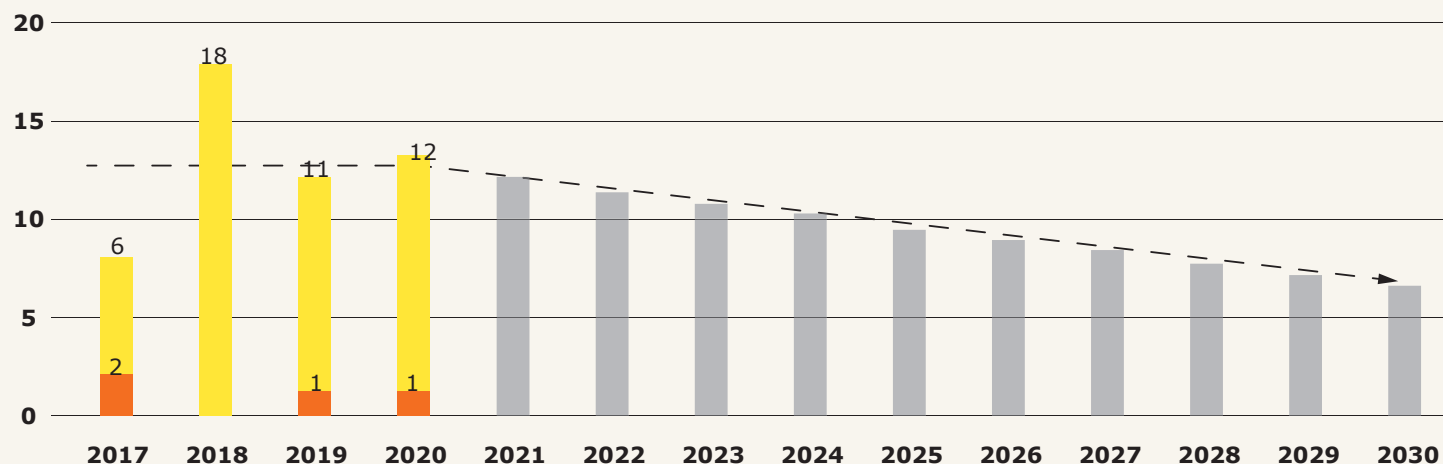
En opdateret plan skal være med til at opfylde kommunens vision og målsætninger og særligt være med til at reducere antallet af de alvorligste ulykker,

som Færdselssikkerhedskommissionen anbefaler at have fokus på.

Lyngby-Taarbæk Kommune har på den baggrund opsat en overordnet **vision:**

Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken.

For at konkretisere visionen og arbejdet med trafiksikkerhed, er der udpeget fire målsætninger, som beskrives på næste sider.



Dræbte og tilskadekomne på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje i perioden 2017-20

Samt kommunens **målsætning** for antallet af personskader pr. år frem mod 2030.

- Dræbte
- Alvorligt tilskadekomne
- Målsætning frem mod 2030

FIRE MÅLSÆTNINGER

Den overordnede vision for trafiksikkerhedsplanen er, at alle skal kunne færdes sikkert og trygt i trafikken. For at understøtte visionen, skal der konkrete målsætninger til, som kan sikre, at det ikke blot er ord på papir. Det er blevet til fire konkrete målsætninger, som man kan måle på ved planens udløb.

- 1. Der må ikke være nogen dræbte og højst otte alvorligt tilskadekomne i 2027.**

Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet nye mål for trafiksikkerheden for

perioden 2021-2030. Målsætningen for 2030 er, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne skal halveres i 2030 med udgangspunkt i årene 2017-2019. Lyngby-Taarbæk Kommune har valgt at følge den nationale målsætning. I 2030 må der således ikke registreres nogen dræbte og højst seks alvorligt tilskadekomne på kommunens veje.

- 2. Minimum 75 pct. af alle trafikanter skal føle sig trygge i trafikken.**

Jf. borgerundersøgelsen er der i 2022 43 pct. der føler sig trygge eller meget trygge.

- 3. Minimum 85 pct. af alle børn skal føle sig trygge på deres skolevej.**

66 pct. af børnene følte sig trygge på deres skolevej i skolevejsundersøgelsen fra 2017.

- 4. Minimum 80 pct. af alle cyklister skal føle sig trygge i trafikken.**

72 pct. følte sig generelt tryk som cyklist i kommunen i forhold til andre cyklister og trafikulykker, jf. Cyklistundersøgelsen 2020.

Der er udpeget fem fokusområder hvor der gøres en særlig indsats.

Der er endvidere udpeget fem fokusområder, hvor der gøres en særlig indsats for at nå kommunens vision og målsætninger.

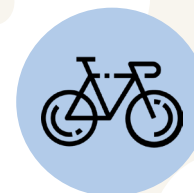
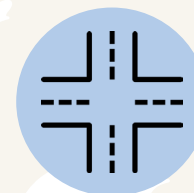
Fokusområderne er blevet til på baggrund af analyserne, der omfatter; ulykkesanalyse, borgerundersøgelsen, borgerhenvendelser til forvaltningen og en workshop med skoler i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Udpegningen tager desuden afsæt i Færdselssikkerhedskommissionens anbefalede fokusområder og indsatser.

De fem fokusområder i Lyngby-Taarbæk Kommune er:

1. Krydsulykker
2. Lette trafikanter
3. Skoleveje
4. Høj hastighed
5. Unge bilførere (under 25 år)

For hvert fokusområde er der udpeget en række indsatser, der enten kan fortsættes eller sættes i gang i planperioden 2023-2027. Indsatserne skal bidrage til at realisere planens målsætning. Fokusområderne og indsatserne uddybes på side 22-28.



HVAD KOSTER PERSONSKADER?

Hvad koster personskader samfundet?

Der er store udgifter for samfundet forbundet med trafikulykker og tilskadekomne i trafikken. De samfundsøkonomiske omkostninger beregnes årligt af DTU og for 2022 er de personrelaterede omkostninger:

- Pr. dræbt ca. 40 mio. kr.
- Pr. alvorligt tilskadekomne ca. 6 mio. kr.
- Pr. personskade i gennemsnit ca. 5 mio. kr.

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

Hvad koster personskader kommunen?

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 ca. 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 for ca. 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.



En god investering
**Vi opnår en
samfundsøkonomisk
gevinst, ved
at investere i
trafiksikkerhed.**

HVORDAN SER TRAFIKKEN UD I DAG?

Ulykkesanalysen viser, hvilke ulykkestyper der sker flest af samt på hvilke veje, stier og kryds de sker. I det følgende er hovedkonklusionerne fra analysen opsummeret.

På trods af at antallet af ulykker faktisk er steget i 2020 i forhold til 2016, er antallet af tilskadekomne i trafikken på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje faldet en smule i perioden 2016-2020.

I perioden 2016-2020 har politiet registreret i alt 325 person- og materielskadeuheld på Lyngby-Taarbæk

Kommunes veje.

Unge i aldersgruppen 18-24 er overrepræsenterede i uhedsstatistikken, det gælder især unge mandlige bilister.

Fodgængere og cyklister er involveret i omkring 25 pct. af ulykkerne i kommunen, men de udgør 75 pct. af de tilskadekomne på kommunens veje. Der er altså særligt stor risiko for personskade, når lette trafikanter er involveret i en trafikulykke.

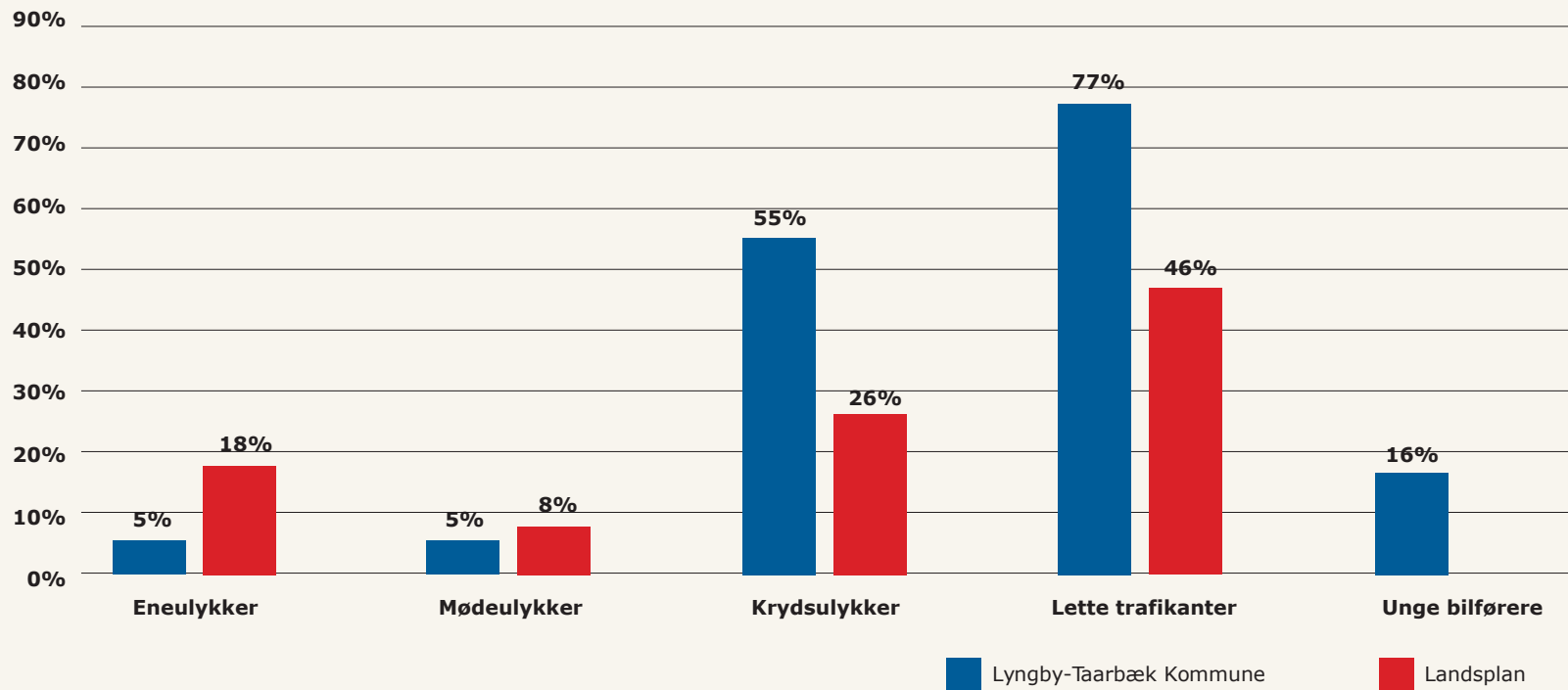
På landsplan udgjorde de lette trafikanter 46 pct. af tilskadekomne - det betyder

altså at Lyngby-Taarbæk ligger langt over landsgennemsnittet.

Andelen af påvirkede bilister involveret i trafikulykker var i perioden 2016-2019 stigende, men i 2020 blev der ikke registreret en eneste trafikulykke på kommunens veje, hvor en part havde været påvirket af spiritus eller narkotika.

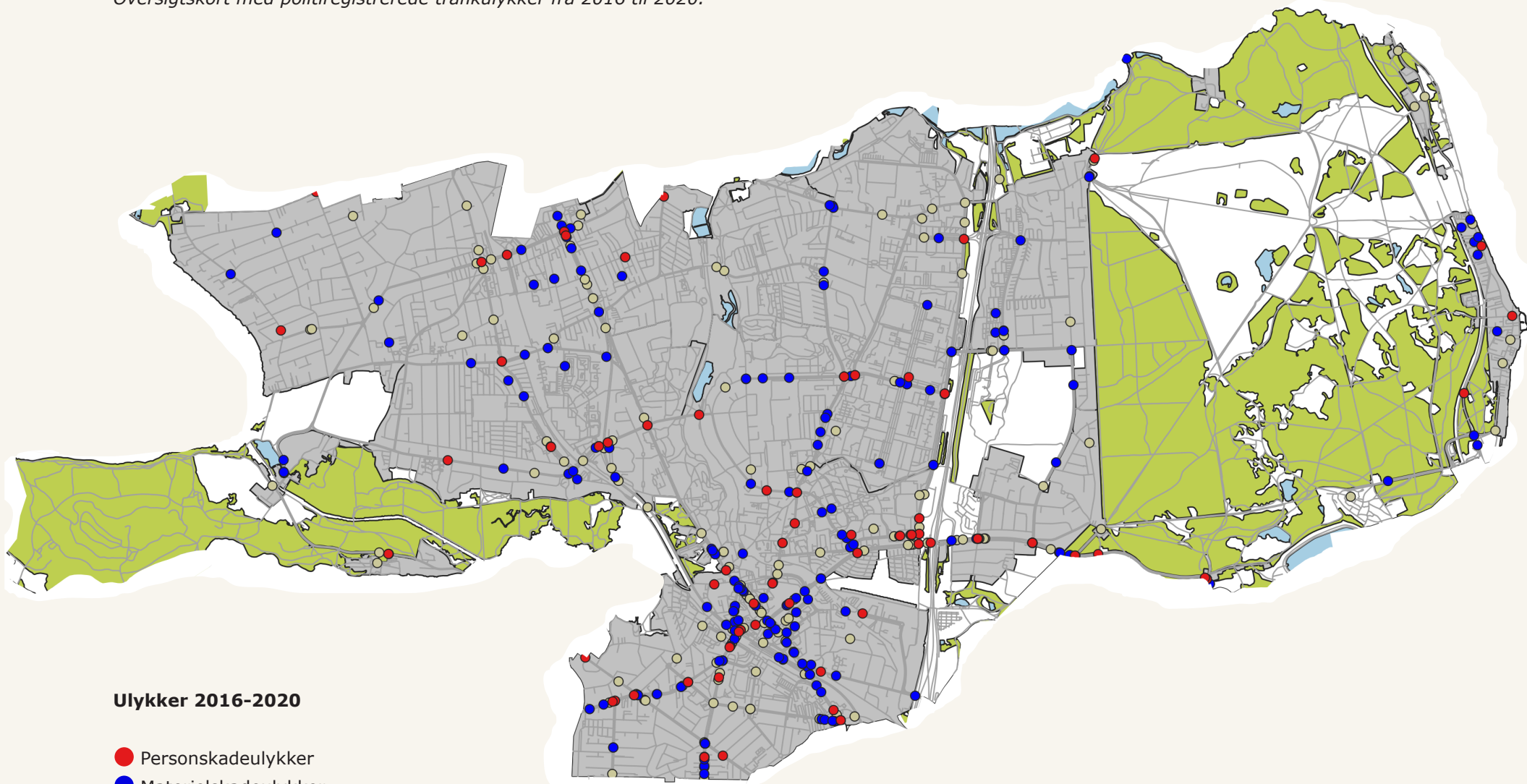
**Lyngby-Taarbæk
Kommune nåede
målsætningen
sat i
trafiksikkerhedsplanen
fra 2015. ***

*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 opgjort som andel tilskadekomne, mens de øvrige er andel personskadeulykke*



* I trafiksikkerhedsplanen for 2012-2015 var det en målsætning at antallet af dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne skulle reduceres med 55 pct. frem til udgangen af 2015 med udgangspunkt i 2005

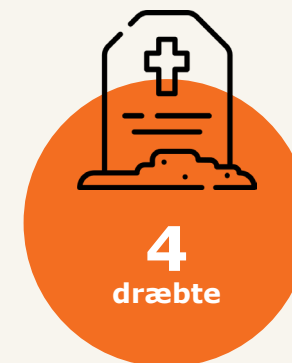
Oversigtskort med politiregistrerede trafikulykker fra 2016 til 2020.



Ulykker 2016-2020

- Personskadeulykker
- Materielskadeulykker
- Ekstraulykker*

*Ekstraulykke: Mindre ulykke som anmeldes til politiet, med begrænset eller ingen materiel- og personskaade.



På baggrund af ulykkerne for de seneste 5 år (2016-2020), er der udpeget de mest ulykkesbelastede steder i kommunen.

Definition på en ulykkeslokalitet:

- Et kryds er ulykkesbelastet, hvis der er sket mindst fire trafikulykker i krydset.
- En strækning er ulykkesbelastet, hvis der er sket mindst fire person- eller materialskaeulykker på en strækning inden for 500 m.

Ved gennemgang af disse lokaliteter, er der udarbejdet forslag til forbedringer ved fire kryds og en strækning til Lyngby-Taarbæk Kommunes videre trafiksikkerhedsarbejde. Lokaliteterne fremgår af projektliste og kort på side 29-34.

De øvrige ulykkesbelastede lokaliteter er enten ombygget inden for de sidste par år eller beliggende i letbanetraceet. Lyngby-Taarbæk Kommune vil i fremtiden fortsat observere ulykkesbilledet på de ulykkesbelastede lokaliteter langs letbanetraceet, når letbanen er åbnet.

Dette for at vurdere, om lokaliteterne fortsat er ulykkesbelastede, og om der er et nyt ulykkesmønster i krydsene.

TRAFIKTAL OG HASTIGHEDSMÅLINGER

Lyngby-Taarbæk Kommune foretager løbende registreringer af trafikmængder og bilernes hastigheder på kommunens veje.

Hastighedsmålinger på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje er undersøgt med henblik på at udpege strækninger, hvor der forekommer væsentlige overskridelser af hastighedsgrænsen. Der er kortlagt hvorvidt, der er sket ingen, mindre eller væsentlige overskridelser af hastighedsgrænsen.

Ud af de i alt ca. 700 hastighedsmålinger på kommunens veje i 2016-2022 er 5 pct. væsentligt over hastighedsgrænsen (røde prikker). For 58 pct. af hastighedsmålingerne er der sket mindre hastighedsoverskridelser (gule prikker). Mens 37 pct. holder sig til, eller under, hastighedbe-

grænsningen på vejene (grønne prikker).

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.

Hastighedsniveauet for 85%-fraktilen er vist for hvert punkt. 85%-fraktilen er den hastighed som 85 pct. af de registrerede bilister holder sig under.

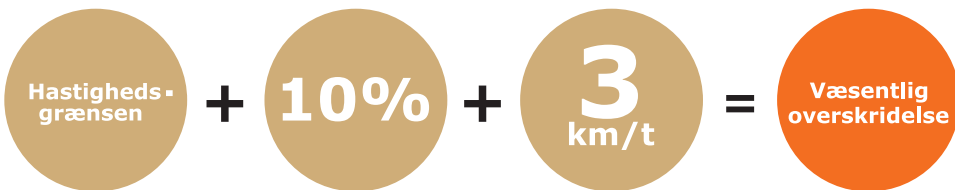
Hvis hastighedsgrænsen på en vej er 50 km/t,

så vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være:

$50 \text{ km/t} + 5 \text{ km/t} + 3 \text{ km/t} = 58 \text{ km/t}$.

Et vigtigt led i at optimere trafiksikkerheden 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 (dette er yderligere beskrevet på side 30-31).

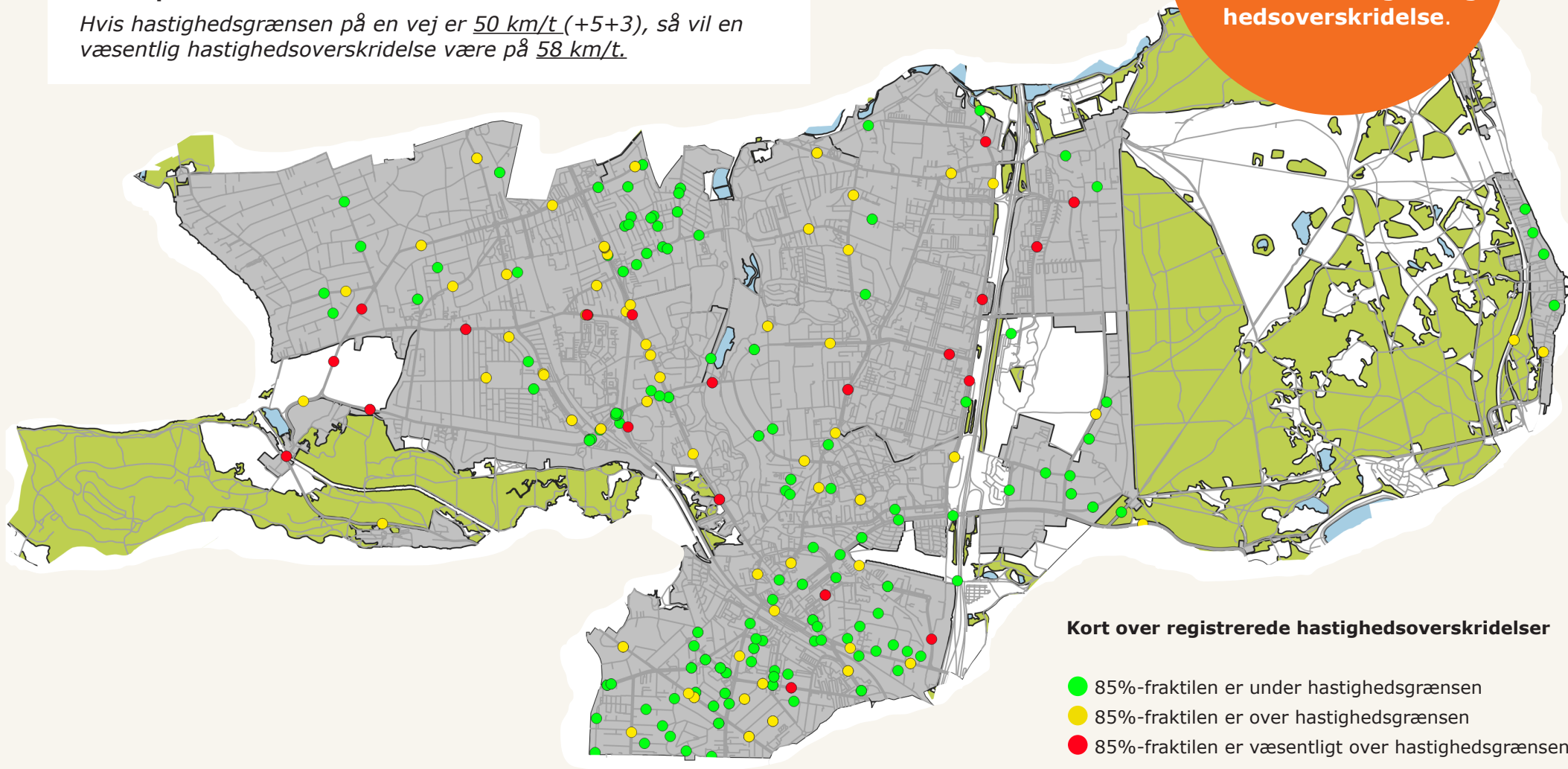
Definition på **væsentlig overskridelse**:



Eksempel:

Hvis hastighedsgrænsen på en vej er 50 km/t (+5+3), så vil en væsentlig hastighedsoverskridelse være på 58 km/t.

5% af hastighedsmålingerne viser en **væsentlig hastighedsoverskridelse**.



* 85%-fraktilen er den hastighed som 85 pct. af de registrerede bilister holder sig under.

HVAD SIGER BORGERNE?

Som led i trafikikkerhedsplanen har Lyngby-Taarbæk Kommune gennemført en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse i marts 2022, hvor alle borgere i kommunen havde mulighed for at komme med inputs til trafikikkerhedsplanen.

Spørgeskemaundersøgelsen blev formidlet til kommunens borgere via kommunens hjemmeside og kommunens Facebook-side. I alt deltog 942 borgere i spørgeskemaundersøgelsen.

Lidt over 40 pct. af respondenterne er generelt trygge, når de færdes på kommunens veje. Omkring en fjerdedel af respondenterne er generelt utrygge. Den væsentligste årsag til utryghed er høj fart på vejene. Respondenterne er generelt mere utrygge, når de færdes til fods, på cykel eller løbehjul, end hvis de kører i bil

eller med offentlig transport.

Næsten halvdelen af respondenterne har børn i skolealderen. Jo ældre børnene er, des flere får lov at færdes alene til og fra skole og fritidsaktiviteter. Forældrene ønsker sig især bedre og sikre krydsningsmuligheder over vejene og flere cykelstier, hvis de skal lade børnene være selvtransporterende.

Respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen ser gerne, at Lyngby-Taarbæk Kommunes indsatsområder i trafikikkerhedsarbejdet omfatter forbedring af skolevejene, bedre forhold for lette trafikanter og lavere hastighed for biler.

Lidt under 60 af deltagerne i undersøgelsen har angivet, at de har

været involveret i et uheld. Mens lidt over 330 har været involveret i et nærved-uheld.

I undersøgelsen fik respondenterne mulighed for at udpege på kort, hvor de oplever, at det er mest utrygt at færdes i Lyngby-Taarbæk Kommune. Der blev udpeget i alt godt 1.800 utrygge lokaliteter.

De mest udpegede lokaliteter fremgår af baggrundsrapporten. Størstedelen af de mest udpegede lokaliteter indgår i prioriteringslisten. Dem der ikke indgår i prioriteringslisten, er enten udpeget langs letbanetracéet, eller er på Lyngby Hovedgade, som kommunen arbejder på sideløbende med denne trafikikkerhedsplan.



HYPPIGSTE FAKTORER FOR UTRYGHED

- Når bilerne kører med høj fart
- Dårlige oversigtsforhold
- Manglende cykelstier
- Parkerede biler
- Tæt trafik.



HVAD SIGER SKOLERNE?

Den 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 blev workshoppen brugt på at diskutere fælles problemstillinger omkring skolerne samt hvordan fremtidens skolevej kunne se ud.

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. Flere af de udfordringer, som skolerne oplever, går igen på de enkelte skoler.

Eksempelvis er det et stort problem at børnene mangler en grundlæggende træning i at begå sig i trafikken, når de starter i skole.

Dette er formentlig som følge af, at forældre er blevet mere utrygge på deres børns vegne. Skolerne oplever nemlig en stigende utryghed blandt forældrene, hvilket medfører, at færre børn får lov til at gå eller cykle.

Derudover mangler der også 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, hvor parkeringsrestriktioner ikke respekteres - når de er i tidsmangel, sætter de børnene af foran skolerne, hvilket skaber utrygge situationer for de børn, som går eller cykler selv.

Desuden oplever skolerne, at parkeringsrestriktioner ved skolerne ikke respekteres. Derfor efterspørges også øget parkeringskontrol ved skolerne.

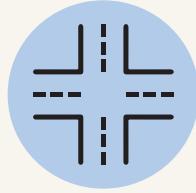


Stigende **utryghed**
blandt forældre
medfører, at **færre**
børn får lov til selv at
gå eller cykle i skole.



FOKUSOMRÅDER





01.
Krydsulykker



02.
Lette trafikanter



03.
Skoleveje



04.
Høj hastighed



05.
Unge bilførere

Lyngby-Taarbæk Kommune har udpeget fire målsætninger, der er med til at underbygge visionen *“Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken”*. For at konkretisere arbejdet med trafiksikkerhed og nå målsætningerne, er der formuleret fem fokusområder, hvor der gøres en særlig indsats.

De fem fokusområder er:

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

For hvert fokusområde er der udpeget en række indsatser og virkemidler, som kan fortsættes eller sættes i gang i planperioden 2023-2027. Indsatser og virkemidlerne skal bidrage til at realisere kommunens vision og mål på trafiksikkerhedsområdet. Vi benytter tre hjørnestejn i trafiksikkerhedsarbejdet:

- Vejtekniske tiltag (vi bygger)
- Adfærdskampagner og kommunikation (vi kommunikerer)
- Politiindsats og kontrol (vi styrer)

For at nå i mål med trafiksikkerhedsarbejdet, kræver det, at vi sætter ind på alle

tre områder i trafiksikkerhedsarbejdet.

Fokusområderne er beskrevet nærmere på de følgende sider.

01.

Krydsulykker

Der er en væsentligt større andel krydsulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje end på landsplan. Således er over halvdelen af trafikulykkerne i kommunen 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.

Indsats

Det anbefales, at ombygge og forbedre de ulykkesbelastede kryds for at bekæmpe og forebygge krydsulykker.

Der er flere ulykkesbelastede kryds langs letbanetracéet. Disse kryds er enten under ombygning eller bliver ombygget i for-

bindelse med letbanebyggeriet. Derfor er der ikke foreslået ændringer i disse kryds. Kommunen vil undersøge ulykkesbilleder efter letbanen kører i krydsene langs letbanetracéet.

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 lavere hastighed, både via hastighedszoner og fysiske fartdæmpere gøre krydsene mere sikre. Det gælder særligt for vigepligtsregulerede kryds.



VIRKEMIDLER

- Opmærksomhedskampagner
- Forbedre og ombygge kryds
- Hastighedsreduktion – mest relevant ved vigepligtsregulerede kryds
- Ulykkesanalyse i kryds langs letbanetracéet efter letbanen kører



02.

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 sker ofte 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 kommunens veje. Fodgængere udgør lidt over en fjerdedel af tilskadekomne. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere altså 77 pct. af tilskadekomne, men udgør kun 25 pct. af involverede i trafikulykker på kommunens veje. Der er særlig stor risiko for personskade for de lette trafikanter.

Indsatser

Som en del af trafiksikkerhedsplanen fore-

slås 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. Kommunen 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.

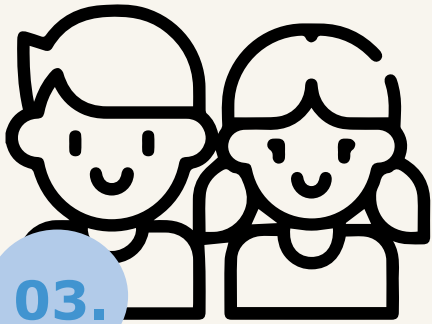
Udover at forebygge ulykker med lette trafikanter i de udpegede ulykkesbelastede og utrygge lokaliteter, arbejder kommunen også på at styrke grøn mobilitet gennem bæredygtighedsstrategien og en kommende cykelstrategi. Cykelstrategien giver et

samlet strategisk grundlag for arbejdet med at styrke cyklisme i kommunen. Der kortlægges "missing links" i cykelstinet samt udpeges indsatser for at fremme cykling som led i en styrket grøn mobilitet.



VIRKEMIDLER

- Lavere hastighed for biler
- Sikre krydsningsmuligheder
- Cykelhjelmkampagner
- Opmærksomhedskampagner
- Forbedre og ombygge lokaliteter



03. 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 kommunens 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 skolevejs-

analyse 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.

Når der sker forbedringer på veje, stier og ankomstarealer ved og omkring skoler, er det vigtigt at målrette kommunikation til forældrene om forholdene.

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 adfærdsændringer på skolevejene. Der bør arbejdes på, at alle skoler får mål for færdselsundervisning på alle

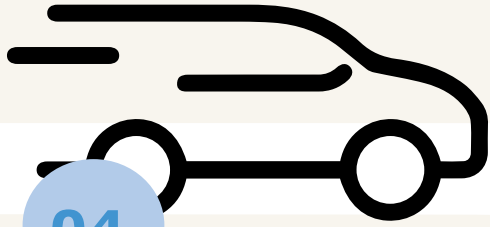
klassetrin, som en integreret del af skolernes trafikpolitik.

Et overblik over de anbefalede skoleruter vil kunne indarbejdes i skolernes trafikpolitik.



VIRKEMIDLER

- Forbedre skolevejene med fysiske og vejtekniske tiltag
- Skolestartkampagner
- Alle børn cykler og Bevæg dig til skole kampagner og lignende initiativer
- Informationsmateriale om fysiske forbedringer på skolevejene
- Opdateret trafikpolitik på alle skoler, med mål om færdselsundervisning på alle klassetrin
- Nedsætte hastigheden på skoleveje
- Samarbejde mellem skoler, forvaltning og politi
- Udpegning af anbefalede skoleruter



04.

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 borgerundersøgelsen, gennemført i foråret 2022, er høj fart udpeget som en af de primære faktorer til utryghed i trafikken. Desuden har kommunen modtaget 35 borgerhenvendelser i perioden 2020-2022, der drejer sig om høj fart.

Kommunen 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 hastighedsdæpende 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. 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 vigtigt, så der kan gennemføres politikontrol ved skoler, og steder med høje hastigheder.

Kommunen bruger også mobile fartvisere, som kan suppleres med faste "Din fart"

tavler, der viser bilisternes hastighed, kan også have en positiv effekt på hastigheden.



VIRKEMIDLER

- Kampagner – både via skilting og digitalt
- Politikontrol
- 40 km/t hastighedszoner
- Fysiske fartdæmpere
- Mobile fartvisere
- Din-fart-tavler



05. 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 pct. af de involverede i trafikulykker på Lyngby-Taarbæk Kommunes veje er i aldersgruppen 18-24 år.

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 hold-

ningsbearbejdende tiltag fx i samarbejde med Rådt 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 kommunens køreskoler.



VIRKEMIDLER

- Kampagner og holdningsbearbejdende tiltag rettet mod unges adfærd
- Kampagner fra Rådet for Sikker Trafik
- Trafikpolitikker på ungdomsuddannelser

HASTIGHEDSZONER

Et vigtigt led i at optimere trafiksikkerheden 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.

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 midten af 2025.

På kortet side 31 er Lyngby-Taarbæk Kommune opdelt i 24 hastighedszoner, hvor det vil være hensigtsmæssigt at indføre 40 km/t hastighedsbegrænsning, eller på anden vis at fartdæmpe områdets veje. De områder, der ikke indgår i zonerne, er

enten allerede omfattet hastighedszoner eller anden fartdæmpning, som fx mange af vejene i og omkring Lyngby Centrum.

Foruden 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.

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. De strækninger er derfor ikke nødvendigvis en del af en hastighedszone.

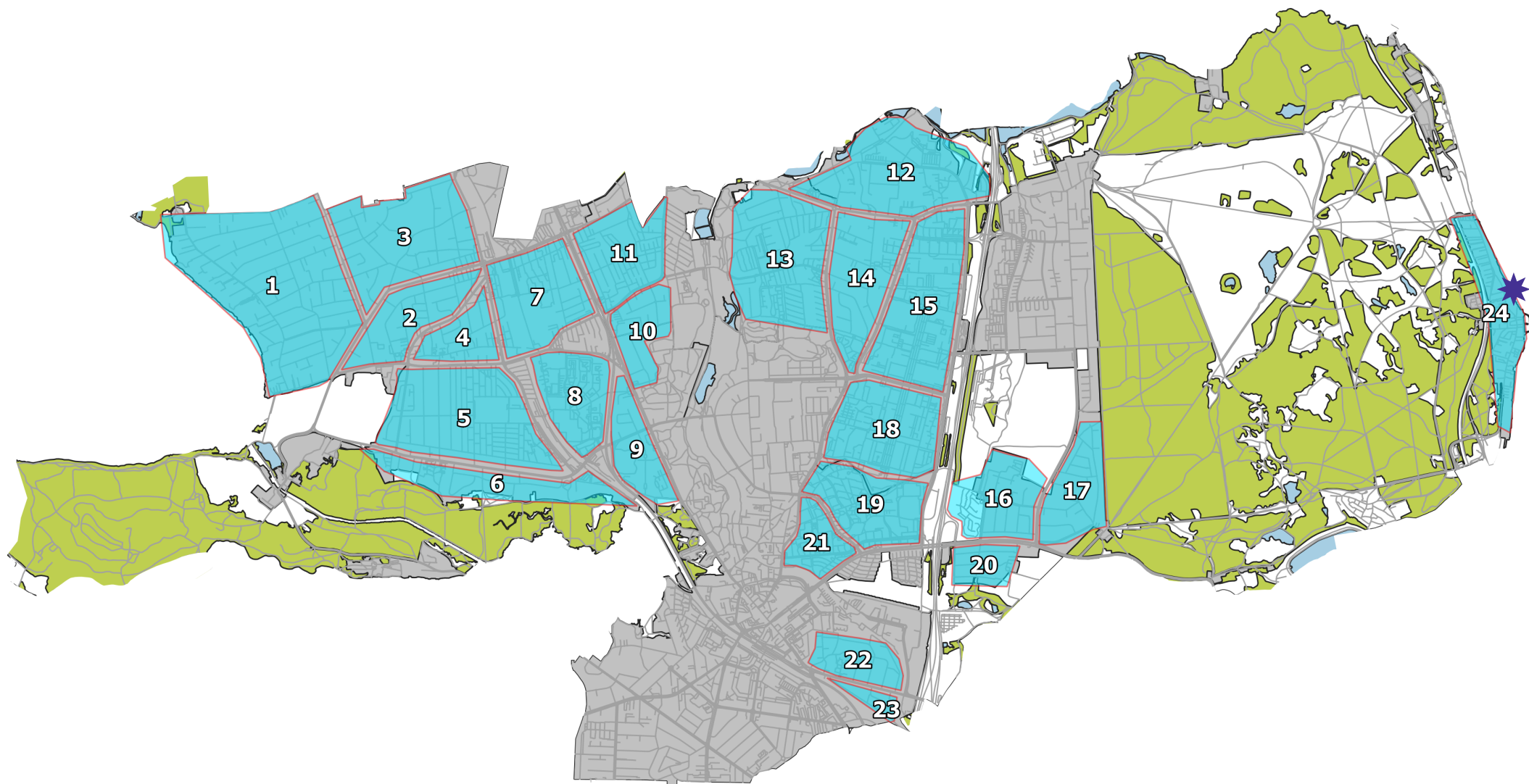
Hastighedszonerne afgrænses hovedsageligt af de overordnede, primære og sekundære trafikveje – altså veje, som er hovedtrafikårer i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Disse veje friholdes for så vidt fra hastighedszonerne, da de har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling.

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 og område 11 er allerede vedtaget som hastighedszone.



● De grå områder er fartdæmpet og indgår allerede i en hastighedszone med anbefalet hastighed eller zone med lokal hastighedsbegrænsning - De grå områder er desuden afgrænset af større trafikveje, hvor hastigheden er uændret.

★ Hastighedszone 24, i Taarbæk, omfatter sidevejene, da Taarbæk Strandvej har en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

PRIORITERET PROJEKTLISTE

På baggrund af ulykkesanalysen, borgeundersøgelsen, workshopen med skoler og indsamlede borgerhenvendelser, er der udarbejdet løsningsforslag for 32 anlægsprojekter til forbedring af trafikikkerheden i Lyngby-Taarbæk Kommune.

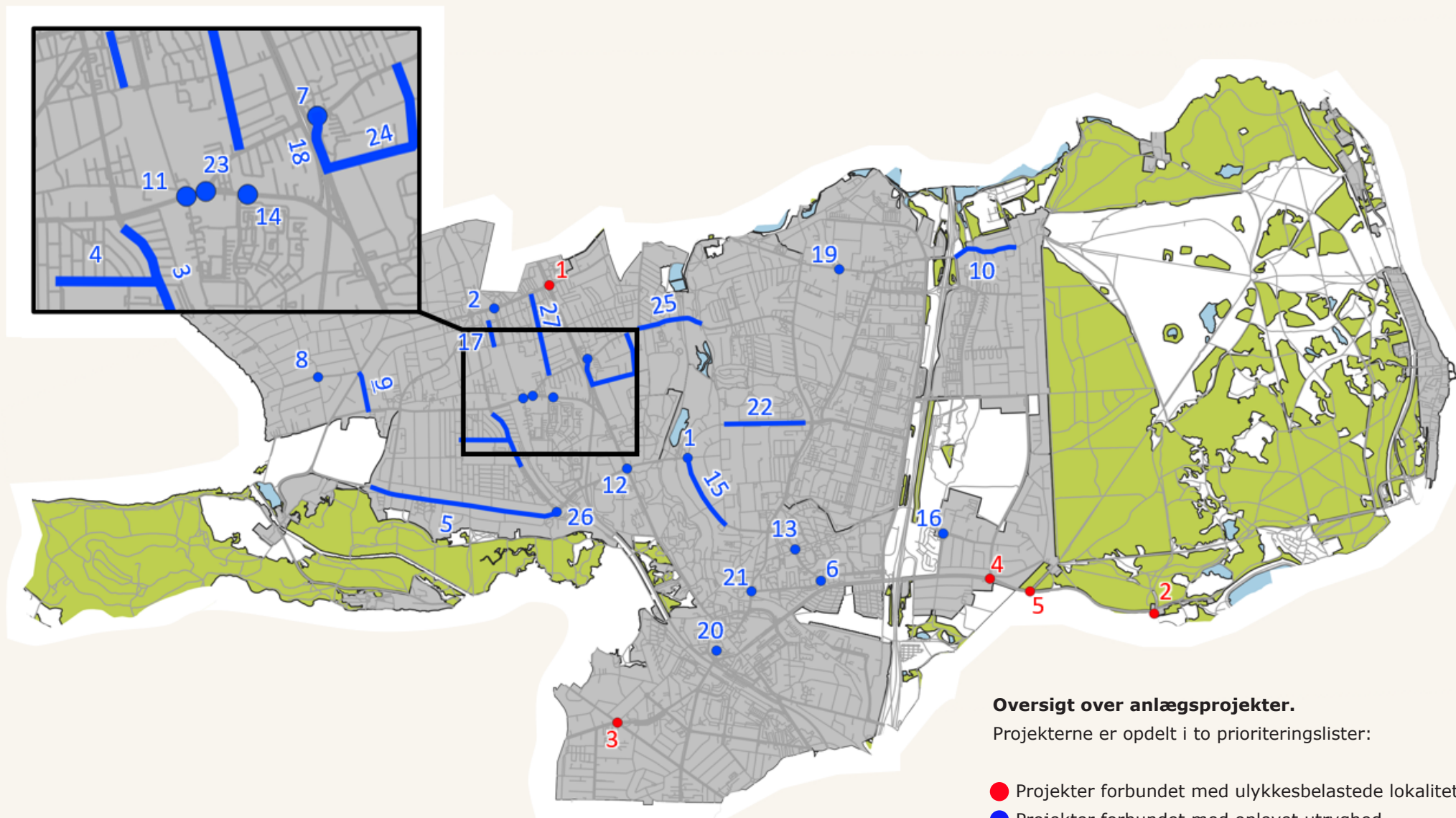
Alle lokaliteterne er udpeget i mindst én af baggrundsundersøgelserne, og nogle af lokaliteterne er blevet udpeget i flere af undersøgelserne.


Alle 32 anlægsprojekters lokalitet kan ses på kortet på side 33. Projektlokaliteterne er opdelt ud fra, om de er ulykkesbelastede (*5 projektforslag - markeret med*

rød) eller om de er udpeget ud fra oplevet utryghed (*27 projektforslag - markeret med blå*).

Projekterne er beskrevet og vist i prioriteret rækkefølge, på side 34-39, hvor projekterne er prioriteret i forhold til projekternes effekt på trafikikkerhed og oplevet tryghed set i forhold til anlægsoverslaget. Dette sikrer, at de projekter, hvor der opnås mest effekt for pengene prioriteres højest.

Der henvises desuden til baggrundsrapporten og bilag for uddybende information omkring prioritering af projektforslagene.



ID	LOKALITETSANGIVELSE	PROJEKTER FORBUNDET MED ULYKKESBELASTEDE LOKALITETER	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGSSKØN (KR.)
1	Kongevejen/Frederiksdalsvej/Skodsborgvej	3 højresvingsulykker på Kongevejen, 2 venstresvingsulykker på sekundærretningen, høj fart, tæt trafik.	Førgrønt og førørdt for cyklister på Kongevejen. Bilernes stoplinje på Kongevejens sydlige vejtilslutning trækkes tilbage 5 m ift. cyklisternes stoplinje. Efterfølgende: Analyse af højresvingsulykker og 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	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 udørsel påkører Klampenborgvej.	Ombygning af krydset til signalanlæg.*	2.730.000

Projekterne er vist i prioriteret rækkefølge, hvor projekterne er prioriteret i forhold til projekternes effekt på trafiksikkerhed set i forhold til anlægsoverslaget.



Skolevejsprojekt 2017-2020




* Det er besluttet, at der skal arbejdes videre med signalanlæg. I 2023 udføres der analyse af mulige vejlukninger i Hjortekær samt forslag til forsøgslukninger. Formålet er at begrænse trafikken på de enkelte lokalveje. Der afholdes dialogmøde med grundejerforeninger inden forsøgslukninger.



ID	LOKALITETSANGIVELSE	PROJEKTER FORBUNDET MED OPLEVET UTRYGHED	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. Det er del af vedtaget projekt, som forventelig realiseres senere.	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, pudebump ved torontoanlæg ud for skolens p-plads.	565.000
4	Boelvej v. Hummeltofteskolen	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 vej-bump)	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 pudebump på Sorgenfrigårdsvej i tilfarterne til krydset.	60.000
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 krydsets 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

Projekterne er vist i prioriteret rækkefølge, hvor projekterne er prioriteret i forhold til projekternes effekt på trafiksikkerhed set i forhold til anlægsoverslaget.




ID	LOKALITETSANGIVELSE	PROJEKTER FORBUNDET MED OPLEVET UTRYGHED	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGSSKØN (KR.)
9	Parcelvej v. Virum skole 	Henvendelser om tæt trafik, parkerede biler, manglende cykelsti, ønske om vejbump.	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 	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 	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, ringe oversigt fra vestlige sidevej mod nord.	Gennemført fortov og cykelsti langs Sorgenfrigårdsvej. Indsnævring ejbanerne på Carlshøjvej. "Din fart" -tavler i tilfarterne på Sorgenfrigårdsvej inden fodgængerfelterne, og der opsættes lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Beskæring af beplantning i krydsets nordvestlige hjørne.	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
15	Fuglevadsvej mellem Skovbrynet og Caroline Amalie vej	Henvendelser om høj fart, tæt trafik, parkerede biler.	Vejen er i dag skiltet (fartdæmpet med indsnævring og bump) med en anbefalet hastighedszone til 40 km/t. Der tilføjes afmærket parkeringsspor skiftevis i højre og venstre side af vejen. Kantstensafgrænsede sideheller eller lignende i start og slut af parkeringsspor. 40 km/t hastighedsbegrænsning.	660.000
16	Trongårdsparken/Trongårdsvej	Henvendelser om underdimensioneret rundkørsel, mangler cykelsti, lille kørebane, høj fart, trængsel.	Hæve kantsten i midterøen. Cykelbane i cirkulationsarealets sydøstlige hjørne opgraderes til cykelsti. Blåt cykelfelt med cykelsymboler på dobbeltrettet cykelsti ved stiadgang ca. 25 m vest for rundkørslen. Cykelsymbol i dobbeltrettet cykelstis tilslutning til rundkørslen. Sidearealer i rundkørslen strammes op, så de ikke kan benyttes til afsætning/parkering. Oplysningskampagne til forældre om færdsel i rundkørslen.	245.000

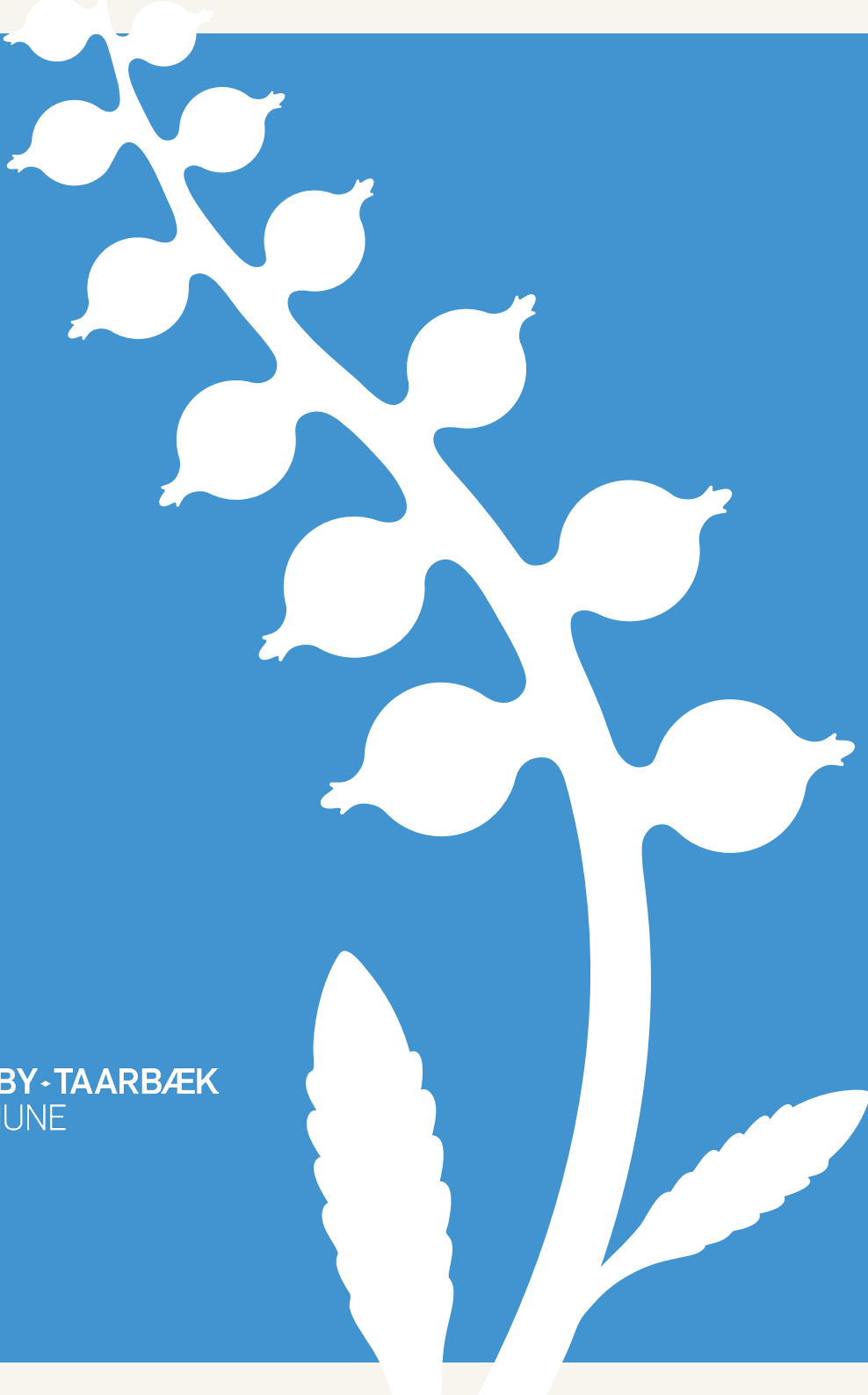


ID	LOKALITETSANGIVELSE	PROJEKTER FORBUNDET MED OPLEVET UTRYGHED	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGSSKØN (KR.)
17	Geels Plads v. Meny	Udfordringer med tunge køretøjer til varelevering til Meny og farlige manøvrer omkring skolestart	Forlængelse af den eksisterende sti, der forløber mellem jernbanen og Menys p-plads. 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
19	Nøjsomhedsvej/Danmarksvej	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	Toftbæksvej/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.	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	PROJEKTER FORBUNDET MED OPLEVET UTRYGHED	LØSNINGSFORSLAG	ANLÆGSSKØN (KR.)
24	Kongsvænget ml. Kongevejen og Bredevej	Ønske om, at skolevejsprojekt fra 2017 gennemføres, ønske om (forbud rød/hvid) 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 østlige vejside på Kongsvænget mellem skolen og Kongsbjergvej samt parkeringsspor i modsatte side. Endvidere skal der skabes gode adgange fra cykelsti.	2.730.000
25	I.C. Modewegs vej 	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 (2017 Skolevejsprojekt).	3.095.000
26	Hummeltoftevej/Grønnevej	Henvendelser om tæt trafik og oversigtsforhold.	Genopfriskning af vejafmærkning. Afventer planer for Sorgenfrit Torv før større geometriske ændringer.	35.000
27	Hasselvej	Kantstensparkering skaber utryghed, særligt for cyklende børn, smalt tværprofil.	Der udarbejdes en parkerings- og skolevejsanalyse med fokus på parkering på Hasselvej og eleveres bevægelsesmønstre til/fra skole.	70.000





LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

Toftbæksvej 12
2800 Kgs. Lyngb
Tlf. 45 97 30 00

www.ltk.dk