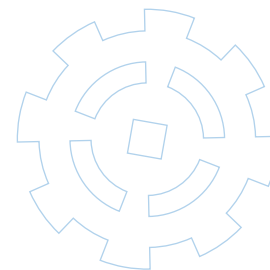




FOKUS-STRATEGI FOR TRAFIK

FORORD	3
INDLEDNING	4
VEJNETTET	6
STIER	10
KOLLEKTIV TRAFIK	11
SKOLEVEJE	12
TRAFIKSIKKERHED	13
TRAFIKMILJØ	14
BOLIGOMRÅDER	15
BYMIDTEN	16
MILJØVURDERING	18



Fokus-strategi for Trafik er vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 24. november 2008.

Udgivet af
Lyngby-Taarbæk Kommune, Rådhuset, 2800 Kgs. Lyngby

Ansvarshavende
Teknisk direktør Bjarne Holm Marcussen

Redaktion
Teknisk Forvaltning

Design og grafisk tilrettelæggelse
Lyngby-Taarbæk Kommune og
www.FanoDesign.dk - 3907-0307

Luftfotos
JW LUFTFOTO

Fotos i øvrigt
Lyngby-Taarbæk Kommune

Papir
130 g Profisilk, omslag: 250 g Profisilk

Oplag
600 stk.

Tryk
Grefta Tryk A/S

Fokus-strategi for Trafik kan downloades på www.ltk.dk eller afhentes på kommunens biblioteker, på Rådhuset eller i Administrationsbygningen, Toftebæksvej 12, så længe lager haves.

Kontakt
Teknisk Service, tlf. 45 97 35 00

Mindst en gang i hver valgperiode skal kommunalbestyrelsen vurdere og drøfte indholdet i kommuneplanen. Der skal blandt andet lægges strategi for kommuneplanens revision. Fokus-strategi for Trafik er et af temaerne, der er blevet behandlet i Strategi 2007. Fokus-strategien afløser den tidligere Strategi 2003 "Trafik".

Fokus-strategi for Trafik er en plan for den videre planlægning af trafikken i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunen overtog i 2007 de tidligere amtsveje. Disse veje er nu indarbejdet i kommunens klassifikation.

Fokus-strategi for Trafik er en oversigt over, hvad der skal fokuseres på i Lyngby-Taarbæk Kommune. Den er et politisk redskab – et signal til borgere, interesseorganisationer, nabokommuner og offentlige myndigheder om, hvordan man forestiller sig at arbejde med planlægningen af trafikudviklingen i kommunen.

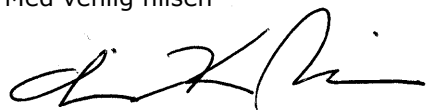
For at fremme en bæredygtig byudvikling, hvor alle har lige muligheder for at komme trygt og frit rundt i kommunen, vil forholdene for cyklister og gående samt den kollektive trafik blive prioriteret højt.

Kommunalbestyrelsen vil fortsætte samarbejdet med øvrige vejmyndigheder for at sikre, at de overordnede veje har en tilstrækkelig standard til at kunne afvikle trafikken, så den ikke presses ud på det lokale vejnet.

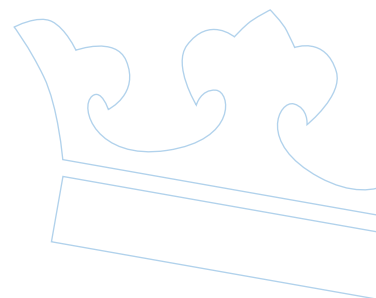
Energiforbruget og CO₂-udslippet er afhængigt af køremønstret, idet det stiger i takt med stigende hastighed. På baggrund heraf samt ud fra et trafiksikkerhedsmæssigt aspekt er kommunen opmærksom på vigtigheden af, at hastighederne overholdes.

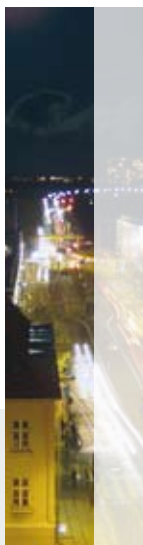
Kommunalbestyrelsen vil arbejde på at mindske miljøbelastningen fra trafikken, herunder støj og luftforurening.

Med venlig hilsen



Liss Kramer Mikkelsen,
Formand for Teknisk Udvalg





Kommunalbestyrelsen vedtog den 25. juni 2007 Strategi 2007, hvor der blev udpeget emner til udarbejdelse af fokus-strategier. Et af disse emner er trafik.

Denne fokus-strategi for trafik er en opdatering af Strategi 2003 og er beskrevet i følgende afsnit:

- Vejnettet
- Stier
- Kollektiv trafik
- Skoleveje
- Trafiksikkerhed
- Trafikmiljø
- Boligområder
- Bymidten

Kommunalreformen har betydet, at de tidligere amtsveje i kommunen er overgået til Lyngby-Taarbæk Kommune. Desuden har kommunen overtaget ansvaret for busdriften.

Trafikken er steget meget de senere år, hvilket har betydet stigende trængselsproblemer på vejnettet. I fremtiden kan følgende forhold få indflydelse på trafikken i kommunen:

- Vejforbindelse mellem Københavns Nordhavn og Lyngbyvej (Ring 1)
- Betaling for kørsel i den centrale del af Københavns kommune
- Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød, 6 spor
- Letbane fra Glostrup/Ishøj til Lyngby/Lundtofte.

RETNINGSLINIER FRA REGIONPLAN 2005

Kommunalreformen betyder, at retningslinier i Regionplan 2005, der ikke behandles i landsplandirektiver, skal indarbejdes i Kommuneplan 2009. For denne fokus-strategi drejer det sig om: Kollektiv trafik (Nærumbanen), regionale stier og støj.

Strategien vil være, at de for kommunen relevante retningslinier indarbejdes i Kommuneplan 2009.



OVERORDNET VISION

At fremme en bæredygtig byudvikling og mindske miljøbelastningen fra trafikken.

VISIONER

Det skal sikres, at alle har mulighed for at komme trygt og frit rundt i kommunen. Derfor skal forholdene for cyklister og gående samt den kollektive trafik prioriteres højt.

Den kollektive trafik i kommunen skal forbedres eller fastholdes på sit nuværende niveau.

Kommunens stinet skal sikre, at fodgængere og cyklister nemt og sikkert kan komme til og fra kommunens bydele, institutioner, stationer, butikcentre og rekreative områder.

Stinettet skal være så attraktivt, at flere vælger cyklen. Specielt til ture på under 5 km, hvor forureningen fra biltrafikken er stor. De regionale stier skal være sammenhængende med nabokommunernes stinet.

Skolevejen skal sikres, så det er trygt at færdes til og fra skole. Børn, der er trafikmodne, skal selv kunne gå eller cykle til skole.

Den gennemkørende biltrafik skal afvikles på det overordnede vejnet, så bymidten og boligområderne kan fredeliggøres.

Kommunen samarbejder med staten for at sikre, at statens veje har en tilstrækkelig standard til at kunne afvikle trafikken og mindske miljøgener.

Fredeliggørelse af bymidten skal fortsættes og gennemkørende trafik undgås.

Bilernes hastighed på lokalvejene kan dæmpes, ved at der etableres færdselssikkerhedsområder i boligområderne. Trafikken skal kunne afvikles med passende fremkommelighed under hensyntagen til boligområderne, erhvervslivet og Kgs. Lyngbys rolle som handelsmæssigt center.

På det kommunale vejnet koncentrerer trafikken på færre trafikveje. Dette giver mulighed for at fredeliggøre andre veje og boligområder, idet hastighederne skal tilpasses vejene og det omgivende miljø.

Det skal være sikkert for alle at færdes i kommunen. Antallet af kvæstede skal reduceres med mindst 40% til år 2012 i overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan 2007.

Kommunalbestyrelsen vil arbejde på at reducere støj og luftforurening fra trafikken. På støjområdet udarbejdes der en kortlægning af trafikstøjen og en støjhandlingsplan.



Biltrafikken søges koncentreret på færre trafikveje, som der- ved belastes mere. Til gengæld kan andre veje og boligområder fredeliggøres.

VEJKLASSER

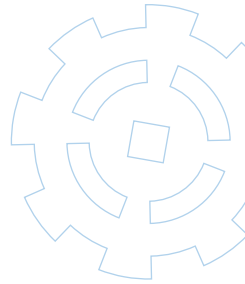
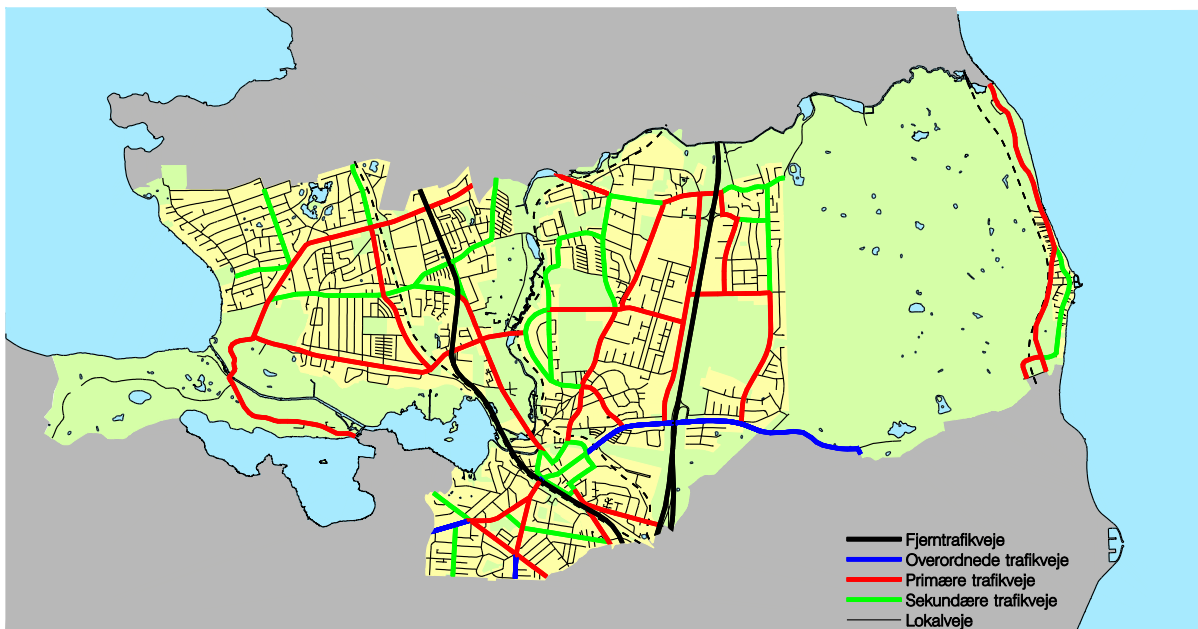
- Vejene inddeles i følgende vejklasser:
- Fjerntrafikveje
- Overordnede trafikveje
- Primære trafikveje
- Sekundære trafikveje
- Lokalveje.

Fjerntrafikveje skal afvikle den overordnede trafik i regionen. Helsingørsmotorvejen er en vej ejet af staten, og er derfor ikke omfattet af denne strategi.

Overordnede trafikveje skal afvikle trafik i regionen. Vejene skal have en tilstrækkelig kapacitet og gode tilkørselsforhold til at afvikle den regionale trafik. Det forventes, at både biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed. Vejen skal udformes med cykelstier, buslommer mm. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt.

Primære trafikveje er veje, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen. Biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik skal kunne afvikles med en optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed.

Klassifikation af vejnettet



Vejene skal derfor udformes med cykelstier, buslommer m.m. Belægning og snerydning skal sikre, at vejene kan bruges året rundt. Gennemførelse af hastighedsdæmpning kan ske ved brug af indsnævninger, forsætninger, midtervulst, porte og rundkørsler, jævnfør skemaet side 9.

Sekundære trafikveje er nødvendige for at sikre et sammenhængende trafikvejnet. Her søges gennemfartstrafikken mindsket gennem fartdæmpning og tilpasning til nærmiljø, og virkemidlerne kan være indsnævninger, bump, hævede flader, midtervulst, rundkørsler og hastighedszoner, jævnfør skemaet side 9. Der bør etableres cykelstier, hvor det er muligt.

Lokalveje er alle øvrige veje. De betjener de lokale områder, de enkelte boliger og institutioner. Her må der ikke forekomme gennemkørende trafik i nævneværdigt omfang, men gennemfartstrafik til eget område kan dog accepteres.

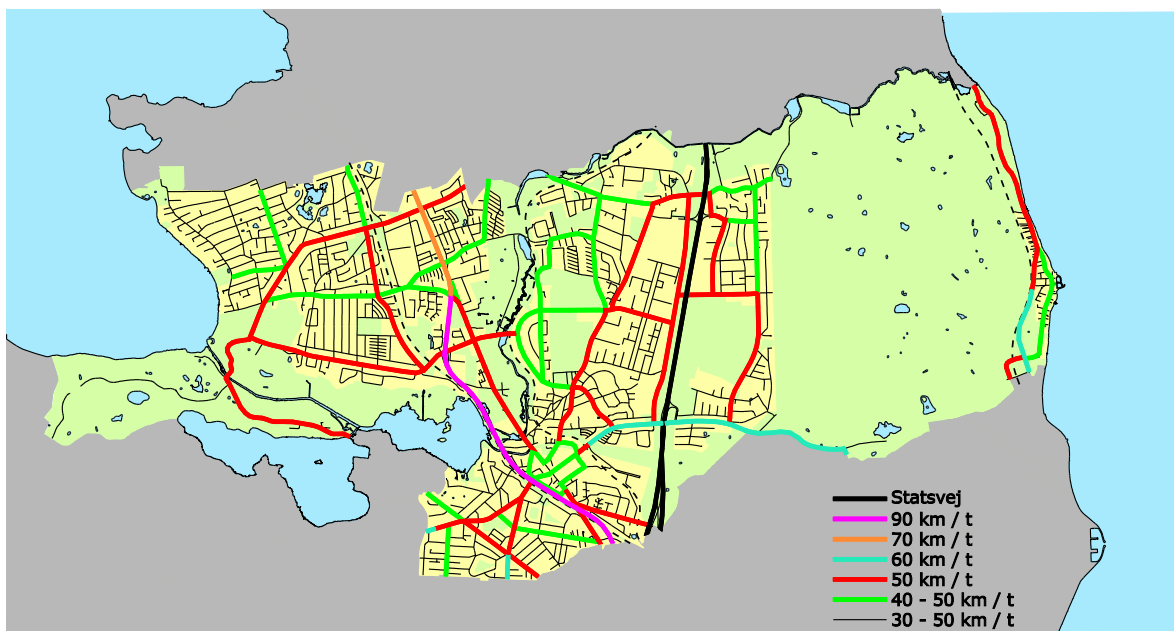
HASTIGHEDER

Hastighederne på vejene tilpasses de enkelte vejklasser og det omgivende miljø.

Det kommunale vejnet inddeles i følgende hastighedsklasser:

Lyngby Omfartsvej	90 km/t
Kongevejen Virum	70 km/t
Overordnede trafikveje	50 – 60 km/t
Primære trafikveje	50 km/t
Sekundære trafikveje og lokalveje (færdselssikkerhedsområder)	30 – 50 km/t

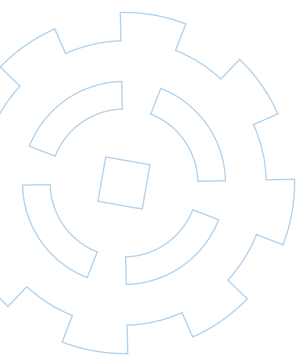
Hastighedsklassifikation

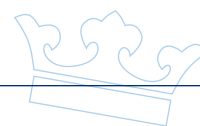


På de primære trafikveje skal hastighedsgrænsen nedsættes til 50 km/t, og lokalt kan der i udvalgte konfliktpunkter etableres fartdæmpende foranstaltninger for at fremme sikkerheden og trygheden, eksempelvis på skoleveje.

På de sekundære trafikveje og i færdselssikkerhedsområder kan hastighedsgrænsen nedsættes til 40 km/t og lokalt måske helt ned til 30 km/t, eksempelvis forbi en skole, et idrætsanlæg eller på et sted, hvor høje hastigheder er medvirkende til, at der sker mange uheld.

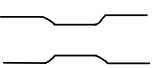
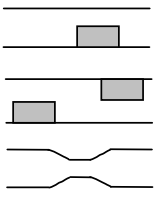

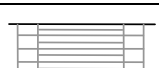
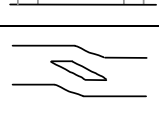
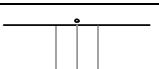
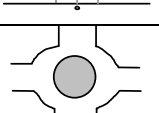
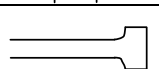


Når hastighedsgrænserne nedsættes, betyder det ofte, at vejene fysisk skal ændres til den lavere hastighed f.eks. ved anlæg af fartdæmpende foranstaltninger. Dette vil være tilfældet på de fleste sekundære trafikveje, hvor hastigheden nedsættes til 40 km/t.





FARTDÆMPENDE FORANSTALTNINGER

I skemaet neden for er vist de hastighedsdæmpende foranstaltninger, der kan anvendes på de enkelte vejklasser. Indsnævring af veje til et spor bør anvendes, hvor trafikmængden er mindre end ca. 300 biler i timen. Indsnævringerne kan udføres på flere forskellige måder.

Foranstaltninger		Vejklasse			
		Overordnede og primær trafikvej 50 – 60 km/t	Sekundær trafikvej 40 km/t	Lokalvej	
				40 km/t	30 km/t
	Indsnævringer (2 spor)	•	•	•	•
	Indsnævringer (1 spor)		•	•	•
	Bump		•	•	•
	Hævede flader		•	•	•
	Indsnævringer / forsætninger vha. midterheller / midtervulst	•	•	•	•
	Forvarsling / port	•	•	•	•
	Rundkørsler	•	•	•	•
	Vejlukninger / overkørsler			•	•
	Område med fartdæmpning Vejledende hastighed – kræver fysiske foranstaltninger		•	•	•
	Hastighedszone. Forbud – kræver færre foranstaltninger		•	•	•

En cykelrute er en skiltet rute for cyklister, der skal gøre det mere attraktivt og sikkert at komme rundt i kommunen uden at komme tæt på de mest trafikerede veje og kryds.

Stierne inddeles i to klasser:

Hovedstier og lokalstier.
Hovedstierne betjener den overordnede gang- og cykeltrafik.
Lokalstierne betjener den lokale trafik.

Stinettet sammensættes primært af 3 typer, nemlig cykelstier/cykelbaner langs veje, separate stier og stier ad lokalveje.

I forbindelse med strukturreformen har kommunen pr. 1. januar 2007 overtaget ansvaret for de tidligere amtsstier.

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

Stinettet bør være så attraktivt, at flere vælger cyklen. Dette gælder specielt ture på under 5 km, da forureningen fra en nystartet bil på korte strækninger er uforholdsmæssig høj.

Hvor stierne indgår i det almindelige vejsystem, skal trafikikkerheden for de lette trafikanter sikres ved anlæg af cykelsti langs trafikveje, tilpasning af bilernes hastighed samt sikring af krydsning med trafikveje.

På stier med stor cykel- og gangtrafik bør denne adskilles.

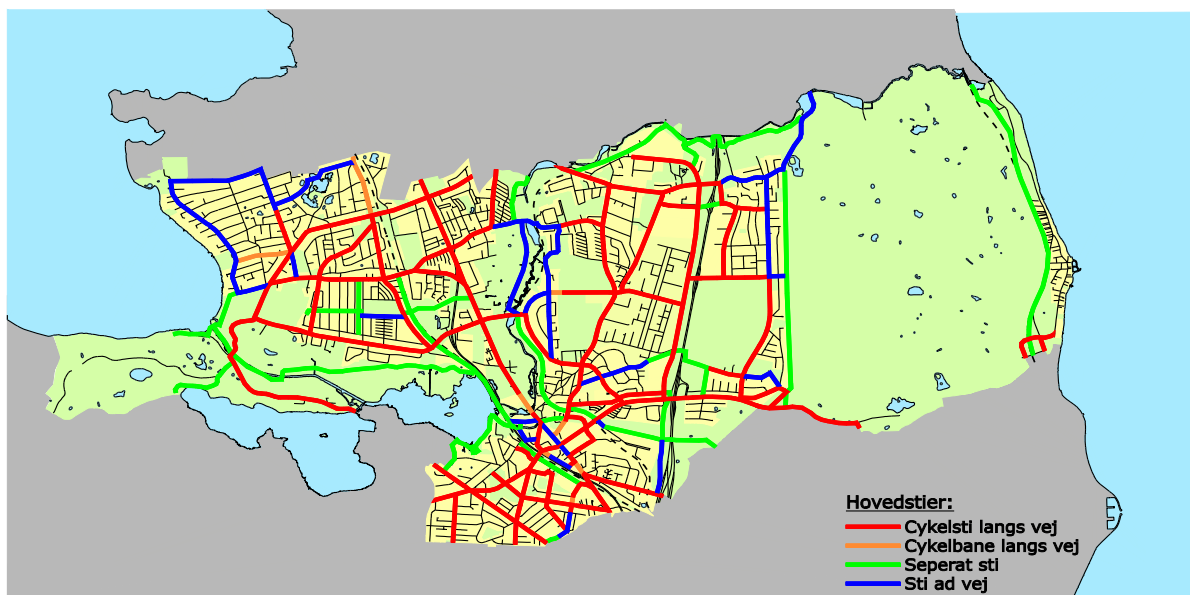
Det er attraktivt at cykle i Lyngby-Taarbæk. Kommunen har allerede i dag et udbygget cykelstinet, der giver mulighed for at bruge cyklen dagligt til såvel arbejde som indkøb. Cykelstinettet giver også gode muligheder for den mere fritidsbetonede cykeltrafik til de rekreative områder.

Der arbejdes i kommunen løbende på at forbedre forholdene for cyklisterne, så cyklen kan blive et endnu bedre alternativ til bilen. Det vil reducere miljøbelastningen fra bilerne og forbedre trafikikkerheden.

For at optimere fremkommeligheden for cyklister, indføres Grøn Bølge, som sikrer cyklisterne grønt lys gennem en lang strækning med lyskurve. Dette er anvendt andre steder i landet med gode resultater.

For at vurdere kommunens stisystem, skal det eksisterende stinet gennemgås, og der skal udarbejdes en oversigt over eventuelle manglende strækninger.

De i Regionplan 2005 beskrevne retningslinier (punkt 6.3.1 – 6.3.4 og 6.3.6 – 6.3.12) for stier indarbejdes i Lyngby-Taarbæk Kommunes Kommuneplan 2009.



For at sikre alle borgerne mulighed for at komme rundt i kommunen - og for at mindske biltrafikkens miljøbelastning - skal den kollektive trafik prioriteres højt.

Som led i kommunalreformen fik kommunen pr. 1. januar 2007 en funktion som "bestiller" og "betaler" af lokal kollektiv trafik (buskørsel). Det nye trafikselskab Movia udfører planlægning og rådgivning overfor kommunerne og sikrer desuden sammenhæng i den kommunale og regionale kollektive trafikbetjening.

Lyngby-Taarbæk Kommune har indgået en "fredsaftale" med nabokommunerne om ikke at ændre på busdriften frem til udgangen af 2009.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i samarbejde med Movia i foråret 2007 udarbejdet en busplan for perioden 2008-2011, der skal danne ramme om det nye samarbejde. Planen indeholder oplysninger om den eksisterende kollektive trafik i kommunen samt handlingsforslag til forbedringer. Der udarbejdes en ny busplan hvert fjerde år.

For at tiltrække så mange brugere som muligt, skal den kollektive trafik gøres bedre og mere attraktiv. Derfor er det vigtigt:

- at Lyngby-Taarbæk Kommune fortsætter samarbejdet med kommunerne langs Ring 3 om en letbane mellem Glostrup og Lundtofte.
- at spørgsmålet om en evt. servicebuslinie i kommunen undersøges nærmere med henblik på mulig koordinering af transportordninger på tværs af kommunens forvaltninger.
- at der foretages en vurdering af cykelfaciliteter ved stationer og større busstoppesteder, med henblik på mulige forbedringer.

Inden for de næste 10 år forventes det, at biltrafikken generelt vil stige med op til 30%. Øget biltrafik vil alt andet lige betyde større utryghed, flere trafikuheld og mere trafikstøj.

Dette understreger vigtigheden af at undersøge, hvordan man kan øge brugen af den kollektive trafik.

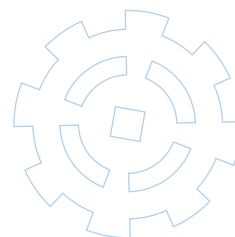
I Regionplan 2005 (punkt 6.1.7) henvises til Masterplan 2001. Denne plan er afløst af "Lokalbaneplan 2006-2015" fra 2006 udarbejdet af HUR Trafik. Heri fremgår det, at Nærumbanen kan opgraderes i form af kvalitetsløft på standsningssteder. Dette indarbejdes i Kommuneplan 2009.

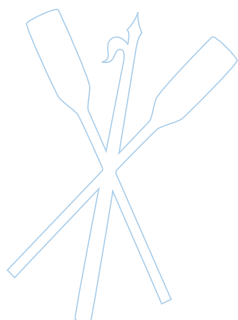
Øget kollektiv trafik kan gøre det mere attraktivt for borgere med bil at lade bilen stå og anvende den kollektive trafik.

En Servicebus er en handicapvenlig bus, der kører i fast rute og betjener indkøbscentre, lægehuse, rådhus og sociale og kulturelle institutioner.

For at øge brugen af den kollektive trafik er det vigtigt, at der er gode cykelparkeringsforhold ved stationer. Cykelparkeringen ved stationerne søges derfor forbedret blandt andet gennem samarbejde med DSB.

For at forbedre den kollektive trafiks fremkommelighed, kan der bl.a. anvendes busbaner, busprioritering i signaler mv.





Skolevejene skal sikres, gerne med udgangspunkt i færdsels-sikkerhedsområder, så det bliver trygt at færdes til og fra skole. Børn, der er trafikmodne, skal selv kunne gå eller cykle til skole.

I samarbejde med skoler og institutioner undersøges de trafikale problemer omkring skoler, fritidsordninger, områdecentre og daginstitutioner. I skolevejsredegørelsen, der udarbejdes hvert 4. år opstilles prioriterede forslag til løsning af de udpegede problemer. Den aktuelle skolevejsredegørelse gælder frem til udgangen af 2008, hvorefter der skal udarbejdes en ny for perioden 2009 – 2012.

Skoler og institutioner skal deltage aktivt i forbedring af de trafikale og miljømæssige forhold. Bl.a. ved oplysning til forældre om fordelene ved at cykle og gå til skole i modsætning til transport i bil.

Børn, der tidligt får lov at færdes i trafikken (eventuelt i følge med voksne), bliver bedre til at læse og forstå trafikken og dermed bedre trafikanter.

Der kan ikke sættes nogen præcis alder for, hvornår et barn kan færdes alene i trafikken. Det afhænger af barnets modenhed samt skolevejen. En tommelfingerregel siger, at børn skal være 10 – 13 år, før de kan vurdere afstanden til en kørende bil og bilens fart.

Den kollektive trafik bør tilpasses skolerne, så den også er en attraktiv mulighed.

Utryghed er afgørende for, om forældre tør lade deres børn færdes alene til skole. Hvis der er utrygge eller uheldsbelastede steder på skolevejen, vælger forældre ofte at køre deres børn til skole. De mange biler foran skolen giver store sikkerhedsmæssige problemer for de bløde trafikanter, og den negative spiral opstår: Flere børn køres - mere utryghed - flere børn køres osv.

Derfor skal der løbende arbejdes med at forbedre sikkerheden ved skolerne. Et nyt virkemiddel til forbedring af sikkerheden på skolevejen er anvendelse af variable hastighedstavler. At tavlerne er variable vil sige, at de tænder og slukker efter et forudindstillet program. Således nedsætter de i perioder hastigheden på en kortere strækning nær skolen.

I forbindelse med ændringer af skoledistrikter vurderes de trafikale forhold, for at sikre elevernes skolevej bedst muligt.



Antallet af alvorligt - og let tilskadekomne skal reduceres med mindst 40% i år 2012 i overensstemmelse med Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan.

Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan "Hver ulykke er én for meget" er revideret og vedtaget i Folketinget i foråret 2007. Derfor opsættes nye mål for 2012, idet den nye målsætning er en 40 pct. reduktion i både dræbte, alvorligt tilskadekomne samt lettere tilskadekomne i 2012.

Det betyder for Lyngby-Taarbæk Kommune, at den nye målsætning for 2012:

- Under 12 alvorligt tilskadekomne
- Under 17 lettere tilskadekomne

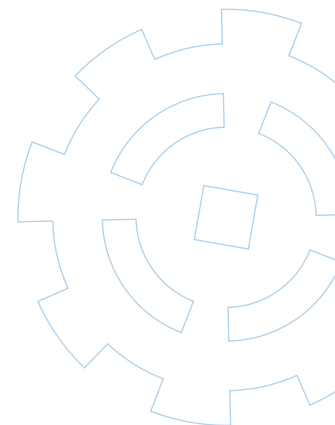
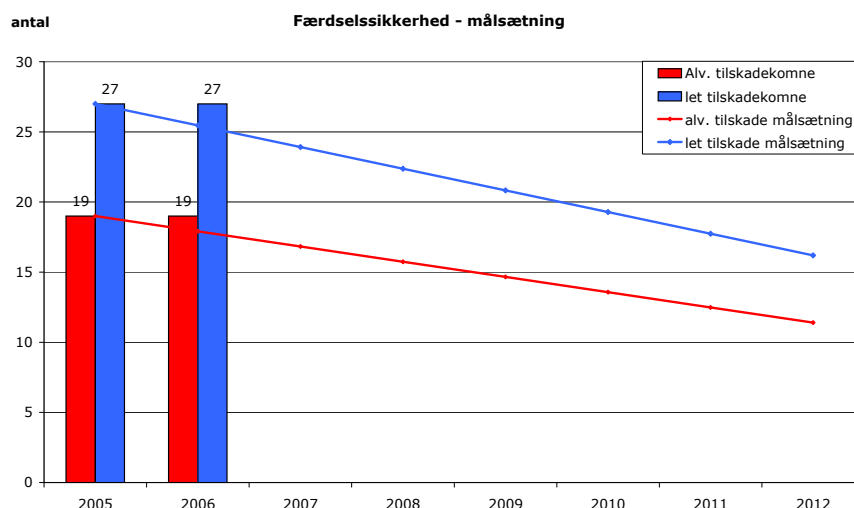
Der opstilles ikke mål for antallet af dræbte, da dette tal er så lavt, at den statistiske tilfældighed vil være stor. (I 2005 var der 2 dræbte).

Efter kommunalreformen, hvor de tidligere amtsveje er overgået til kommunen, er det totale antal uheld ca. 150 om året. Heraf er antallet af uheld på de tidligere amtsveje ca. 60.

Der udarbejdes en trafiksikkerhedsplan, hvor der skal indgå forslag til indsatsområder og midler. Indsatsområder kan f.eks. være hastighed, cyklister, kryds og spiritus, som anbefalet i Færdselskommissionens handlingsplan.

De særlige uheldsbelastede kryds og strækninger (sorte pletter) udpeges. For hver sort plet udarbejdes forslag til forbedring af forholdene.

Kampagner er en vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet, da det kan være med til at ændre trafikanternes adfærd. Holdningsbearbejdning er en vigtig og lang proces. Ofte er bilister ikke klar over, hvor hurtigt de kører. Opstilling af kommunens fartvisere er et middel til at gøre bilister opmærksomme på deres hastighed.



På Klampenborgvej ved Lyngby Hovedgade kører der ca. 12.000 biler i døgnet. Vejen er så bred, at grænseværdierne ikke overskrides.

Støj og luftforurening fra trafikken kan mindskes.

Som følge af et EU direktiv skal der udarbejdes en kortlægning af trafikstøjen fra vejene i kommunen. Arbejdet udføres i samarbejde med 10 andre kommuner i Storkøbenhavn, og forventes afsluttet medio 2008.

Med udgangspunkt i støjkortlægningen udarbejdes en støjhandlingsplan med inddragelse af kommunens borgere. Denne forventes afsluttet medio 2009.

Trafikstøj afhænger af trafikmængde, hastighed, vejbelægning og andelen af tung trafik. Trafikstøjen kan mindskes ved fortsat brug af støjsvage belægningsmaterialer på trafikvejene.

Brugen af miljøvenlige transportformer skal stimuleres. Se afsnit om kollektiv trafik og stier.

For at opnå en effektiv støjreduktion skal trafikken enten halveres, eller hastigheden skal sættes ned med 15 km/t.

I Regionplan 2005 (punkt 8.1.1 – 8.1.3) fremgår det, at hvis landzonearealer udlægges til støjfølsom anvendelse, skal det sikres, at de vejledende krav til støj fra bl.a. veje overholdes. Desuden fremgår det, at støj fra eventuelt nye veje i landzone så vidt muligt skal overholde vejledende regler til støj i eksisterende boligområder. Disse retningslinier indarbejdes i Kommuneplan 2009.

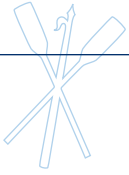
Luftforureningen er generelt faldende på grund af fornyelse af bilparken. Det største problem er udslippet af partikler fra dieselmotorer. Dette kan mindskes ved at anvende partikelfiltre på dieselmotorer.

Udover kommunens egne biler stilles der krav til kommunens transportører om at anvende partikelfiltre på dieselmotorer.

Luftforurening er primært et problem, når trafikken i en gade er over ca. 10.000 biler i døgnet. Samtidig skal vejen være smal med høj bebyggelse på begge sider.

Beregninger indikerer, at grænseværdierne for luftforurening fra trafikken ikke overskrides i Lyngby-Taarbæk.

CO₂ opstår ved forbrænding af bl.a. olie og benzin og er med til at øge drivhuseffekten. Trafikkens andel udgør ca. 20% af Danmarks samlede CO₂ udslip.



Hastigheden i boligområderne dæmpes.

Hastigheden i boligområderne kan sænkes ved etablering af færdselssikkerhedsområder. I et færdselssikkerhedsområde er hastigheden normalt lavere end 50 km/t og den er tilpasset vejene og det omgivne miljø.

Færdselssikkerhedsområder etableres i samarbejde med beboerne i området.

Det er vigtigt, at få den gennemkørende tungvognstrafik (akseltryk over 3,5 ton) ud af boligområderne, og Bymidten og dermed søge at minimere trafikgener forårsaget af uvedkommende tungvognskørsel gennem disse områder. Uvedkommende tungvognskørsel skal afvikles på trafikvejene. Problemet vurderes i forbindelse med etablering af færdselssikkerhedsområder.

Hvis beboerne på en enkelt vej ønsker at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejen til 30 km er dette muligt, hvis det ikke giver væsentlige gener for andre veje.

På de lokale veje med smalle kørebaner færdes biler og cykler mellem hinanden. En nedsættelse af bilernes hastighed vil øge trygheden og trafikikkerheden.

Erfaringen viser, at for hver 1 km/t gennemsnitshastigheden sænkes, falder antallet af trafikuheld med ca. 3%.

Desuden afhænger uheldenes alvorlighed nøje af hastigheden. Det gælder især for de bløde trafikanter. Alligevel kører mange bilister med væsentlig højere hastighed end tilladt. Alt taler for at nedsætte bilernes fart gennem en målrettet hastighedsplanlægning.



Trafikken skal afvikles med passende fremkommelighed og i forhold til, at Kgs. Lyngby er et større detailhandelscenter.

Parkeringsøgende skal primært ledes til og fra Bymidten via Klampenborgvej.

I 2006 vedtog Kommunalbestyrelsen "Trafikplan og projektkatalog for Lyngby Bymidte". I rapporten er der beskrevet 32 projekter for Bymidten. De projekter, der ikke er udført, er nævnt i samme rækkefølge som i rapporten.

- 2 venstresvingbaner i krydset Klampenborgvej/Kanalvej.
- Sikring af krydset Buddingevej/Jernbanepladsen.
- Buddingevej/Engelsborgvej – Forlængelse af højresvingbane.
- Udvidelse af rampe til Omfartsvejen fra Lyngby Hovedgade.
- Forlænget venstresvingbane i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej.
- Udvidelse af Buddingevej til 4 spor gennem viadukten.
- Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej.
- Lukning af Lyngby Torv (Ndr. Torvevej).
- Parkeringsøgesystem.
- Betalt parkering.
- Sikring af indkørsel fra Lyngby Torv (Ndr. Torvevej) til Rådhuset.
- Gågade på Lyngby Hovedgade.
- Pladسدannelse på Lyngby Torv.
- Pladسدannelse mellem Gasværksvej og Lyngby Hovedgade.
- Cykelsti på Lyngby Hovedgade mellem Jernbanepladsen og Jægersborgvej.
- Forbedrede cykelforhold på Lyngby Hovedgade (Toftebæksvej – Jernbanevej).
- Dobbeltrettet fællessti ved Stades Krog.
- Forbedring af kryds på Lyngby Hovedgade ved Rustenborgvej og Gl. Lundtoftevej.
- Cykelsti på Firskovvej mellem Klampenborgvej og Ermelundsstien.
- Stirute vest for banen med ny stibro over kanalen.
- Sti forbi Lyngby Station vest for banen
- Sikret stikrydsning ved Hollandsvej for sti vest for banen.
- Cykelsti på Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej.
- Forbedring af cykelparkering.
- Forbedring af tilgængeligheden for bl.a. handicappede.
- Ændret linieføring for linie 170 eller 183.
- Servicebus.
- Citybus.
- Letbane langs Ring 3
- Tilgængelighed til butikker.

Trafikken og byudviklingen i Bymidten er knyttet tæt sammen. Derfor behandles de trafikale forhold i Bymidten i forbindelse med Fokusstrategi for Kgs. Lyngby.



I Miljøministeriets vejledning om miljøvurdering fremgår det, at kommuneplanstrategier som udgangspunkt ikke er omfattet af lovens bestemmelser om miljøvurdering, idet disse strategier normalt ikke fastsætter bindende rammer for fremtidige anlægsarbejder.

Da Fokus-strategi for trafik ikke indeholder sådanne bindende rammer, er der ikke behov for at udarbejde en miljøvurdering af Fokus-strategien.

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at der skal foretages en Miljøkonsekvensvurdering for væsentlige projekter i kommunen. De væsentlige konkrete anlægsprojekter, der iværksættes med baggrund i Fokus-strategi for trafik, vil således blive Miljøkonsekvensvurderet.

Kommunalbestyrelsen har på denne baggrund besluttet, at der ikke udarbejdes en miljøvurdering af Fokus-strategi for trafik.





Fokus-strategi for trafik er en strategi for det videre trafikplanlægningsarbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Fokus-strategi for Trafik er en af de fokus-strategier der indgår i Strategi 2007. De andre fire strategier drejer sig om Landskab og Mølleåen, Kgs. Lyngby, kulturarv og vidensby. Strategierne indeholder strategi for Agenda 21. Kommunen overtog i 2007 de tidligere amtsveje. Disse veje er nu indarbejdet i kommunes klassifikation.

