



Handlingsplan

Cykelstrategi 2023-2032



LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

Forord

I 2024 vedtog Lyngby-Taarbæk Kommune en cykelstrategi hvis vision er at det skal være attraktivt og trygt for alle at cykle, for at styrke en grøn, sund og trængselsreducerende transportform og at øge andelen af cykelture i kommunen.

Som en del af denne strategi besluttede Kommunalbestyrelsen at der skulle udarbejdes en cykelhandlingsplan, med konkrete cykelfremmende projekter.

Denne handlingsplan indeholder en lang række projekter som spænder fra cyklistkampagner og adfærdsprojekter til investeringer i anlæg af nye cykelstier og cykelparkering.

Grundet de udfordringer Lyngby-Taarbæk Kommune står overfor de kommende år med finansiering af mange vigtige anlægsprojekter, vil der i cykelstrategiens og handlingsplanens første år være fokus på adfærdsprojekter og kampagner og ikke investeringer i nye cykelstier.

Vi vil gerne takke alle, der har bidraget til udarbejdelsen af denne cykelhandlingsplan.



Richard Sandbæk
Formand for teknikudvalget
i Lyngby-Taarbæk Kommune

Indhold

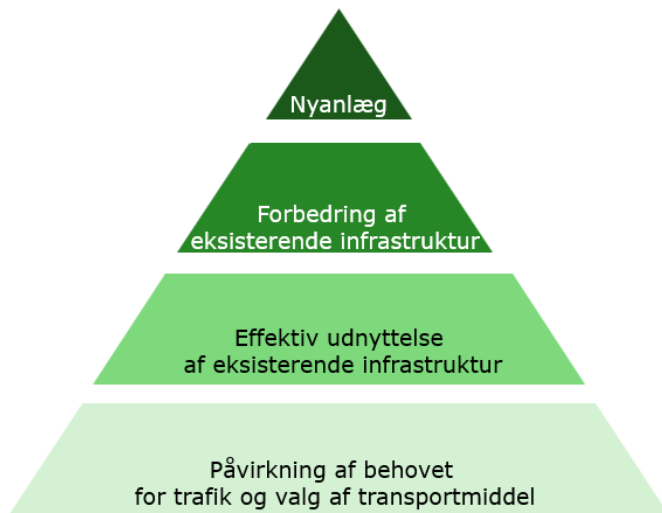
Indhold af handlingsplanen	03
Nudging, adfærd og analyseprojekter	07
Cykelinfrastrukturprojekter	17
Supercykelstier	18
Strategisk stinet	24
Udenfor det strategiske stinet	40
Cykelparkering	45

Lyngby-Taarbæk Kommune juni 2024

Indhold af handlingsplanen

Lyngby-Taarbæk Kommunes Kommunalbestyrelse vedtog en kommunal cykelstrategi i januar 2024. Cykelstrategien er gældende for perioden 2023-2032. Cykelstrategien indeholder en række temaer som alle har en række tiltag tilknyttet. Afledte tiltag og projekter i cykelstrategien vil blive beskrevet i denne handlingsplan.

Handlingsplanen er udviklet efter et princip der minder om kostpyramiden, hvor man skal have mest fra bunden og mindst fra toppen. Denne prioritering beror på en hensyntagen til kommunens nuværende økonomiske situation. Principperne er som følger.



1 Prioriteringspyramiden fra Cykelstrategien.

Påvirkning af behovet for trafik og valg af transportmiddel

Kommunen ønsker at arbejde aktivt med transportadfærd for at sikre at flere cykler for på den måde at nå mål og visioner i cykelstrategien. Eksempler på dette kan være cykelkampagner, indsatser på skoler og arbejdspladser, eller gennem kommunens test en elcykel projekt hvor medarbejdere og borgere får mulighed for at teste en elcykel i en periode. Formålet med disse indsatser er at få folk der allerede cykler til at gøre det oftere samt overflytte potentielle cyklister fra bilen.

Effektiv udnyttelse af eksisterende infrastruktur

Denne type projekter kan eksempelvis være forbedring af belægningen på kommunens eksisterende cykelstinet. Denne handlingsplan vil ikke behandle den type drifts- og vedligeholdelsesprojekter. Forslag til vedligeholdelsesprojekter på kommunens cykelstinet vil blive præsenteret for Lyngby-Taarbæk Kommunes cykelstinet vil blive præsenteret i en separat sag for Kommunalbestyrelsen i 2024.

Forbedring af eksisterende infrastruktur

Supercykelstierne i Region Hovedstaden og i Lyngby-Taarbæk Kommune er gode eksempler på hvilke effekter der kan opnås ved at forbedre eksisterende infrastruktur. De fleste supercykelsti strækninger er normale cykelstier hvor der er foretaget en række forbedringer. Dette kan eksempelvis være stidudvidelse, forbedring af krydsningspunkter og signalanlæg eller andre fremkommeligheds- og trafiksikkerhedsfremmende tiltag. Analyser fra supercykelsti sekretariatet viser at antallet af cyklister stiger med 75% når en normal rute bliver opgraderet til supercykelsti.

Inspireret af supercykelsti konceptet har Lyngby-Taarbæk Kommune fundet en række forbedringsprojekter på kommunens strategiske cykelstinet udover de planlagte men endnu ikke anlagte Supercykelstier som ligger i kommunen.

Nyanlæg

Nogle steder er det nødvendigt at foretage anlæg af ny infrastruktur. Dette kan både være for at lukke missing links i det eksisterende cykelstinet eller fordi der mangler tilstrækkelig og tidssvarende cykelparkering.

Projekter i cykelhandlingsplanen

Projekterne i denne handlingsplan er opdelt i fem kategorier: Nudging, adfærds og analyseprojekter, Supercykelstier, Projekter på det strategiske stinet, Projekter udenfor det strategiske stinet og Cykelparkering.

I forbindelse med udarbejdelsen af den kommunale cykelstrategi, modtog kommunen hørings svar. I forbindelse med udarbejdelsen af denne handlingsplan er der ligeledes blevet afholdt møder med en række aktører, som har haft mulighed for at komme med input til handlingsplanen. Dette har resulteret i at der er blevet identificeret flere projekter end der blev lagt op til i cykelstrategien.

Der er blevet udpeget 37 projekter i alt. Ud af de 38 projekter vurderes det at 7 af projekterne ligger indenfor den kommunale driftsramme, 25 af projekterne kræver at der afsættes særskilte midler og 5 af projekterne vurderes så komplekse at det vil kræve særskilt politisk stillingtagen, da disse projekter skal samtænkes med den øvrige kommunale udvikling. Disse projekter vil derfor kræve yderligere undersøgelser før det er muligt at udarbejde overslag.

Disse projekter omfatter ikke drift- og vedligehold af kommunens eksisterende cykelstinet. Der vil blive præsenteret en særskilt sag

om drift- og vedligehold af kommunens cykelstier i løbet af 2024.

Kategori	Antal	Overslag
Nudging, Adfærds- og Analyseprojekter	10	0,4 mio.
Supercykelstier	5	31,75 mio.
Projekter på det strategiske stinet	16	19,44 mio.
Projekter udenfor det strategiske stinet	5	2,57 mio.
Cykelparkering	1	-
Total	37	54,16 mio.

Kommunen akter løbende at afsøge mulighederne for at opnå medfinansiering til cykelhandlingsplanens projekter, herunder de årlige statslige cykelpuljer. Dette vil særligt være aktuelt for supercykelsti projekter grundet deres høje pris relativt sammenlignet med de øvrige projekter.

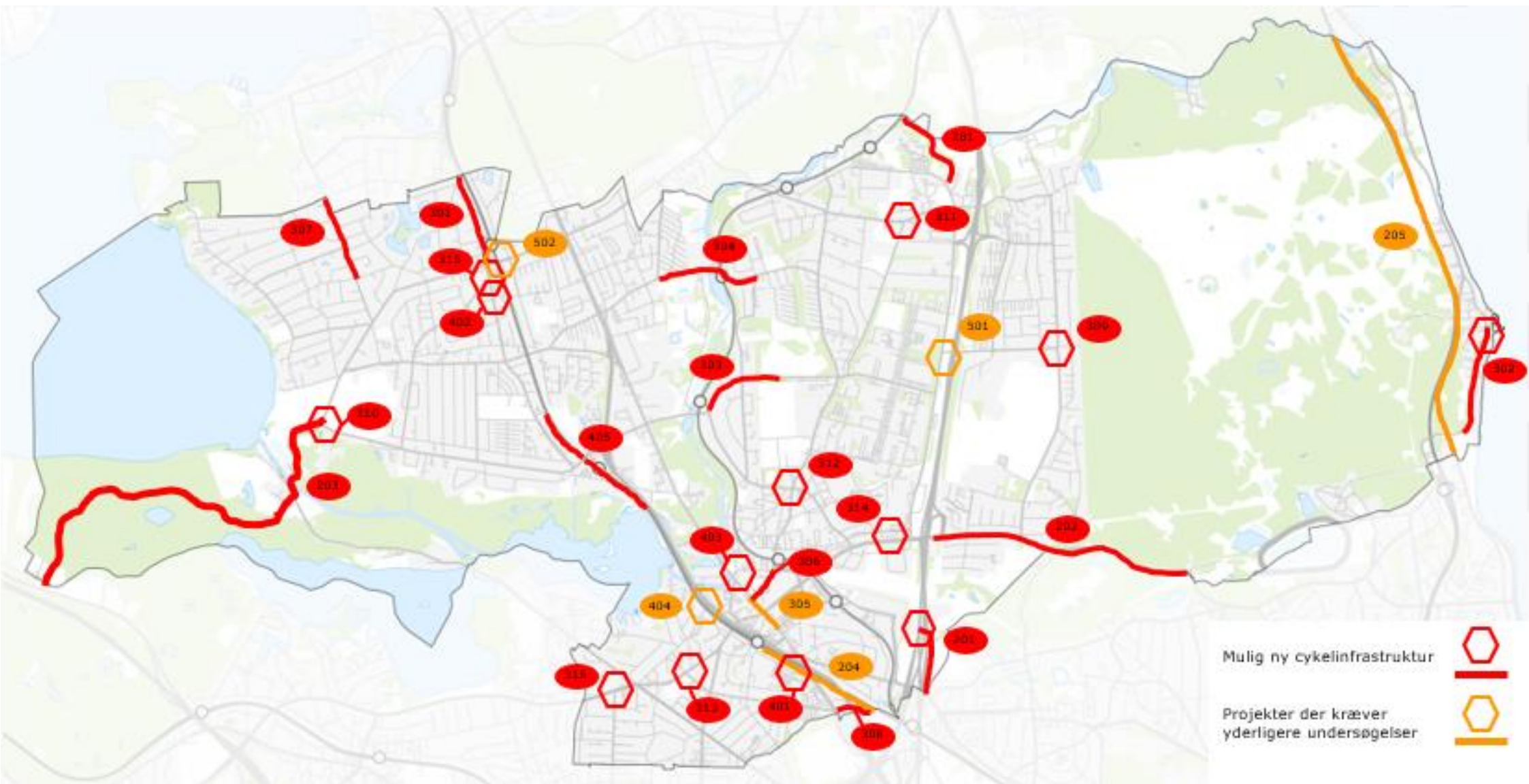
Ved igangsættelse af større anlægsprojekter fra strategien påtænker kommunen at inddrage cyklistforbundet tidligt i processen og sammen tage på besigtigelse det pågældende sted projektet planlægges anlagt, for at modtage deres input og derved kvalificere projekterne yderligere.

Cykelinfrastruktur og samfundsøkonomi

Det har længe været kendt at cyklen kan være en del af løsningen i forhold til de trafikale udfordringer med støj, trængsel, udledning af CO₂ og partikelforurening samt øgede sundhedsmkostninger Danmark og landets kommuner står overfor.

I 2018 udarbejdede rådgivningsvirksomheden Incentive en rapport for Supercykelsti samarbejdet som slog fast at investeringer i cykelinfrastruktur er en god forretning for samfundet. Hovedanalysen i denne rapport finder, at en samlet investering i visionsplanen for Supercykelstier vil give et årligt samfundsøkonomisk afkast på 11%, svarende til 5,7 mia. kr. over 50 år, hvis man anlægger samtlige Supercykelstier i supercykelstiernes visionsplan. Finansministeriet har fastlagt, at investeringer er samfundsøkonomiske rentable, hvis det årlige afkast er større en 4%.

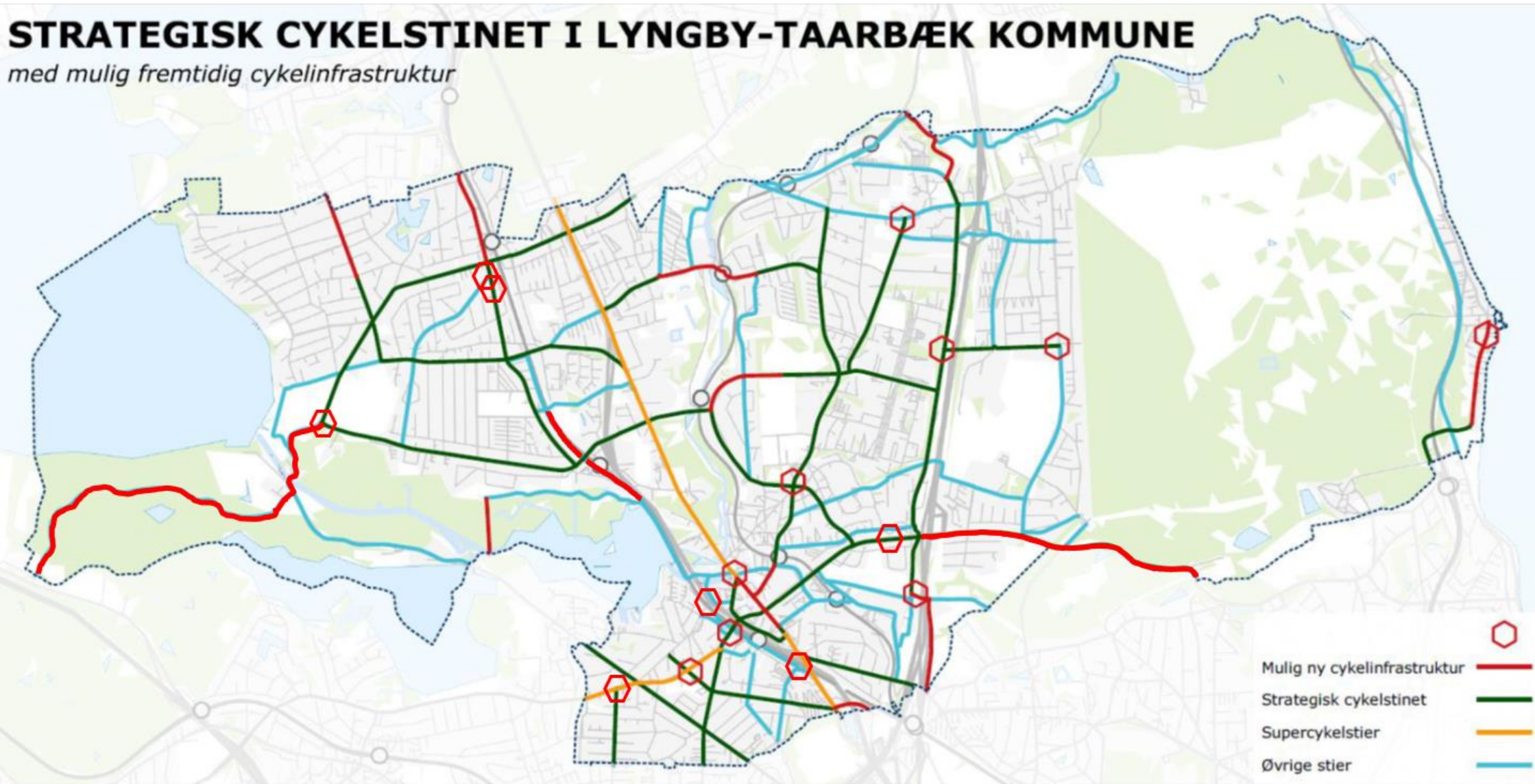
Ses der særskilt på de samfundsøkonomiske omkostninger og gevinster på tværs af forskellige transportmidler finder rapport at samfundet vinder 8,32 kr. pr. gået kilometer, 4,79 kr. pr. cyklet kilometer mens det koster samfundet 5,29 kr. pr. kørt kilometer. De store forskelle i mellem aktive og passive transport forklares primært ved øget sundhed for den enkelte og sparede sygedage.



2 Kort over projekterne i cykelhandlingsplanen.

STRATEGISK CYKELSTINET I LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

med mulig fremtidig cykelinfrastruktur



3 Kort over det strategiske cykelstinet fra cykelstrategien med de daværende forslag til mulig ny cykelinfrastruktur.

Nudging, Adfærds- og Analyseprojekter

The background image is a blurred photograph of a city street. In the foreground, a person with long blonde hair, wearing a dark jacket and light blue shorts, is riding a bicycle away from the camera. The street is paved with cobblestones. In the background, there are buildings with colorful facades (orange and blue), trees with green leaves, and other people walking. The overall scene is bright and sunny.

Udfordring

Lyngby-Taarbæk Kommune er en stor og alsidig arbejdsplads med mere end 4.500 medarbejdere. I 2023 besluttede kommunen sammen med en række andre arbejdspladser beliggende i kommunen at tilslutte sig Charter for Grønne Transportvaner. Charteret har til formål at arbejde med hvordan medarbejdere transportere sig grønt til og fra arbejde samt i arbejdstiden.

Løsningsforslag

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker gennem kampagner, elcykler og elbiler, pendlertjek og understøttende fysiske rammer på arbejdspladsen at skabe et miljø hvor det er nemt at tilvælge grønne transportvaner. Dette tiltag ligger indenfor den kommunale driftsramme og blev igangsat i 2023.



Charter for Grønne Transportvaner - Medarbejdere

Lyngby-Taarbæk Kommune 2023

4 Charter for Grønne transportvaner er en hensigtserklæring om at arbejde aktivt med grønne transportvaner for medarbejdere som en række arbejdspladser i Lyngby-Taarbæk Kommune har tilsluttet sig.

Udfordring

Det kan være svært at få nye transportvaner. Lyngby-Taarbæk Kommune har i en årrække haft et 'test en elcykel'-koncept hvor borgere og medarbejdere har haft muligheden for at låne en elcykel i en periode på to måneder. Test af elcykler har vist sig som en effektiv måde at afprøve en hverdag med forandrede transportvaner og der har været rift om at få lov at låne cyklerne.

Løsningsforslag

I dag omfatter konceptet 5 klassiske elcykler som udlånes til medarbejdere og 5 klassiske elcykler som udlånes til borgere. Med dette projekt vil det være muligt at fordoble antallet af elcykler herunder indkøbet af to elladcykler. Elladcyklerne skal appellere til en ny målgruppe som overvejer at udskifte bil nummer to med en ladcykel. Der er i dag mere end 12 måneders ventetid for både borgere og medarbejdere til at låne elcyklerne. På baggrund af en opfølgende undersøgelse til projektet svare medarbejdergruppen at 29% vil anskaffe egen elcykel og 20% vil begynde at cykle på arbejdet efter endt forsøgsperiode.



5 De første deltagere i test en elcykel i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Udfordring

Det er beskrevet i trafiksikkerhedsplan.

Det er en national tendens at færre børn cykler. Lyngby-Taarbæk Kommune har et ansvar for elever på skoler beliggende i kommunen modtager den nødvendige færdselsundervisning og kan være med til at påskynde at flere cykler gennem kampagner.

Løsningsforslag

Kommunen deltager i dag allerede i de cykelfremmende kampagner 'Alle børn cykler' og 'Bevæg dig til skole'. Som beskrevet i Trafiksikkerhedsplan 2023-2027, vil kommunen forsat deltage i disse kampagner, samt holde sig ajour med om nye kampagner med god effekt bliver udarbejdet, som det kan være relevant at deltage i.



6 Cyklende skoleelever.

Udfordring

I 2016 gjorde en ny bekendtgørelse det lovligt at opsætte skiltning der lovliggjorde at cyklister drejer til højre for rødt hvis en række krav til trafikkravets udformning var opfyldt.

Løsningsforslag

Lyngby-Taarbæk Kommune har identificeret 10 trafikkrav på det strategiske stinet hvor forudsætningerne for at lovliggøre at cyklister kan dreje til højre for rødt er til stede. Med dette projekt vil der med politiets samtykke blive opsat afmærkning i de 10 kryds som lovliggøre at cyklister drejer til højre for rødt.



7 Færdselstavle der lovliggør at cyklister drejer til højre for rødt i signalregulerede kryds.

Udfordring

Nogle veje omkring kommunens skoler kan opleves utrygge for bløde trafikanter omkring ringetid på grund af elever som bliver bragt til skole i bil. Flere kommuner, herunder København, Gentofte og Furesø, arbejder i dag med midlertidige lukning af skoleveje for biltrafik i en afgrænset periode omkring ringetid.

Løsningsforslag

Kommunen ønsker med dette projekt, at teste forsøgsvis lukning af skoleveje for biltrafik omkring ringetid. Første skridt vil være at identificere hvilke skoler og hvilke skoleveje det kan være relevant at arbejde med. Næste skridt vil være indhentning af erfaringer for hvordan en skolevejslukning bedst effektueres. Forsøget skal ske under hensyntagen til den øvrige trafikafvikling og der skal ligeledes arbejdes med udpegning af områder længere fra skolen hvor der kan etableres kys og kør pladser for de elever som stadig måtte blive bragt til skole i bil.



7.30-8.30

8 Eksempel på tavler der begrænser motortrafik omkring skolernes ringetid.

Udfordring

Antallet af passagerer i den kollektive trafik har været nedadgående i en længere periode. Region Hovedstaden har afsat penge til et testforsøg med delemobilitet langs den kommende letbane strækning. Forsøgets hovedformål er at undersøge om delemobilitetsløsninger som løbehjul og cykler kan være med til at understøtte den kollektive trafik.

Løsningsforslag

Lyngby-Taarbæk Kommune har sagt ja til at deltage i dette projekt som løber fra 2024-2025. Forsøget skal være med til at skabe viden om hvordan delemobilitet fungerer i praksis både separat og i kombination med kollektiv trafik i en Lyngby-Taarbæk Kommune kontekst. Deltagelse i forsøget ligger indenfor den kommunale driftsramme.



9 Delemobilitet i forstæderne er et tværkommunalt projekt som er finansieret af Region Hovedstaden. Formålet med projektet er at undersøge synergien mellem kollektiv transport og delemobilitet.

Udfordring

I Lyngby-Taarbæk Kommune er der mange områder der appellerer til rekreative cykling i de grønne områder. Der kan opstå konflikter mellem cykler og fodgængere når man skal deles om en fælles sti.

Løsningsforslag

Kommunen ønsker sammen med brugerne af de rekreative områder, både fodgængere og cyklister, at arbejde med kulturen på stierne, så konflikterne mellem cykler og fodgængere nedbringes. Dette kan både være gennem forbedret afmærkning, adfærdskampagner eller lignende. Kommunen ønsker samtidig at arbejde med at øge antallet af cyklister som benytter de grønne rammer. Dette arbejde skal ske i samarbejde med idrætsorganisationer beliggende i kommunen.



11 Fællessti i Mølleådal.



10 Eksempel på afmærkning af fællessti fra Supercykelsti Avedøreruten.

Udfordring

Kommunen oplever at der holder mange herreløse cykler parkeret i kommunale cykelstativer og arealer, særligt nær S-togs stationer. Kommunen ønsker at få ryddet op så pladsen kan komme andre cyklister til gode.

Løsningsforslag

Kommunen har afholdt møder med politiet og vil påbegynde et pilotprojekt med oprydning af cykler i kommunale cykelstativer nær de tre S-togsstationer i kommunen. Hvis projektet er en succes, vil denne praksis blive benyttet på alle større kommunale cykelparkeringer i kommunen.



12 Cykelparkering på Jernbaneplassen.



Vi rydder op i cyklerne – Fjern tapen, hvis du bruger din cykel.
Spørgsmål via 45 97 36 80



13 Mærkater som skal sættes på cykler i kommunale cykelstativer og arealer foran S-togs stationer.

Udfordring

Meget af den offentligt tilgængelige cykelparkering i Lyngby-Taarbæk Kommune er utidssvarende. Det er nødvendigt at sikre trygge rammer for at fastholde og overflytte cyklister.

Løsningsforslag

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at udvikle en standard for hvordan vi etablerer cykelparkering i kommunen. Herudover skal der foretages en kortlægning af eksisterende offentlig tilgængelig cykelparkering samt en plan over hvor der mangler cykelparkering i dag. Dette tiltag ligger indenfor den kommunale driftsramme mens eventuelle afledte cykelparkerings anlægsprojekter vil kræve politisk bevilling.



14 Cykelparkeringen under Lyngby Station er lys og overdækket.

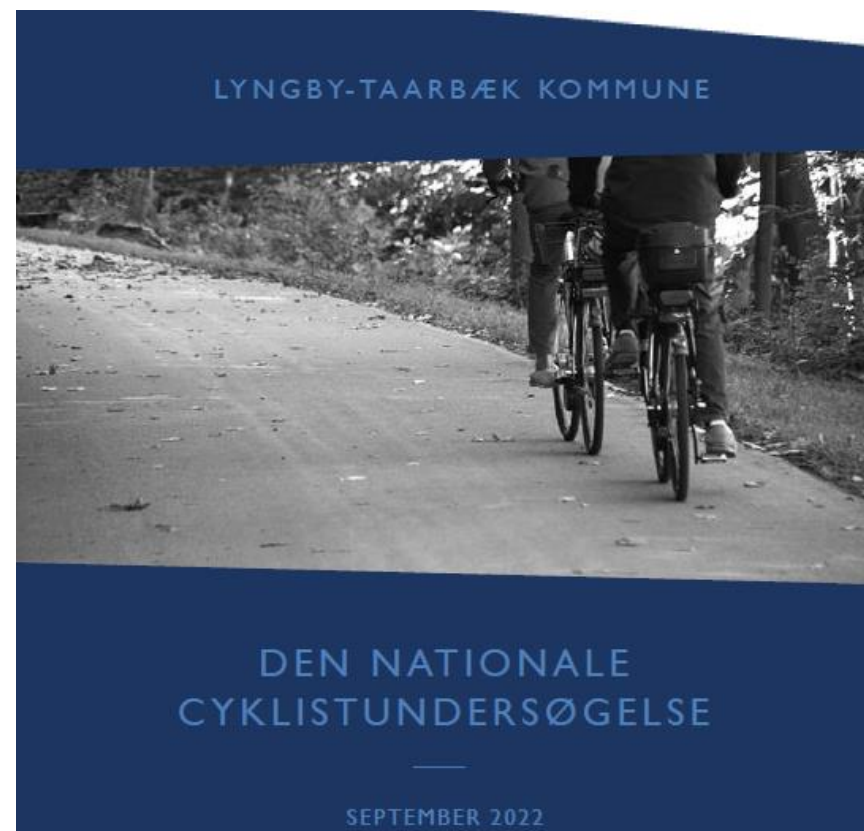
Udfordring

For at følge op på de indsatser der igangsættes på cykelområdet og for at følge den trafikale udvikling blev det i forbindelse med vedtagelsen af cykelstrategien besluttet at der hvert andet år skal udarbejdes et cykelregnskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Løsningsforslag

Cykelregnskabet vil indeholde en beretning om status på igangværende cykelrelaterede projekter. Derudover vil det indeholde bearbejdede resultaterne fra DTU's transportvaneundersøgelse samt Den Nationale Cyklistundersøgelse. De to undersøgelser er med til at give indblik i hvordan transporten det pågældende år fordeles sig på forskellige transportmidler herunder cyklen samt et indblik i tilfredsheden for cyklister som færdes i Lyngby-Taarbæk Kommune fordelt på en række emner.

Cykelregnskabet skal give anledning til om kommunen er på rette vej i forhold til de visioner og mål som er vedtaget i cykelstrategien.



15 Den seneste kommunale rapport med resultaterne fra den nationale cyklistundersøgelse.

Cykelinfrastruktur Projekter



Udfordring

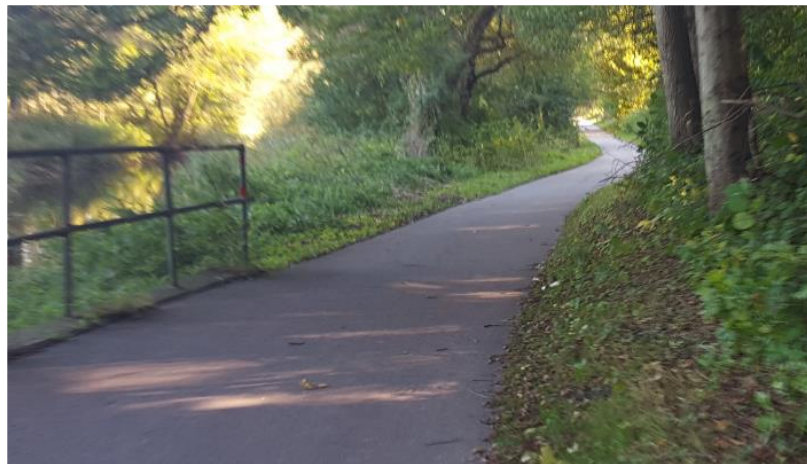
Supercykelsti Lyngby Ruten er en del af Supercykelsti visionsplanen over planlagte Supercykelsti forbindelser i Region Hovedstaden. For at forbindelsen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune skal leve op til Supercykelsti standard, vil det kræve anlæg på delstrækning 1 og 3 samt mindre anlæg på delstrækning 2. Rutens forløb er beskrevet i kortet til højre. Længden på de tre delstrækninger hvor der vil skulle foretages forbedringer for at leve op til supercykelsti konceptet er ca. 2 kilometer langt.

Løsningsforslag

Der etableres dobbeltrettet cykelsti samt belysning på delstrækning 1, belysning på delstrækning 2 og forbedret adskillelse af fodgængere og cyklister samt belysning på delstrækning 3. Et detaljeret skitseforslag for projektet er blevet udarbejdet.



16 Billede af eksisterende forhold delstrækning 1



17 Billede af eksisterende forhold delstrækning 3.



18 Supercykelsti Lyngbyrutens forløb

Udfordring

Supercykelsti Lyngby-Klampenborgruten er en del af Supercykelsti visionsplanen over planlagte Supercykelstiforbindelser i Region Hovedstaden. Forbindelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune er ca. 2,1 km lang og ligger primært på Klampenborgvej. Selvom der i dag er cykelsti på Klampenborgvej, vil det kræve en række opgraderinger, for at ruten kan leve op til supercykelsti standard.

Løsningsforslag

Der etableres stiudvidelse, busperroner, støttehælder samt forbedringer af overkørsler på strækningen. Tiltagene vil gøre at stien lever op til Supercykelsti konceptet og vil forbedre fremkommelighed og trafikikkerhed for cyklister på strækningen.



21 Billede af eksisterende forhold: flere steder skal der etableres busperron



20 Billede af eksisterende forhold: flere steder skal der ske cykelstiudvidelse



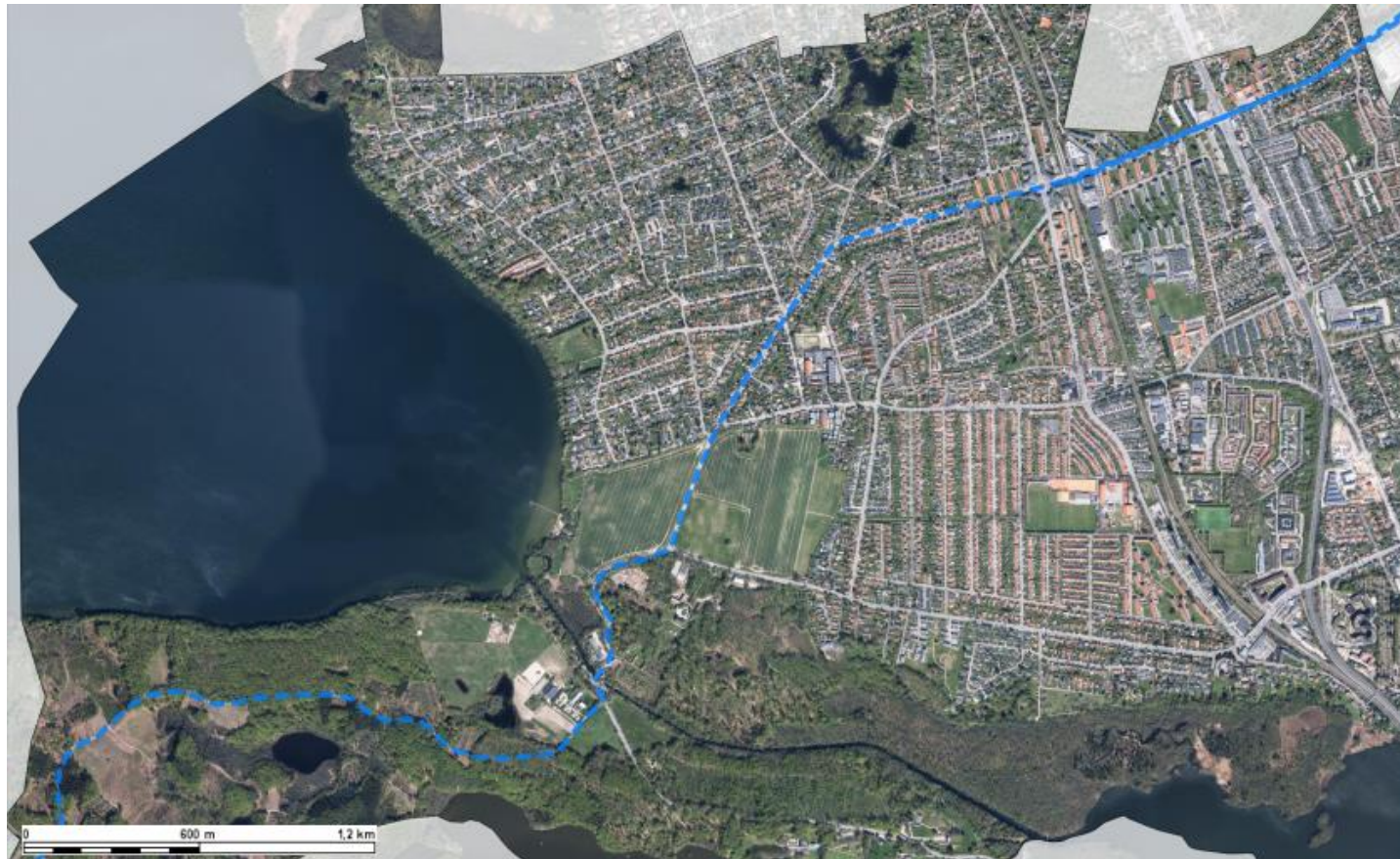
19 Supercykelsti Lyngby-Klampenborgrutens forløb

Udfordring

Supercykelsti Bagsværd-Skodsborgruten er en del af Supercykelsti visionsplanen over Supercykelstiforbindelser i Region Hovedstaden. Forbindelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune er ca. 6 kilometer lang og ligger på en grussti på godsets areal, Frederiksdalsvej og Skodsborgvej.

Løsningsforslag

Projektet vil foretage studevidelser på Frederiksdalsvej og Skodsborgvej så stien lever op til koncept for Supercykelstier. Derudover vil der blive foretaget trafiksikringsmæssige forbedringer i kryds, overkørsler og ved busstoppesteder. Projektet kræver et samarbejde med godset samt en stillingtagen til om der skal foretages ændringer på den del af stien som ligger på godsets areal. Anlægsoverslaget forudsætter at der ikke foretages ændringer på den eksisterende grussti på godsets areal.



22 Supercykelsti Bagsværd-Skodsborgrutens forløb.

Udfordring

Supercykelsti Lyngby baneruten er en del af Supercykelsti visionsplanen over Supercykelstiforbindelser i Region Hovedstaden. Denne sti skal forbinde Lyngby Station og Hellerup station ved at anlægge en 5 kilometer lang dobbeltrettet sti ved siden af jernbanen. Ca. 550 meter af stiens forløb ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Løsningsforslag

På nuværende tidspunkt er der ingen eksisterende cykelfaciliteter på strækningen. Stien vil skulle anlægges i eget trace langs jernbanen og vil være dobbeltrettet. Stien vil kræve et samarbejde med Gentofte Kommune samt Banedanmark da stien er planlagt til at forløbe på deres areal. Det vil kræve yderligere undersøgelser for at kunne udarbejde et anlægsoverslag for Lyngby-Taarbæk Kommunes andel af dette projekt.



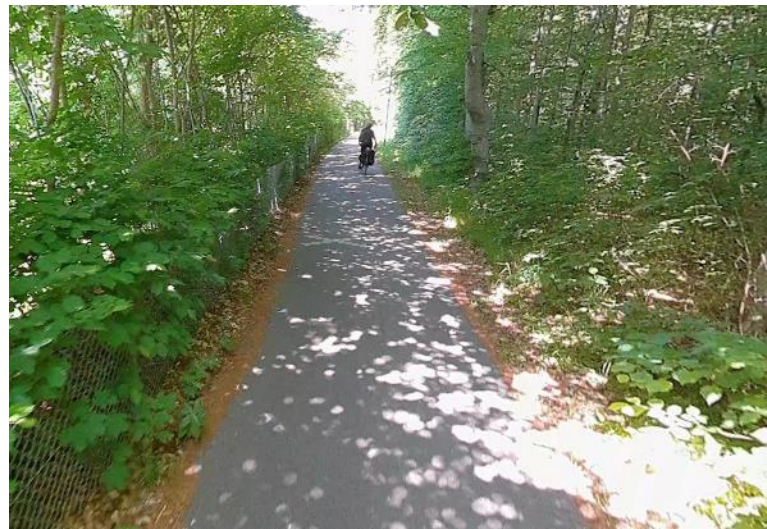
23 Delstrækningen af Lyngby banerute som forløber i Lyngby-Taarbæk kommune.

Udfordring

Supercykelsti Kystbaneruten er en del af Supercykelsti visionsplanen over Supercykelstiforbindelser i Region Hovedstaden. Ruten strækker sig fra Svanemøllen Station til Kokkedal Station. Københavns Kommune og Gentofte Kommune har i dag anlagt deres del af ruten. Ca. 3,2 kilometer af stiens forløb er i Lyngby-Taarbæk Kommune. Stien følger den eksisterende banesti.

Løsningsforslag

For at trafikken på stien kan afvikles trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt, vil det være nødvendigt at udvide stiens bredde, så der er plads til både cyklister og fodgængere. Da stien i Taarbæk på en længere strækning støder op til private ejendomme på den ene side vil det være nødvendigt at indgå aftale med Banedanmark om at stien udvides ind på deres areal. Der vil i projektet ligeledes skulle tages stilling til hvordan krydsningspunktet ved Edelslundsvej håndteres. Projektet kræver yderligere undersøgelser for at der kan udarbejdes et anlægsoverslag på Lyngby-Taarbæk Kommunes delstrækning af ruten.



26 Eksisterende forhold på banestien.



25 Eksisterende forhold på banestien. Flere ejendomme har adgange direkte til stien.



24 Delstrækning af Kystbaneruten som forløber i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Udfordring

På Grønnevej mellem Frederiksdalsvej og kommunegrænsen til Rudersdal er der i dag en strækning på ca. 720 meter hvor der er cykelbaner.

Løsningsforslag

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2022, med tilskud fra statens cykelpulje, at anlægge enkeltrettede cykelstier i hver side af vejen på denne strækning. Forvaltningen arbejder på at gennemføre projektet. Projektet forventes anlagt i 2026.



27 Eksisterende forhold på Grønnevej.



28 Eksisterende forhold på Grønnevej.



29 Strækningen på Grønnevej hvor der skal anlægges cykelsti.

Udfordring

Taarbæk Strandvej er ca. 1,3 km lang og der er hverken cykelsti eller cykelbane i dag. Dette skyldes vejens smalle profil som varierer mellem ca. 11 - 13 meter. I Taarbæk er parkeringsmulighederne få, så en del af vejens profil benyttes til parkeringsbaner. Vejen er skiltet med en lokal hastighedsbegrænsning på 40 km/t. I den sydlige ende er der anlagt to indsnævring (med indbyrdes afstand på 100 m) og ved skolen er der anlagt to hævede flader.

Løsningsforslag

Da det er svært at finde pladsen på Taarbæk Strandvej til anlæg af cykelsti eller cykelbaner, lægges der op til at der etableres hastighedszone med anbefalet 30 km/t indenfor den lokale hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Ved en anbefalet hastighed på 30 km/t skal der anlægges en række pudebump og yderligere en hævet flade. Ved at gennemføre dette projekt vil cyklisternes sikkerhed og oplevede tryghed blive forbedret.



31 Eksisterende indsnævring på Taarbæk Strandvej



30 Eksisterende hævet flade ved Taarbæk Skole



32 Taarbæk Strandvej.

Udfordring

I dag er der cykelbane på de sidste 100 meter af Gyrithe Lemches Vej mod Caroline Amalievej og ingen cykelsti på Fuglevadsvej mellem Caroline Amalievej og Skovbrynet. Den samlede strækning for dette projekt er ca. 500 meter lang. Fuglevadsvej er i dag hastighedsdæmpet til en anbefalet hastighed på 40 km/t.

Løsningsforslag

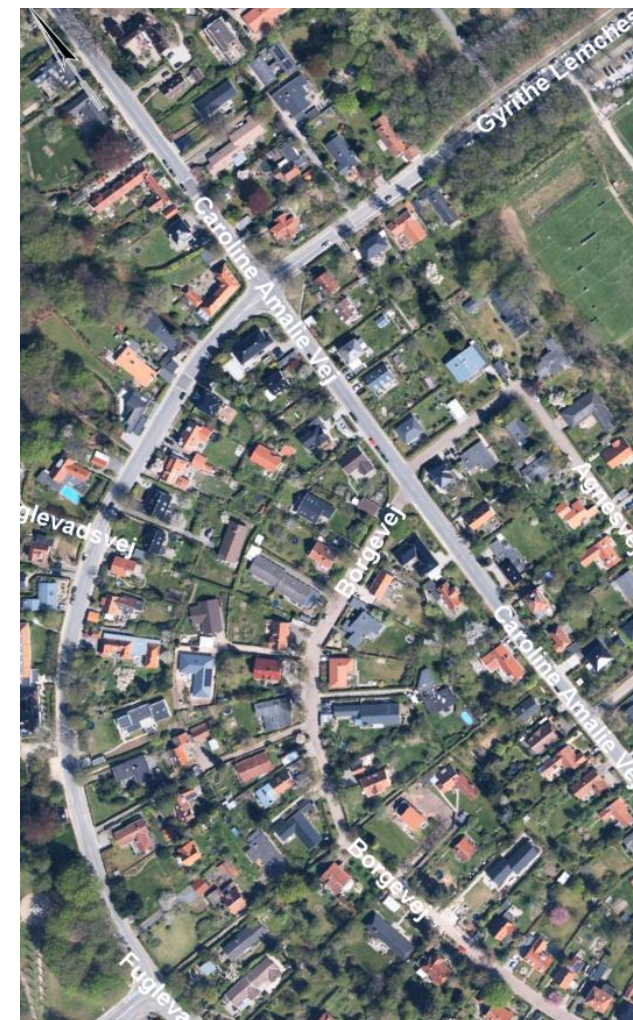
Vejen ombygges så kørebanen indsnævres og der etableres en 1,8 meter bred cykelsti i hver side af vejen på Gyrithe Lemches vej hvor der i dag er cykelbaner samt på Fuglevadsvej mellem Caroline Amalievej og Skovbrynet. Projektet vil forbedre sikkerheden og den oplevede trykthed for cyklister på strækningen.



35 Eksisterende forhold på Fuglevadsvej



34 Eksisterende cykelbane på Gyrithe Lemches Vej.



33 Strækningen Fuglevadsvej Nord / Gyrithe Lemches Vej.

Udfordring

På strækningen I. C. Modewegs Vej og Lystoftevej indtil Caroline Amalie Vej er der i dag ingen cykelsti. Strækningen er karakteriseret ved et smalt vejprofil samt skranter eller større vejtræer. Strækningen passerer over broen ved Brede Værket. Strækningen er ca. 680 meter lang.

Løsningsforslag

Den del af strækningen som befinder sig på I. C. Modewegs Vej er beskrevet i kommunens trafikikkerhedsplan 2023-2027 som projekt nr. 25. Projektet beskriver hvordan der skal etableres cykelsti mellem vejtræerne og fortovet på den del af strækningen. Grundet det smalle vejprofil på Lystoftevej vil det ikke være muligt at etablere cykelsti eller cykelbane. I stedet bør der etableres en anbefalet 30 km/t hastighedszone og anlægges to cirkelbump på strækningen. Anlægsoverslaget omfat-



36 Det eksisterende smalle vejprofil på Lystoftevej levner ikke plads til anlæg af cykelsti.



37 Eksisterende forhold på I. C. Modewegsvej.



38 Strækningen I. C. Modewegsvej / Lystoftevej.

Udfordring

Lyngby Hovedgade, som er en delstrækning på supercykelsti Allerød-ruten, har i dag ingen cykelsti eller cykelbane. På hver side af kørebanen er der parkeringslommer. Vejen er primært udført i brosten hvilket reducerer komforten for cyklister. Den travle gade som håndterer mange funktioner efterlader ikke meget plads til cyklisterne.

Løsningsforslag

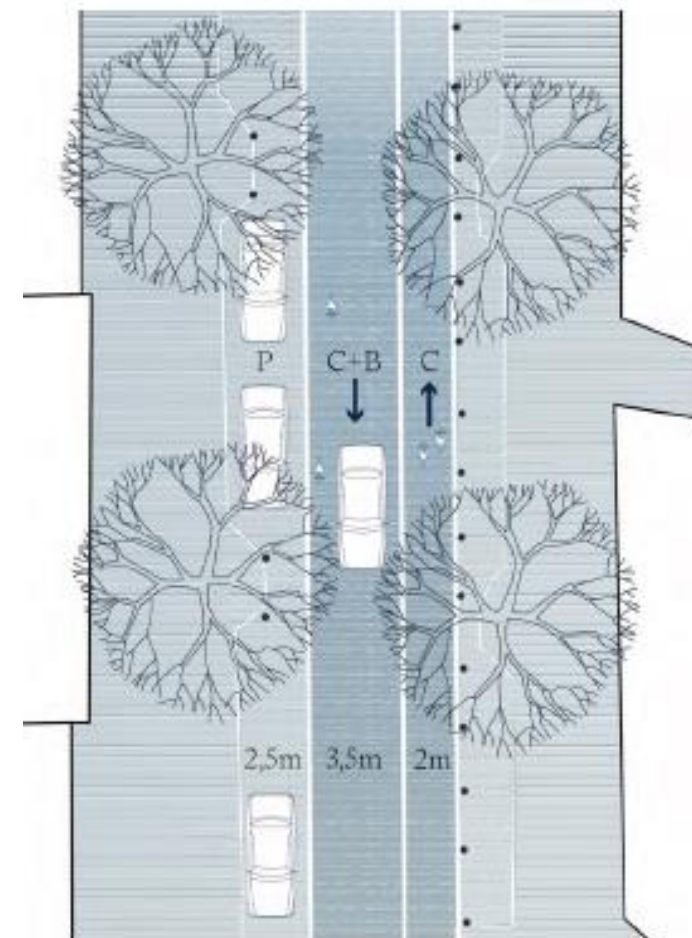
Som en del af udviklingsplanen for Kongens Lyngby lægges der op til at Lyngby Hovedgade fredeliggøres. Et af forslagene går ud på at vejen ensrettes mellem Toftebæksvej og Nørgaardsvej og at gadeparkering i den nordlige side nedlægges. Dette efterlader plads til at der kan anlægges en cykelsti i den nordlige side af vejen. I den sydlige side af vejen vil cykler og biler forsat skulle dele kørebanen. Her foreslår planen at vejen kan indrettes som cykelgade således at hastigheden sænkes på den del af strækningen hvor det ikke er muligt at anlægges cykelsti. Hvorvidt dette projekt eller et andet vælges, vil realiseringen af udviklingsplanen kræve større ændringer og videre undersøgelser. Det kan derfor på nuværende tidspunkt ikke anslås hvornår dette projekt gennemføres og hvad det vil koste.



40 Lyngby Hovedgade i dag. kørebanen er udført i brosten og cykler og biler deles om pladsen. Der er parkeringslommer på hver side af vejen.



41 Udviklingsplanens forslag til nyt vejprofil for Lyngby Hovedgade.



39 Udviklingsplanens forslag til nyt vejprofil for Lyngby Hovedgade.

Udfordring

På Toftebæksvej mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter er der i dag en 40 km/t zone samt cykelbaner. Dette er en strækning som er hyppigt benyttet af mange cyklister, herunder cyklister som skal mellem Lyngby Station og DTU. Strækningen er ca. hvor der lægges op til anlæg af cykelsti er ca. 250 meter lang.

Løsningsforslag

Det vil være muligt at anlægge cykelsti på begge sider af Toftebæksvej mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter hvor der i dag er cykelbaner på dele af strækningen. Ved at anlægge cykelstier på strækningen som adskiller cyklister og bilister vil cyklisternes trafikikkerhed og oplevede tryghed blive forbedret.



43 Toftebæksvej i dag.



42 Strækningen på Toftebæksvej hvor der kan anlægges cykelsti.

Udfordring

På Parcelvej mellem Floradalen og kommunegrænsen til Rudersdal er der i dag ikke cykelsti eller cykelbane som på resten af Parcelvej. Det skyldes at vejens profil på denne strækning kun er 10 meter bred. Strækningen er ca. 550 meter lang.

Løsningsforslag

Grundet vejens smalle profil på denne strækning af Parcelvej vil det ikke være muligt at etablere cykelsti eller cykelbane i henhold til vejreglerne, uden at der foretages ekspropriation. Der ligger derfor i stedet op til at der arbejdes videre med hastighedsdæmpende tiltag på vejen af hensyn til cyklisternes sikkerhed og oplevede tryghed.



46 Parcelvej hvor cykelstien i dag ophører.



45 Eksisterende forhold i den nordlige ende af Parcelvej.



44 Den nordlige ende af Parcelvej.

Udfordring

Vintappervej mellem Lyngby Hovedgade og Kommune-grænsen til Gentofte er en del af Supercykelsti Allerød-ruten. Der er i dag ikke cykelsti eller cykelbane på den del af vejen som ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune hvilket skyldes vejens smalle profil på 10 meter. Den anbefalede hastighed på vejen er i dag skiltet til 30 km/t og der er etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Løsningsforslag

Grundet vejens smalle profil, vil det ikke være muligt at anlægge cykelsti eller cykelbane i begge sider af vejen efter vejreglerne. Der lægges op til at den cykelbane som er i den nordlige side af vejen i Gentofte forsættes frem til Lyngby Hovedgade og at der etableres yderligere fartdæmpning i form af to sæt cirkelbump på vejen, således at den anbefalede hastighed på Vintappervej sænkes til 30 km/t. strækningen er ca. 250 meter lang. Ved at gennemføre dette projekt vil cyklisternes sikkerhed og oplevede tryghed blive forbedret.



48 Eksisterende forhold på Vintappervej.



47 Cykelbane på Gentofte Kommunes del af Vintappervej.



49 Vintappervej.

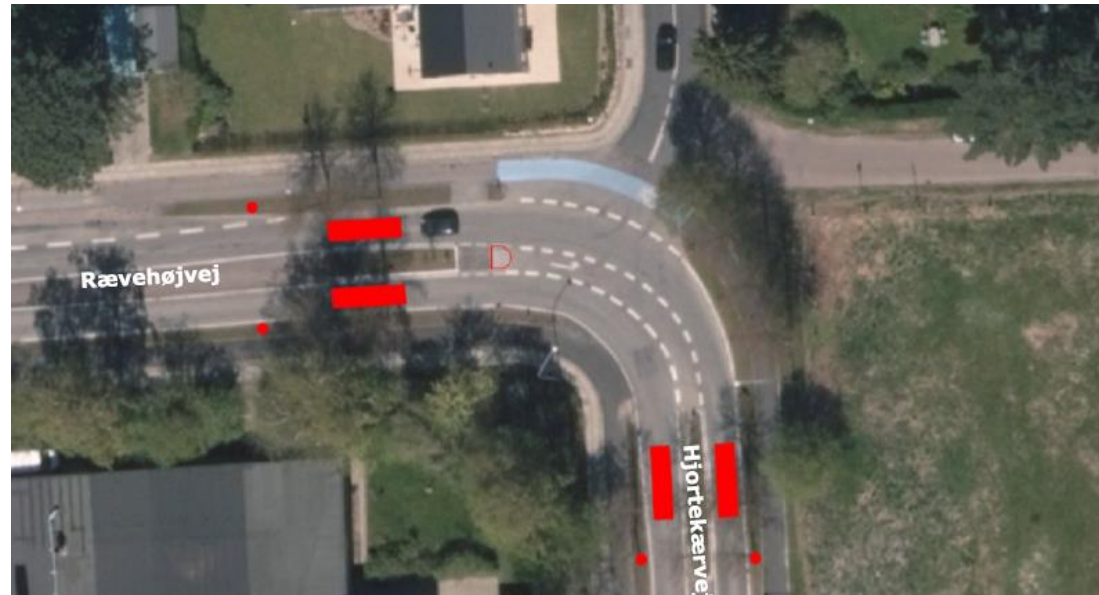
Udfordring

Skolevejsprojekt nr. 7. tag beskrivelsen.

Det er i dag utrygt at krydse Rævehøjvej / Hjortekærvej på grund af dårlige oversigtsforhold og tæt trafik. Dette projekt er tidligere blevet præsenteret i Skolevejsprojekt 2017-2020.

Løsningsforslag

Der etableres pudebump og begrænsning på 40 km/t i svinget. Kantstenen på eksisterende helle hæves, så fodgængere og cyklister som krydser vejen føler sig mere trygge.



50 Princip skitse for krydsforbedringer.



52 Eksisterende forhold i krydset.



51 Eksisterende forhold i krydset.

Udfordring

Der er i dag cykelstier på både Frederiksdalsvej og Hummeltoftevej, men der mangler et krydsningspunkt for cyklister og fodgængere.

Frederiksdalsvej krummer i den sydlige side af krydset, så det kan være svært for cyklister og fodgængere at se bilister som kommer sydfra i tide. I den nordlige side af krydset er Frederiksdalsvej smallere og der er bedre oversigtsforhold.

Løsningsforslag

I den sydlige side af krydset kan der etableres støttepunkt på eksisterende spærreflade. Spærrefladen er 4 meter bred hvor cyklisterne skal krydse. Der skal anlægges et bredt kantafrænset støttepunkt for cyklister som måler 4 x 7 meter. Derudover skal der opsættes to piletavler på støttepunktet.



54 Eksisterende forhold i krydset.



53 Eksisterende forhold i krydset.

Udfordring

I det signalregulerede kryds som forbinder Nøjsomhedsvej og Lundtoftevej er der i dag prioriteret cykelsignal for cyklister i et af krydsningspunkterne.

Løsningsforslag

Med dette projekt ønskes det at etablere prioriteret cykelsignal i alle krydsningspunkter samt tilpasse signalprogrammet så cyklister får lov at køre før bilister for at fremme trafiksikkerheden og den oplevede tryghed for cyklister i krydset.



55 Det signalregulerede kryds Nøjsomhedsvej / Lundtoftevej.

Udfordring

I det signalregulerede kryds som forbinder Lundtoftevej, Toftebæksvej og Sorgenfrivej er der i dag ingen prioriterede cykelsignaler for cyklister.

Løsningsforslag

Med dette projekt ønskes det at etablere prioriteret cykelsignal i alle krydsningspunkter samt tilpasse signalprogrammet så cyklister får lov at køre før bilister for at fremme trafiksikkerheden og den oplevede tryghed for cyklister i krydset.



56 Det signalregulerede kryds Lundtoftevej / Toftebæksvej / Sorgenfrivej.

Udfordring

I det signalregulerede kryds som forbinder Engelsborgvej og Christian X's Alle er der i dag prioriteret cykelsignal for cyklister i et af krydsningspunkterne.

Løsningsforslag

Med dette projekt ønskes det at etablere prioriteret cykelsignal i alle krydsningspunkter samt tilpasse signalprogrammet så cyklister får lov at køre før bilister for at fremme trafiksikkerheden og den oplevede tryghed for cyklister i krydset.



57 Det signalregulerede kryds Engelsborgvej / Christian X's Alle.

Udfordring

I forbindelse med anlægget af letbanestationen Fortunbyen vil der blive etableret en mindre stationsforplads med plads til 50 cykelstativer og to ladcykel pladser. For at sikre den nødvendige adgang til denne cykelparkeringsplads skal dele af den nyanlagte cykelsti dobbeltrettes.

Løsningsforslag

Der etableres dobbeltrettet afmærkning på mellem cykelparkeringen ved Fortunbyen St. og den eksisterende cykelsti og på fællestien mellem boligforeningen og Cirkel K ned til Lyngbygårdsvej. Etableringen af afmærkningen samtænkes med anlæg af cykelparkeringen ved Fortunbyen station. Strækningen er ca. 130 meter lang.



58 Skitse over dobbeltrettet cykelsti mellem cykelparkering ved Fortunbyen St. og Lyngbygårdsvej.

Udfordring

Krydset som forbinder Virum Stationsvej og Grønnevej er ca. 28 meter fra hjørne til hjørne. Der er i dag et støt-tepunkt. Dette efterlader meget kørebane som mulig-gøre at bilister kan tage svinget ind fra Grønnevej ind på Virum Stationsvej i høj fart.

Løsningsforslag

Det foreslås det at krydset afkortes og der etableres gennemgående cykelsti og fortov henover krydset. Se inspiration fra Marselisborg Allé i Aarhus Kommune for inspiration. Dette projekt vil sænke hastigheden i krydset og skabe forbedret trafiksikkerhed og fremkomme-lighed for både cyklister og fodgængere.



59 Eksisterende forhold i krydset Virum Stationsvej / Grønnevej.



60 Inspirations billede fra lignende projekt på Marselisborg Allé i Aarhus.

Udfordring

Der er i dag dårlige forhold for både cykler og gående som færdes af Stengårds Alle og skal kryds Bagsværdvej. Man vil i dag skulle gå eller cykle ca. 200 meter til det signalregulerede kryds Nybrovej / Bagsværdvej.

Derudover er der tidligere sket ulykker på denne lokation.

Løsningsforslag

Der lægges derfor op til at der etableres et signalreguleret kryds som samordnes med de øvrige lyskryds på Bagsværdvej. Krydset forventes at ville blive brugt af elever på deres skolevej til Engelsborgskolen.



62 Eksisterende forhold i krydset Bagsværdvej / Stengårds Alle.



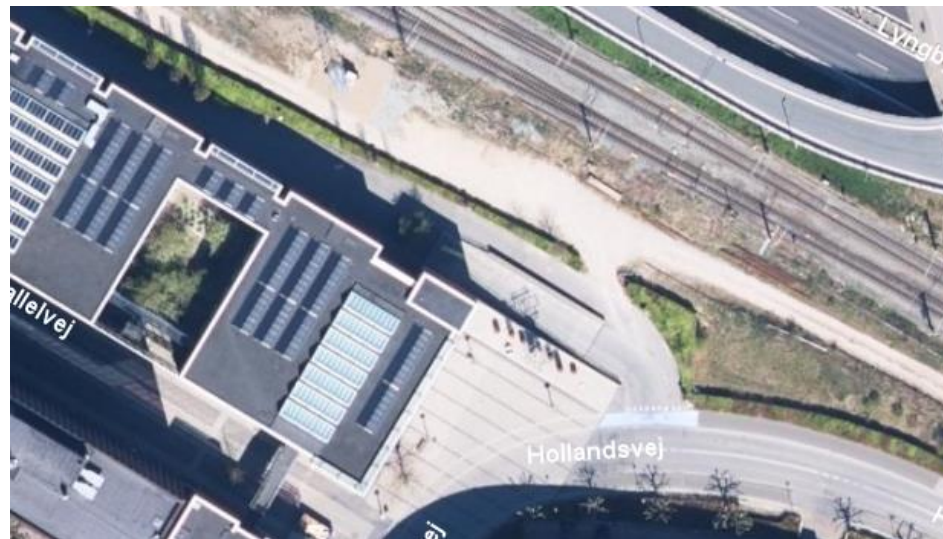
61 Eksisterende forhold i krydset Bagsværdvej / Stengårds Alle.

Udfordring

På Hollandsvej er der dårlige forhold for cyklister som ønsker at komme ind og ud på stien som løber langs nordbanen.

Løsningsforslag

For at forbedre mulighederne for at kryds Hollandsvej etableres der en hævet flade for at sænke hastigheden samt øge alle trafikanters opmærksomhed på krydsende cyklister. Dette projekt koordineres med Vellivs udviklingsprojekt for området.



Udfordring

I Virum benyttes forbindelsen mellem Byagervej og Geels Plads af bl.a. mange cyklende skoleelever. I dag er det ulovligt at cykle på smutvej og der er indtil flere bomme på strækningen. Den beskrevne strækning på skitsen til højre er ca. 200 meter lang.

Løsningsforslag

For at forbedre forholdene for både cyklende og gående ønskes stien mellem Grønnevej og Vangeledet udvidet så den både kan håndtere cyklende og gående trafik. På vangeledet skal der etableres en hævet flade og på stien mellem vangeledet og Geels Plads skal der foretages afmærkning samt mindre ombygning af underføringen. Da Banedanmark ejer tunnelen under banen vil de skulle inddrages og samtykke til at gennemføre dette projekt.



63 Skitse der fremhæver smutvej mellem Byagervej og Askevænget.



64 Eksisterende forhold på sti.



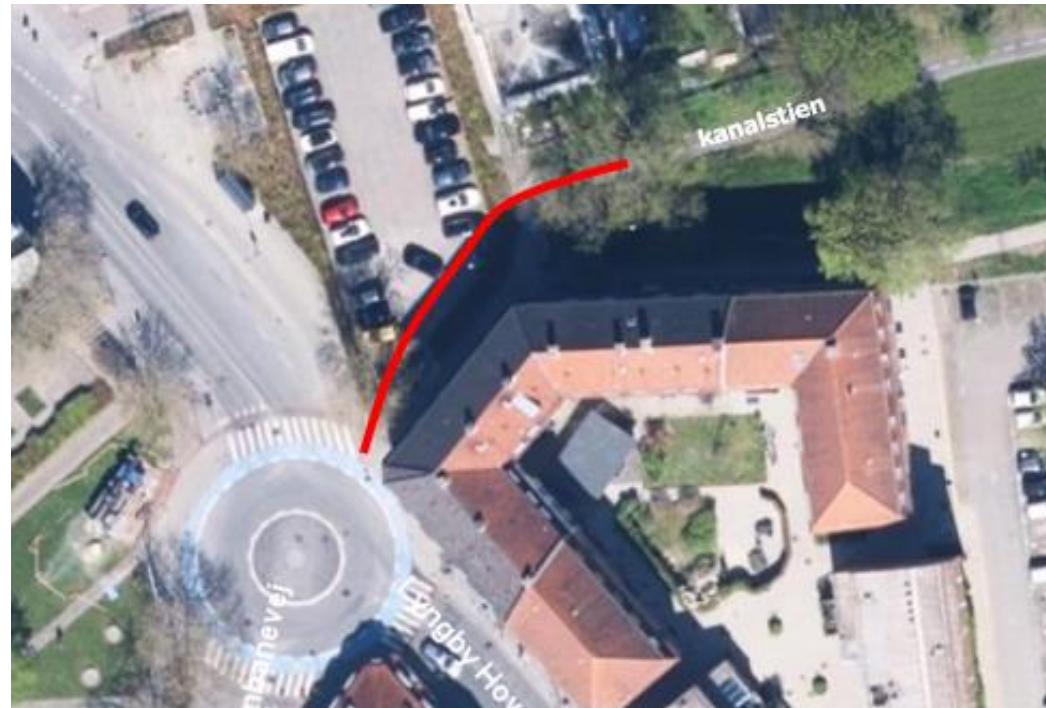
65 Eksisterende forhold på sti under banen.

Udfordring

Kanalstien er en flittigt benyttet smutvej for cyklister gennem Lyngby. Når man møder gangstien skal man som cyklist dog stå af og trække cyklen. Det er ikke alle cyklister som gør dette, og det skaber konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Løsningsforslag

Med dette projekt ønskes disse konflikter undgået ved at forsætte den dobbeltrettede sti helt frem til krydset Lyngby Hovedgade / Jernbanevej. Det manglende stistykke er ca. 30 meter langt. For at forsætte den dobbeltrettede cykelsti vil det være nødvendigt at foretage terrænregulering nedlægge et mindre antal parkeringspladser. Fodgængere vil forsat kunne færdes på den eksisterende sti. Projektet vil sikre en gnidningsfri passage for cyklister fra Lyngby Hovedgade til Toftebæksvej. Dette projekt vil skulle koordineres med KALC projektet og Fremtidens Kongens Lyngby projektet.



66 Skitse over placering af dobbeltrettet cykelsti som forbinder rundkørslen på Lyngby Hovedgade med Kanalstien.

Udfordring

I dag er der to forbindelser for cyklister og gående på tværs af banen nordvest for viadukten på Buddingevej. En forbindelse ved Gammel Bagsværdvej / Sorgenfrivej (også kaldet rottefælden) og en ved Rustenborgvej over broen ved Lyngby Kanoklub. Særligt forbindelsen ved Rottfælden er vigtig for skoleelever som skal på tværs af banen.

Løsningsforslag

Kommunen har tidligere undersøgt hvad det vil koste at ombygge tunnelen ved rottefælden i forbindelse med supercykelsti projektet Allerødruen, således at tunnelen både kan håndtere fodgængere og cyklister. Konklusionen var at det ville være meget omkostningstungt at ombygge tunnelen så den kunne håndtere begge trafikanttyper på en trafikikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Kommunen vil forsat have en ombygning af tunnelen i tankerne med henblik på om et projekt i tunnellen vil kunne opnås ekstern medfinansiering fra eksempelvis vejdirektoratets cykelpulje.



68 Eksisterende nedgang til rottefælden fra Sorgenfrivej.



67 Eksisterende nedgang til rottefælden fra Gammel bagsværdvej.



Figur 69 Overblik over eksisterende krydsningsmuligheder under bane og omfartsvej i Lyngby vest.

Udfordring

Fra Søpromenaden frem til Sorgenfri station og videre til Løvgårdsvej løber en fællesti parallelt med Nordbanen. Stien er ca. 1 kilometer lang. Stien deles af gående og cyklister. Denne sti har i dag flere benspænd såsom bomme og skiftende belægning som reducerer komforten for cykler.

Løsningsforslag

Beplantning skal indklippes eller ryddes og der skal laves afmærkning på stien så det bliver nemmere for både cyklister og fodgængere at dele stien. Derudover skal alle unødvendige bomme fjernes.



71 Banestien øst for Sorgenfri Station.



70 Banestien vest for Sorgenfri Station.

Udfordring

Indgangen til Virum Station er præget af mange cykler som holder parkeret udenfor stativ. Den eksisterende cykelparkering vest for stationen har slidte og utidssvarende cykelstativer overdækning trænger til udskiftning.

Løsningsforslag

For at øge chancen for at flere cyklende passagerer benytter cykelparkeringen vest for stationen, bør det undersøges om det er muligt at sikre cyklende adgang direkte til cykelparkeringen. Dette vil kræve at cykelstien på Frederiksdalsvej får en afgang op til cykelparkering. Denne sti vil skulle forcere et mindre niveauspring. Eksisterende belægning, cykelparkering og overdækning skal udskiftes samt beplantningen beskæres, således at rummet åbnes op og det bliver mere attraktivt at benytte denne cykelparkering. DSB bør inddrages i dette projekt som kræver yderligere undersøgelser. Projektet vil ligeledes skulle samtænkes med helhedsplan for Virum bvmidte.



72 Eksisterende situation ved indgangen til Virum St.



73 Der bør sikres cyklende forbindelse direkte til cykelparkering for at sikre at den bliver brugt (skitseret med rød). Derudover skal belægning, cykelstativer og overdækning udskiftes og der skal etableres attraktiv belysning.

