



## Lyngby-Taarbæk og Rudersdal lokalafdeling

22. september 2023

### Hørings svar til forslag til Cykelstrategi 2023 – 2032 for Lyngby-Taarbæk Kommune

Cyklistforbundet er glade for, at der efter mere end 10 års forarbejde endelig ligger en gennearbejdet cykelstrategi på bordet. Vi finder, at den brugt på den rigtige måde, kan medvirke til bedre forhold for både nuværende og kommende cyklister.

Vi håber at der med cykelstrategien også politisk er kommet en forståelse af, at cykling og cyklister skal ligestilles trafikalt med øvrige transportformer, så biler og bilisme ikke prioriteres før cykler og cyklisme, men at alle transportformer behandles ligeværdigt.

Herunder at bilisters fremkommelighed på vejnettet ikke går forud for cyklisterne. Tværtimod kan der være steder, hvor cyklisterne fremkommelighed må gå forud for bilisterne. Det gælder f.eks. ved skoler og institutioner.

Vi håber også, at den kommende handlingsplan vil være medvirkende til at sikre at forholdene for kommunens cyklister forbedres med mange flere cyklister til følge. Til glæde for både mobilitet, sundhed og klima.

Cykelstrategien indeholder mange gode intentioner, men samtidig synes ambitionsniveauet noget lavt.

Der er i dag et rimeligt veludbygget cykelnet i kommunen. Men der er stadig store huller, hvor der mangler cykelstier eller stier i eget tracé. Og der er mange steder, hvor der er usikre og utrygge forhold, ikke mindst omkring skolerne. Og i mange vejkryds.

Det er derfor dybt beklageligt, at kommunen i forordet til cykelstrategien lægger ud med at sige, at man ikke prioriterer at investere i bedre cykelforhold, da dette er en helt grundlæggende ting for at få flere til at cykle.

Uden et fysisk sammenhængende cykelnet, med sikre og trygge forhold samt god kvalitet, vil selv den bedste kampagne ikke virke meget. Ellers vælger mange cyklen fra, ikke mindst skolebørnenes forældre.

Netop derfor er det vigtigt, at cykelnettet sikrer den bedst mulige fremkommelighed for cyklister. Derfor må det også være en forudsætning, at fremkommeligheden for biler ikke har negative konsekvenser for fremkommeligheden for cyklister.

Cykling er den mest klimavenlige og sunde måde at transportere sig på, og ikke mindst helt nødvendig for at sikre en bæredygtig omstilling af trafikken væk fra bilerne. Her skal man være opmærksom på at el-biler alene fjerner den lokale udledning af CO<sub>2</sub>, men ikke støj og partikler fra dæk og vej. Desuden er el-biler tungere og slider derfor mere på vejene.

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at 45,9 % af husstandene i kommunen ikke har bil. Disse borgere har også ret til et godt transportnetværk, med både gode cykelforhold, men også med en god kollektiv trafik.

Det samme gælder for alle dem, der bor udenfor kommunen, og som enten arbejder i kommunen eller skal på indkøb eller fritidsbeskæftigelser. Så også forbindelserne over kommunegrænsen skal tilgodeses.

Vi glæder os til at være med til at komme med input til den kommende Cykelhandlingsplan, og ser også frem til at følge med i det kommende Cykelregnskab.

## **Generelt**

Strategien indeholder en del mere handlingsplanrelaterede emner, hvorfor der i vores høringssvar også er medtaget en række forslag til udmøntning af strategien i egentlige projekter. Flere af disse er medtaget i appendiks bagest i høringssvaret, og vil således kunne indgå som forslag til den kommende handlingsplan.

## **Baggrund og vision**

Det er ikke kun vejarbejder mv., der har nedbragt cykelandelen og tilfredsheden. Det er en kombination af dette og flere biler samt manglerne i cykelstinetet.

En målsætning om blot at komme op på den tidligere andel på 21 % i 2032 må siges at være helt og aldeles uambitiøs. Her bør man se på hvad man arbejder på i andre tilsvarende kommuner. Og sætte en målsætning, der er meget højere. Mindst 25 % som i nabokommunen Gladsaxe, men gerne højere hvis der også skal tages højde for en omstilling til en mere bæredygtig trafik i fremtiden.

Også målsætningen om andelen af børn, der ikke går eller cykler bør være højere end de 85 %, gerne mindst 90 %.

Men det kræver nødvendigvis nogle indsatser, som man tilsyneladende ikke ønsker at bruge mange penge på. Dette gælder ikke mindst de mange gode forslag til forbedringer omkring skolerne, som er blevet udsat i årevis. Eller ligefrem taget ud af prioriteringerne på grund af manglende penge – eller vilje.

Hertil kommer, at en omstilling til en mere bæredygtig trafik, vil kræve at der flyttes mange ture fra bil til cykel. Og at der derfor også må sættes ind på at gøre det mindre attraktivt at køre i bil i kommunen. Her er de igangværende forsøg med 40 km/t zoner en god begyndelse.

Handlingsplanpyramiden er som sådan en god måde at gå til sagen. Men når der stadig er store mangler i infrastrukturen, hjælper det ikke meget at satse på "tiltag". Der skal først være noget at cykle på.

Naturligvis koster det at bygge ny infrastruktur. Men i forhold til infrastruktur for bilerne er der her tale om ganske minimale størrelsesordener. Og jo hurtigere der bliver investeret i at få cykelnettet til at hænge helt sammen jo hurtigere når man målsætningerne om at få flere op på cyklen.

Og så skal "tiltag", som kampagner overfor skolebørn mv. også tages seriøst og støttes af kommunen over skoler mv., så de tages alvorligt.

## Sammenhængende cykelnet

Det strategiske cykelstinet bør omfatte både Supercykelstierne og cykelstierne langs de store trafikveje. Det kan så evt. benævnes "S-nettet".

Cykelstierne langs de øvrige større veje kan så benævnes "A-nettet" i stedet for strategisk cykelnet.

Forslag til opdeling af "S-nettet" og "A-nettet" samt nogle mangler i cykelnettet er beskrevet i appendiks 1.

### Forslag til udvidelser af cykelnettet:

Et sammenhængende cykelnet er dog ikke alene cykelstier langs trafikvejene, men også et cykelnet, der går ad mindre veje og stier i eget tracé.

Det er ikke altid sikkert og trygt, kun at kunne cykle langs de større, trafikerede veje. Der skal derfor være alternativer hertil ad mindre veje, der er fartdæmpede med maks. 40 km/t. Nogle steder dog gerne med maks. 30 km/t.

Der foreslås derfor indarbejdet et særskilt cykelnet ad lokale veje og stier i eget tracé som alternativ til cykling langs trafikvejene. Dette kan evt. benævnes "B-nettet", og indeholder også stier af rekreativ betydning.

Forslag til "B-nettet" er beskrevet under appendiks 2.

### Også til og fra kommunen

Det er også vigtigt at sikre, at cykelnettet ikke stopper ved kommunegrænserne, men at der er gode forbindelser til og fra nabokommunerne.

### Barrierer

De større trafikveje virker ofte som barrierer for cykeltrafikken når de skal krydses. Derfor bør krydsninger af de store veje om muligt ske ude af niveau. Men ellers ved signalregulerede kryds.

Ved disse krydsninger skal der også være særlige cykelbaner langs med fodgængerovergangene så man kan cykle over.

Hvor en krydsning direkte mellem 2 veje med cykelstier på tværs af en trafikvej ikke – ind til videre – er mulig, skal cykelstierne til nærmeste krydsningsmulighed være dobbeltrettede.

Eksempler på barrierer hvor dette kan være nødvendigt er medtaget i appendiks 1.

### Krydsning af veje

Hvor veje med cykelstier krydser mindre veje, bør cykelstierne føres over disse på en hævet flade, med hastighedsnedsættelse for den tværgående biltrafik.

Generelt bør der i kryds være cykelfelter eller anden markering på vejbanen af hvor cyklerne krydser. Det gælder også hvor stier i eget tracé krydser veje. Hvor der er tale om mindre veje, bør cykelfeltet være hævet i forhold til kørebanen.

## Vejkryds i øvrigt

Mange steder er der dårlige oversigtsforhold og dårlige udformninger af vejkryds, så det kan være svært for cyklister at krydse sikkert og trygt. Flere af disse kryds er behandlet i tidligere trafiksikkerhedsplaner eller skolevejsplaner, men der bør ses mere generelt på at få udformet krydsene hensigtsmæssigt for cykeltrafikken.

En liste over kryds, der bør ses på, er oplyst i appendiks 3.

Ligesom for krydsning af de større veje jf. ovenfor, kan der være behov for dobbeltrettede cykelstier andre steder, så krydsninger kan ske ved et nærliggende signalreguleret kryds.

Eksempler på sådanne dobbeltretninger er også oplyst i appendiks 3.

## Fejl og mangler på kortene i forslaget til cykelstrategien

Ud over at mangle en række strækninger, er der også enkelte fejl i kortet, der viser cykelstier, hvor der ikke er nogen, f.eks. på Nørgårdsvej mellem Kanalvej og Firskovvej.



Flere cykelstier i eget tracé ikke er vist, f.eks. cykelstien gennem Åmosen mellem Sorgenfri og Nybro samt dele af Prinsessestien mellem Lyngby og Frederiksdal (del af regional cykelrute 69).

Stien på tværs af Virumgårdsbebyggelsen er vist som ingen afmærket cykelinfrastruktur, men er mellem underføringen ved Nordbanen og frem til Kongevejen særskilt dobbeltrettet cykelsti, bortset fra det lille stykke mellem p-pladsen ved Classic Car House og tunnelen under Omfartsvejen.

## Skiltning og nummerering af cykelnettet

Der bør indføres en skiltning af cykelruterne med angivelse af hvor de fører hen med både nær- og fjernmål samt km angivelser. Evt. kan der gives numre som for Supercykelstierne og de regionale cykelruter.

## **Fremkommelighed**

Det bør tydeligt fremgå, at fremkommelighed er det væsentlige for at få flere til at cykle. Det skal være hurtigt, enkelt, nemt, sikkert og trygt at cykle fra A til B.

Fremkommeligheden kan beskrives ved en opstilling af de ting, der skal være i orden:

- Bredden på cykelstierne
- Komforten, dvs. belægningen skal være i orden.
- Grøn bølge for cyklister (afhænger af hastigheden)

På strækninger hvor der ikke er plads til egentlige cykelstier eller særskilte cykelstier, bør de veje, der indgår i cykelnettet fartsdæmpes til maks. 40 km/t og ændres til særlige cykelveje. Evt. i form af 2-1 veje. Det gælder f.eks. I. C. Modewegs Vej gennem Brede.

Omkring signalreguleringer bør der ikke være steder, hvor man som cyklist først skal stoppe op og trykke på en knap for at aktivere signalet, det skal ske automatisk.

Der må ikke være spærringer som bomme, hvor det er nødvendigt at stå af og trække. Dette er væsentlig for muligheden for ladcykler mv. i at benytte stierne.

Steler ved indsnævring og bump skal tillade cykelkørsel indenom i god bredde, ellers bør der ske en egentlig indsnævring af vejen.

Cykelstier langs trafikveje bør som på Supercykelstierne normalt føres igennem på tværs af sidevejenes udmundinger.

Ved udmunding af sideveje bør fortove føres igennem på tværs af disse, men man bør undgå chaussestensbelægninger. Hvor disse findes, bør der etableres cykelpassager fra sidevejene i siderne med jævn asfaltbelægning.

#### Fremkommelighed omkring butikker mv.

Det skal sikres, at der ikke sker varelevering på tværs af cykelstier eller at varelevering sker ved spærring eller blokering af cykelstier. Dette sker f.eks. ofte på Geels Plads ved Meny.

#### **Normer for cykelstier**

Cyklisterforbundet savner en beskrivelse af de krav, der bør stilles til cykelstiers udformning og indretning. Det gælder f.eks. for cykelstiernes bredde i forhold til antal forventede cyklister. Herunder også muligheden for at kunne overhale langsommere ladcykler.

Det er også nødvendigt med normer for ramper mellem cykelsti og kørebaner, hvor der ikke bør være kantsten e.l., med niveauforskelle, der giver en ubehagelig kørsel.



Ikke sådan



Men sådan

Der bør heller ikke være riste og dæksler på cykelstierne medmindre de konstant holdes under observation for ujævnheder i forhold til cykelstien.



På veje uden cykelstier er det særlig vigtigt at sikre at riste og dæksler ligger helt jævnt i forhold til vejbelægningen, så cyklister ikke tvinges til at trække langt ud på kørebanen. Og naturligvis, at belægningen holdes vedlige, så heller ikke huller tvinger cyklisterne ud foran bilerne.



## Cykelparkering

Cyklisterforbundet finder at der er mange gode intentioner for fremtidens cykelparkering og deltager gerne i arbejdet med at forbedre det. Herunder med at se på hvilke nye typer cykelstativer der er brug for. Her anerkender vi, at der i forslaget til cykelstrategien er tænkt på plads til ladcykler mv. samt mulighed for sikker parkering med fastlåsning af selve cyklen til stativet.

Omkring de fleste centrale indkøbsområder i kommunen er der stor mangel på ordentlig cykelparkering. Det gælder ikke mindst på Lyngby Hovedgade og på Virum Torv. På Virum Torv findes i dag ikke et eneste cykelstativ!

Her finder vi, at der bør kunne inddrages enkelte p-pladser for biler for at skabe en parkeringsmæssig ligestilling mellem antallet af borgere, der kommer i bil og på cykel. En p-plads fylder det samme som 10 cykelpladser.

Vi er enige i, at cykelparkeringsnormerne bør ændres, så der sikres tilstrækkeligt med cykelparkering i fremtiden i takt med at flere cykler. Både ved boliger og arbejdspladser, men også ved forretninger.

Et område, der bør indtænkes i strategien, er offentlige ladestandere til elcykler.

### **Kombination med kollektiv trafik**

Her er der brug for direkte cykelruter, også uden for det overordnede cykelnet.

Der kan enkelte steder være brug for at cykelstierne nærmest stationerne og disses cykelparkeringer er dobbeltrettede, så der kan cykles både til og fra stationerne i begge retninger uden at skulle krydse en vej, hvilket flere steder ikke er muligt.

Som eksempel kan her nævnes Virum station, hvor der bør være dobbeltrettet cykelsti mellem Skovriddergårdsvej og Grønnevej, og den kommende letbanestation ved Fortunbyen, hvor der bør være dobbeltrettet cykelsti mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej.

Også gode adgange fra cykelparkering til perronerne uden omvej, sådan som det f.eks. er med sidetrupper på Virum station (som dog mangler cykelslidsker).

Omkring den såkaldte mikromobilitet, ser vi med alvor på de konflikter, som andre transportmidler end cykler kan skabe på cykelstierne. Således ser vi gerne at f.eks. løbehjul alene bruges på fortovene, medmindre de er motoriserede og kan følge med i cyklisternes hastighed.

### **Drift og vedligehold**

Cyklistforbundet er tilfredse med de gode ambitioner her, men det kan kun lade sig gøre hvis der afsættes de nødvendige midler hertil.

Ikke mindst vil vi være tilfredse, hvis der fremover vil ske en grundig reetablering af cykelstierne efter gravearbejder mv.

Det er imidlertid også nødvendigt med bedre normer ved reetablering af cykelstier, så der f.eks. ikke opstår lave områder hvorfra regnvandet ikke kan løbe til en afløbsrist.

Der bør også være frister for hvornår belægninger skal fornyes.



## **Pendlercykling**

Cyklistforbundet synes det er gode tiltag, der er igangsat i samarbejde med arbejdspladser mv.

Det kræver dog også, at cykelinfrastrukturen til og fra arbejdspladserne er i orden, herunder ikke mindst sikre og trygge veje omkring arbejdspladser der ligger uden for det egentlige cykelnet.

Ligesom cykelforbindelserne ind og ud af kommunen skal være i orden i samarbejde med nabokommunerne.

## **Erhvervscyklng**

Der mangler i cykelstrategien en omtale af mulighederne for erhvervscyklng. Dette gælder såvel for cykling til møder i arbejdstiden som varecyklng.

Dette bør indarbejdes i kommunens *Charter for Grønne Transportvaner*. Mange virksomheder gør allerede brug af cyklen, ligesom en del budvirksomhed anvender cykler.

## **Børn og unge**

Det er et meget vigtigt indsatsområde at gøre skolevejene både sikre og trygge, så ingen behøver at blive kørt i bil til skole. Desværre er kommunen langt bagud med skolevejsprojekterne og også trafikikkerhedsprojekterne omkring skolerne.

Ikke kun de prioriterede projekter er nødvendige. Det er samtlige de projekter, der har været med i analyserne, også i de tidligere skolevejsanalyser. Herunder ikke mindst det meget grundige skolevejsprojekt 2017-2020. Her skal der afsættes betydeligt flere midler end i de foregående år.

Mange skoleveje er ikke en del af cykelnetværket, så der bør derfor laves en særlig udpegning af skoleveje, hvor der skal være trafikikkerhedsskabende tiltag. Herunder lave hastigheder som 15 eller 30 km/t.

Vi støtter op om at der laves flere tiltag, så der ikke kan køres med bil helt hen til skolerne ved ringetiderne.

Derudover vil et egentligt stopforbud på vejene omkring skolerne også kunne hjælpe på de kaotiske trafikforhold. Vi foreslår derfor stopforbud på en række veje omkring skolerne.

Her henviser vi til vores tidligere oplæg fra 2012 til bedre skoleveje for cyklister og gående der er medtaget som appendiks 4.

Som nævnt tidligere omkring "Tiltag", er der brug for, at kommunen følger op over for skolerne ved kampagner som "Alle Børn Cykler" og over for institutionerne ved "Vi kan Cykle".

## **Fritidscyklng og rekreative ruter**

Dele af cykelnettet består allerede i dag af stier i eget tracé i naturområder, f.eks. de regionale cykelruter langs Lyngby Sø og på tværs af Mølleådalene.



Eventuelle konflikter med gående må løses, hvor der vil være stor cykeltrafik. Også selv om dette vil betyde bredere og evt. særskilte cykelstier og dermed (mindre) indgreb i naturen. Som f.eks. ved etablering af en Supercykelsti gennem Mølleådalens og en bredere sti langs Lyngby Sø.

Hvor cykelruterne krydser vandløb mv., bør broerne have cykelslidsker (der også kan anvendes af barnevogne o.l.).

## **De korte ture**

Det er ikke mindst af hensyn til klimaet helt nødvendigt at flytte de relativt mange korte bilture til cykel eller gang.

Det vil hjælpe på både trængsel og mindske behovet for p-pladser, hvis flere vælger cykel frem for bil. Ligesom det vil medvirke til en højere cykelandel generelt.

En mulighed for at undgå nogle korte ture kan være at forhindre gennemkørsel på nogle veje, så det kun er muligt at køre igennem på cykel eller til fods.

## **Cykelregnskab**

Cyklistforbundet er tilfredse med, at der nu kommer et cykelregnskab, så man kan følge udviklingen.

Som nævnt tidligere finder vi dog at flere af målsætningerne er alt for lave. Vi foreslår i stedet følgende:

- Cykelturandel bør være mindst 25 %
- Cykelparkering, mindst 80 % skal være tilfredse
- Drift og vedligehold, mindst 80 % skal være tilfredse
- Børn og unge, mindst 90 % skal bruge andet end bil

## **Hastighed på vejene**

Hastighederne bør afspejle forholdene på vejene, herunder ikke mindst mulighederne for at krydse vejene for cyklister. På veje uden cykelstier bør der være maks. 40 km/t.

På veje gennem de centrale bydele som Frederiksdalsvej i Virum og Hummeltoftevej/Grønnevej i Sorgenfri bør der ligeledes være maks. 40 km/t.

Der bør i stedet for anbefalede hastigheder alle steder være maks. hastigheder. Dette vil også gøre skiltningen enklere og undgå at folk tager fejl af hvilken hastighed der må køres. Dette ikke mindst i 40 km/t zoner, hvor der også i dag er delstrækninger med anbefalet 30 km/t. Disse strækninger kan så enklere skiltes med maks. 30 km/t i stedet for maks. 40 km/t. F.eks. på Parcelvej ved Virum skole.



## Appendiks 1 om "S-nettet" og "A-nettet"

"S-nettet" foreslås at bestå af følgende veje fra det strategiske cykelnet:

- Alle Supercykelstierne
- Jægersborgvej
- Klampenborgvej
- Nybrovej
- Toftebæksvej/Lundtoftevej
- Hummeltoftevej/Skovbrynet/Fuglevadsvej/Gyrithe Lemches Vej/Anker Engelunds Vej
- Frederiksdalsvej/Skodsborgvej
- Grønnevej

Øvrige veje i det strategiske cykelnet bliver til en del af "A-nettet".

For at sikre fuld fremkommelighed på "S-nettet" bør følgende tiltag laves:

- Supercykelstien C 93 gennem Lyngby omlægges som oprindeligt planlagt til en ny dobbeltrettet cykelsti langs med Nordbanens vestside mellem Lyngby Hovedgade og Fæstningskanalen med en ny bro over denne med forbindelse til Rustenborgvej, der så anvendes videre til Lyngby Hovedgade.
- Som supplement til Supercykelsti C 93 etableres en særskilt sti langs Nordbanen fra tilslutningen ved Hollandsvej og under Lyngby Hovedgade og Lyngby Omfartsvej til Jægersborg station, hvor den tilsluttes stien videre til vejen Sløjfen.
- Supercykelstien C 91 forlænges som oprindeligt planlagt fra Lundtofte til kommunegrænsen (Regional cykelrute 50).

For at give en fuld områdedækning bør følgende tages med i "A-nettet":

- Akademivej indgår som en del af "A-nettet".
- Nils Koppels Allé og Knuth-Winterfeldts Allé indgår som en del af "A-nettet"
- Finlandsvej, Danmarksvej og Nordvej indgår i "A-nettet" som en forlængelse af "A-nettet" fra Lystoftevej.

Barrierer i cykelnettet, hvor der ønskes signalregulerede krydsningsmuligheder, og indtil da dobbeltrettede cykelstier til og fra det øvrige cykelnet:

- Signalreguleret cykelkrydsning af Kongevejen mellem Fuglsangvej og Bredevej som erstatning for fodgængerovergangen ved Wienervej, der så nedlægges (Indtil da dobbeltrettede cykelstierne på Kongevejen mellem Fuglsangvej/Bredevej og Wienervej).
- Signalreguleret cykelkrydsning af Klampenborgvej ved Firskovvej (regional cykelrute 69), herunder på tværs af letbanen. (Indtil da dobbeltrettede cykelstier på Klampenborg i begge sider mellem Kanalvej og Sorgenfrigårdsvej).

Øvrige tiltag

Cykelsti mod syd fra Bredevej til Kongevejen af lokalvejen.

## Appendiks 2 om stinet ad stier og mindre veje, "B-nettet"

Der indarbejdes et særskilt cykelnet ad lokale veje og stier i eget tracé som alternativ til cykling langs trafikvejene. Dette kan evt. benævnes "B-nettet":

- Cykelrute mellem Holte og Lyngby ad sti langs Nordbanen fra Holte, Egholmsvej, Skovriddergårdsvej, Geels Plads, Fuglsanggårds Allé, Virumgårdsvej, sti under Nordbanen, sti langs Nordbanen bag Sorgenfrihøjhusene, sti under Hummeltoftevej, I. H. Mundts Vej, sti langs Lyngby Sø, Rustenborgvej.
- Cykelrute mellem Virum og Brede ad sti mellem Virum Stationsvej og Byagervej, Byagervej, sti mellem Grønnevej og Askevænget under Nordbanen, Askevænget, sti mellem Askevænget og Hasselvej, Ahornvej, ny signalreguleret krydsning af Kongevejen for cyklister og gående, Lindevangen og Bredevej frem til I. C. Modewegs Vej. Indtil den ny krydsning over Kongevejen etableres, må cykelstierne på Kongevejen dobbeltrettes mellem Ahornvej/Lindevangen og Wienervej.
- Cykelrute mellem Sorgenfri og Kongevejen ved brug af "Den grønne sti" mellem Virum Stationsvej og Kaplevej, Løvgårdsvej, og stien fra Grønnevej under Nordbanen og på tværs af Virumgårds Jorder.
- Cykelrute ad Gammel Bagsværdvej via "Rottefælden" og Sorgenfrivej.
- Cykelruten ad Prinsessestien beskrives som egentlig cykelrute. Den er allerede skiltet som en sådan (Regional cykelrute 69).
- Cykelrute mellem Virum og Nybro ad Virumbakken, sti ved Virum Gadekær, Gammel Kaplevej, Kaplevej, Åmosebakken og sti gennem Åmosen til Nybrovej.
- Cykelruten mellem Toftebæksvej og Firskovvej nordøst for Nærumbanen medtages inkl. cykelkrydsning med letbanen på Klampenborgvej (del af cykelrute 69).
- Hjortekærvej nordlige del, Lundtoftevej og Svenskevej samt stien til Rådvad og videre til Strandvejen bør også indgå som en del af cykelnettet.
- Stien langs Nærumbanen bør opgraderes til en delt sti, så cykling er mulig hele vejen. Også gennem Sorgenfri Slotspark.
- Furesøvej indgår som en del af cykelrute rundt om Furesøen.

### **Appendiks 3 om kryds, der bør udformes så det er trygt og sikkert for cyklister**

Kryds, hvor oversigtsforhold og udformninger af cykelpassagen bør forbedres:

- Rustenborgvej/Lyngby Hovedgade
- Toftebæksvej/Gammel Lundtoftevej
- Nørgaardsvej/Kanalvej
- Hollandsvej/Sti langs Nordbanen
- Firskovvej/Ermelundsstien.
- Lyngbygårdsvej/Sorgenfrigårdsvej
- Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej
- Klampenborgvej/afkørsel mod syd til Helsingørmotorvejen
- Klampenborgvej/Hjortekærsvej/Ved Fortunen
- Klampenborgvej/Ermelundsvej
- Toftebæksvej/Lyngbygårdsvej
- Toftebæksvej/Carlshøjvej
- Lundtoftevej/Akademivej
- Lundtoftevej/Elektrovej
- Lystoftevej/Finlandsvej
- Hjortekærsvej/Trongårdsvej
- Møllevej/Skovbrynet
- Skovbrynet/Fuglevadsvej
- Grønnevej/Frederiksdalsvej, Virum Torv
- Virumvej/Fuglsangvej
- Virumvej/Fuglsanggårds Allé/Virumgårdsvej
- Virumvej/Parcelvej
- Virum Stationsvej/Grønnevej
- Virum Stationsvej/Hummeltoftevej
- Virumvej/Virum Stationsvej
- Virumvej/Kaplevej
- Grønnevej/Abildgårdsvej
- Hummeltoftevej/I. H. Mundts Vej
- Hummeltoftevej/Hummeltoften
- Strandvejen/Dyrehavevej/Taarbæk Strandvej (Cykelfelt fra Dyrehavevej mod Taarbæk Strandvej)
- Strandvejen/Taarbæk Strandvej

Der henvises i øvrigt til tidligere skolevejsprojekter og trafikikkerhedsprojekter.

Dobbeltrættede cykelstier for at komme sikkert frem til signalregulerede kryds:

- Frederiksdalsvej begge sider mellem Virum Torv og Skovriddergårdsvej/Geels Plads
- Hummeltoftevej på sydsiden mellem Sorgenfri station og Grønnevej
- Firskovvejs nordside mellem Klampenborgvej og Ermelundsstien
- Klampenborgvej mellem (Sorgenfrigårdsvej) Fortunbyen station og Lundtoftegårdsvej

## **Appendiks 4 om skoleveje**

### Kopi af Cyklistforbundets oplæg fra 2012 til bedre skoleveje for cyklister og gående:

Med henblik på at få flere til at cykle til skole foreslår lokalafdelingen følgende tiltag:

#### Punkt 1, Adfærdskampagne og oplysninger om trafiksikkerhed og sundhed

Vi foreslår, at der sker en oplysningskampagne overfor forældre og børn, der fortæller om trafiksikkerhed og sundhed. Formålet er at give en forståelse for, at den megen bilkørsel omkring skolerne, ikke kun om morgenen, men også ved afhentningen af såvel skole som SFO-børn, er med til at gøre det usikkert og utrygt for dem der går og cykler. Samt at børnenes sundhed styrkes ved at lade dem gå og cykle.

Kampagnerne kan være med udgangspunkt i "Vi cykler til skole" og "Alle Børn Cykler" kampagnerne.

#### Punkt 2, Cykeltræning af eleverne

Det skal indgå løbende i skoleforløbet, at eleverne trænes i cykling og god trafikadfærd. Børn, der køres i skole, har langt sværere ved at cykle ordentligt, hvis de ikke tidligt har lært det.

#### Punkt 3, Opsætning af retningslinjer for kørsel i bil til skolen

De fleste skoledistrikter giver kort afstand til skolen. Der kan derfor gives retningslinjer om, at der f.eks. kun må køres børn til og fra skole i bil hvis de bor i en bestemt afstand fra skolen, f.eks. mere end 2 km.

Undtagelse herfra skal aftales skriftligt med begrundelser fra forældrene, der er andet end bekvemmelighed og tidsforbrug (alle har tid nok hvis de planlægger deres liv ordentligt).

Forældre, der får en sådan tilladelse skal have en synlig mærkat herom i bilernes forrude ved kørslen til skolen.

#### Punkt 4, Cykelstier helt hen til skolerne

Vi foreslår, at der på de veje lige omkring skolen, hvor færdslen foregår, etableres egentlige cykelstier eller stier i eget trace helt hen til skolerne cykelparkering.

#### Punkt 5, Ordentlig cykelparkering

Det er en forudsætning for, at det er bekvemt at køre i skole på cykel, at cyklen også er til at køre på når man skal hjem. Derfor er det vigtigt, at cyklen kan parkeres ordentligt og at den ikke udsættes for vejr og vind.

Vi foreslår, at skolerne cykelparkering opgraderes således at den er overdækket og sikret mod mulighed for hærværk mv. Der bør også være mulighed for at få luft samt reparere cyklerne.

Der skal også være mulighed for, at forældre der følger deres børn i skole på cykel kan parkere kortvarigt på en ordentlig måde.

#### Punkt 6, Færre muligheder for afsætning tæt på skolen

For at sikre mod den unødvendige bilkørsel til skolerne foreslår vi at der indføres en stopforbudszone omkring skolerne i tidsrummet omkring skolestart og -slut. Størrelsen af zonerne fastlægges særskilt for hver skole, men bør minimum være 500 meter fra skolen. Det kan være nødvendigt at give beboere på vejene særlige tilladelser til parkering på de pågældende vejstrækninger.

Hvor det skønnes nødvendigt, etableres afsætningsområder på trafikvejene i en passende stor afstand til skolen. Dog således at kørslen til disse pladser kan ske ad veje med cykelstier. Og uden at det er nødvendigt at køre frem og tilbage ad samme vej.

Der bør herefter alene være mulighed for afsætning for busser der anvendes af skolerne til kørsel til f.eks. svømning samt for de (meget få) forældre, der har særlig tilladelse jf. punkt 3.

Eksisterende afsætningspladser tæt ved skolerne nedlægges hhv. reserveres til biler med særlig tilladelse.

#### Eksempler på vej med stopforbudszone:

- Parcelvej mellem Frederiksdalsvej og Virumvej
- Skolebakken mellem Kolllelevbakken og Virumvej
- Askevænget
- Hasselvej fra nord for Ahornvej til Fuglsangvej
- Fuglsanggårds Allé
- Nøjsomhedsvej mellem Danmarksvej og Lundtoftevej
- Lundtoftevej mellem Nøjsomhedsvej og Lundtofteparken
- Kongsvænget
- Trongårdsvej
- Lyngbygårdsvej mellem Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej
- Carlshøjvej mellem Toftebæksvej og Sorgenfrigårdsvej
- Kongevejen mellem Skovbrynet og Æblevænget
- Engelsborgvej mellem Nybrovej og Christian X. Allé
- Christian X. Allé mellem Engelsborgvej og Gammel Bagsværdvej
- Gammel Bagsværdvej mellem Prinsessevej og Chr. Winthers Vej
- Gyrithe Lemches Vej
- Lundtoftevej mellem Kulsviervej og Elektrovej