

Store trafikændringer i Lyngby-Taarbæk Kommune

En letbane og grundige trafikanalyser har været bærende for gennemgribende ændringer af vejnettet. Ændring af trafikstrukturen er en politisk udfordring, og hvis der er forslag til lukning af større trafikveje eller implementering af nye offentlige transportsystemer, så bliver det for alvor kompliceret. Sådan har det været i Lyngby-Taarbæk, men trafikanalyserne har givet det nødvendige grundlag for at træffe vidtgående beslutninger. I dag understøttes større infrastrukturprojekter af trafikmodeller. Modellerne er et vigtigt værktøj, når der skal beregnes både trafikale og miljømæssige effekter.

Af: Morten Stenberg,
Via Trafik Rådgivning A/S
ms@viatrafik.dk

Anne-Kirstine Bøcher Ellern,
Via Trafik Rådgivning A/S
ake@viatrafik.dk

Mads Henrik Lindberg Christiansen,
Lyngby-Taarbæk Kommune
mhlc@ltk.dk

Helle Lagersted Jørgensen,
Lyngby-Taarbæk Kommune
Hellj@ltk.dk

Trafik 'orakel'

I antikken måtte de store planlæggere op-søge oraklerne, når de søgte råd. Oraklerne ansås for at være kilder til visdom og profetiske budbringere om gudernes vilje eller fremtidige hændelser.

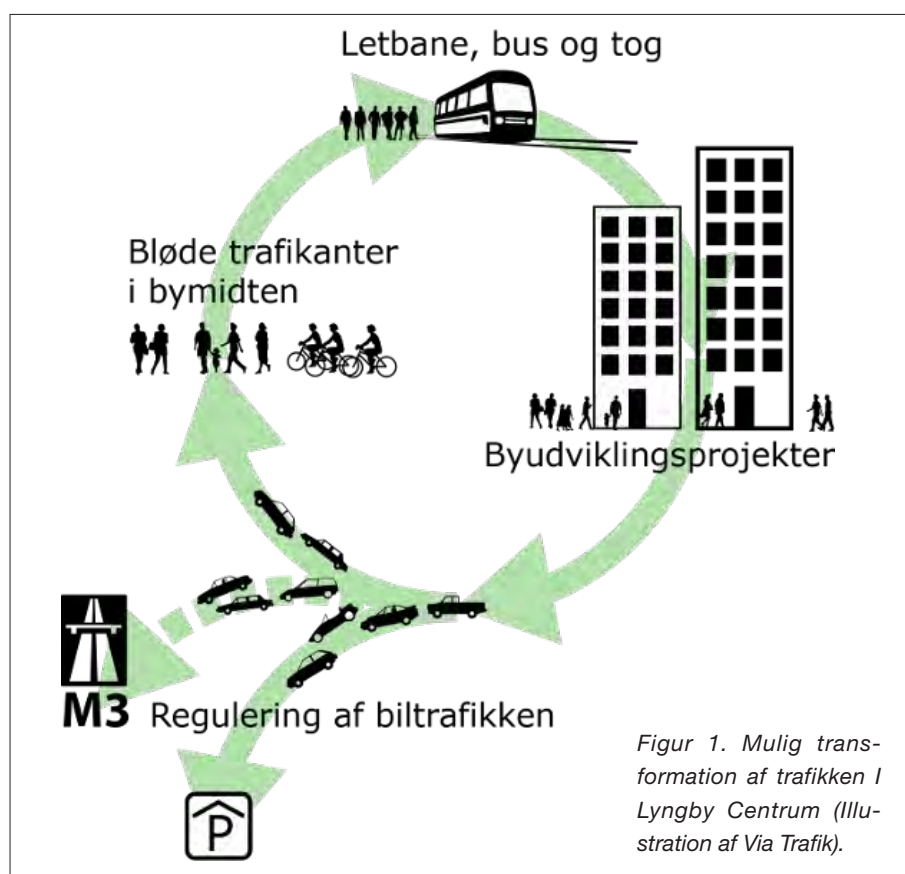
I dag er vi ikke blevet mindre hungrende efter at kunne forudsige fremtiden. Vi læner os op ad statistikken og matematiske fremskrivninger, når politiske beslutninger tages. Og for ikke at ende i politisk stormvind er det vigtigt, at der trafikalt og faktisk er belæg for at træffe den bedste beslutning.

I den forbindelse kan korrekt brug af trafikmodeller tjene som nutidens 'orakel'.

En byvision bygget på trafikale ændringer

I Lyngby-Taarbæk Kommune har der længe tale om at lukke Klampenborgvej for gennemkørende trafik. Det har været et meget stort skridt at skulle tage, og konsekvenserne har været svære forholde sig til.

På den ene side har der været en vision om at skabe et unikt bymiljø, som vil kunne styrke og udvikle Lyngby Centrum. På den anden side har det været svært at forholde sig til konsekvenserne ved lukning af byens gennemkørende færdsselsåre og adgangsvej til byens centrum – Klampenborgvej.



Figur 1. Mulig transformation af trafikken i Lyngby Centrum (Illustration af Via Trafik).

Disse modstridende interesser har indtil i dag medført, at planerne om at lukke vejen er blevet udskudt og skrinlagt.

Trafikanalyser giver overblik

I maj måned 2016 vedtog folkettinget en delig anlægsloven for letbanen på Ring 3 omkring København. Letbanen skal blandt andet betjene DTU og fortsætte ned til Lyngby Station og videre til Ishøj. Letbanen bliver placeret på dele af Klampenborgvej, og dette aktualiserede visionen om at skabe et andet byrum i centrum af Lyngby.

Før vedtagelsen af anlægsloven for letbanen indgik Lyngby-Taarbæk Kommune derfor aftale med Via Trafik om en analyse og et bud på en samlet løsning af trafikken i Lyngby Centrum. Via Trafik foretog målinger og simuleringer af trafikmængde, vejgeometri og signalanlæg, mv. På denne måde blev det muligt at anskueliggøre konsekvenserne af letbanen og en evt. lukning af Klampenborgvej på det omgivende vejnet – også som følge af den generelle trafikudvikling, og som følge af prognoser for de konkrete byudviklingsprojekter, som ligger i kølvandet på Letbanen.



Figur 2. Klampenborgvej er i dag en vigtig indfalds- og gennemfartsvej, der bl.a. betjener de centrale parkeringskældre under Lyngby Storcenter og Kulturhuset i Lyngby Centrum med mere end 3.000 parkeringspladser (Foto af Via Trafik).

Lukning af Klampenborgvej giver god trafikikkerhed og optimal fremkommelighed for letbanen. Men dette kan kun gennemføres, hvis det øvrige vejnet aflastes. Med brug af modelprogrammerne OTM og VISUM blev det anskueliggjort, at visionen om etablering af et unikt byrum kan realiseres, når der spærres af for vejen. Det kræver dog, at der samtidig bliver iværksat en række optimerende tiltag på det øvrige vejnet:

- Forlængelse af Firskovvej til Helsingørmotorvejen ved Jægersborgvej
- Etablering af sydvendt rampe ved rådhuset med adgang til parkeringskælder under Lyngby Storcenter
- Optimering af en række kryds på trafikvejnettet i og omkring Lyngby Centrum.

Lyngby-Taarbæk Kommune traf herefter beslutning om at lukke Klampenborgvej fra Lyngby Hovedgade til Kanalvej og er på baggrund af analysen nu i gang med projektering og planlægning af tiltagene. En samlet trafikløsning kommer til at fungere i samspil med den kommende letbane, der forventes ibrugtaget i 2023.

Fakta om trafikmodellen

Trafikmodellen er opbygget på baggrund af:

- Byplandata, herunder information omkring type og antal af boliger, arbejdspladser osv. samt data om planlagt byudvikling
- Hastighedsgrænser og geometrisk vejudformning
- Trafiktællinger fra mere end 25 større kryds og over 50 snit på vejnettet i Lyngby, som er brugt til at kalibrere trafikmodellen i myldretiden og på døgnniveau
- Data fra parkeringshenviisningssystem, som fordeler trafikken i det centrale Lyngby

- Bluetooth-analyse og omfattende nummerskrivningsanalyse, som har kortlagt trafikanternes rute igennem og rundt i byen.

Når alle data er lagt ind, benyttes VISUM (trafikmodelprogram) algoritmer til at få trafikken til at opføre sig som i virkeligheden på et repræsentativt niveau. Jo flere og jo mere præcise data, der anvendes som grundlag for trafikmodellen, desto mindre er risikoen for 'afvigelse'.

Modellen er udviklet over de sidste 5-6 år og er flere gange blevet opdateret løbende med nye data/tællinger, ligesom det geografiske område er blevet udvidet.

Efterfølgende har Kommunen og Via Trafik fortsat analysearbejdet, men nu i samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet. Formålet er at få belyst trafikale udfordringer i grænsefladen mellem det kommunale og det statslige vejnet, herunder hvilke tiltag der vil give mest effekt for

trafikanternes mobilitet.

Og endelig har Via trafik netop analyseret trafikken i forbindelse med byudviklingen omkring Helsingørmotorvejen, og Lyngby-Taarbæk Kommune har på den baggrund vedtaget yderligere 10 trafikprojekter.

Figur 3. Lyngby Centrum og vedtagne trafikale ændringer (Illustration: Via Trafik).

