

Hvordan kommer vi til og fra Virum-Sorgenfri i fremtiden

Det ser sort ud lige nu, hvor kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune har eller næsten har besluttet at annullere den rampereservation, som de fremsynede planlæggere af Lyngby Omfartsvej (Rute 201) havde, da Omfartsvejen blev projekteret og anlagt i perioden 1958 - 1963.

Grunden til, at arealreservationerne på begge sider af Lyngby Omfartsvej blev medtaget i forbindelse med planlægningsarbejdet, var, at det var forudset, at trafikmængden til Virum ville stige drastisk i årene fremover pga. af den kommende fortætning af byområdet med flere erhvervsmål og beboelsesområder.

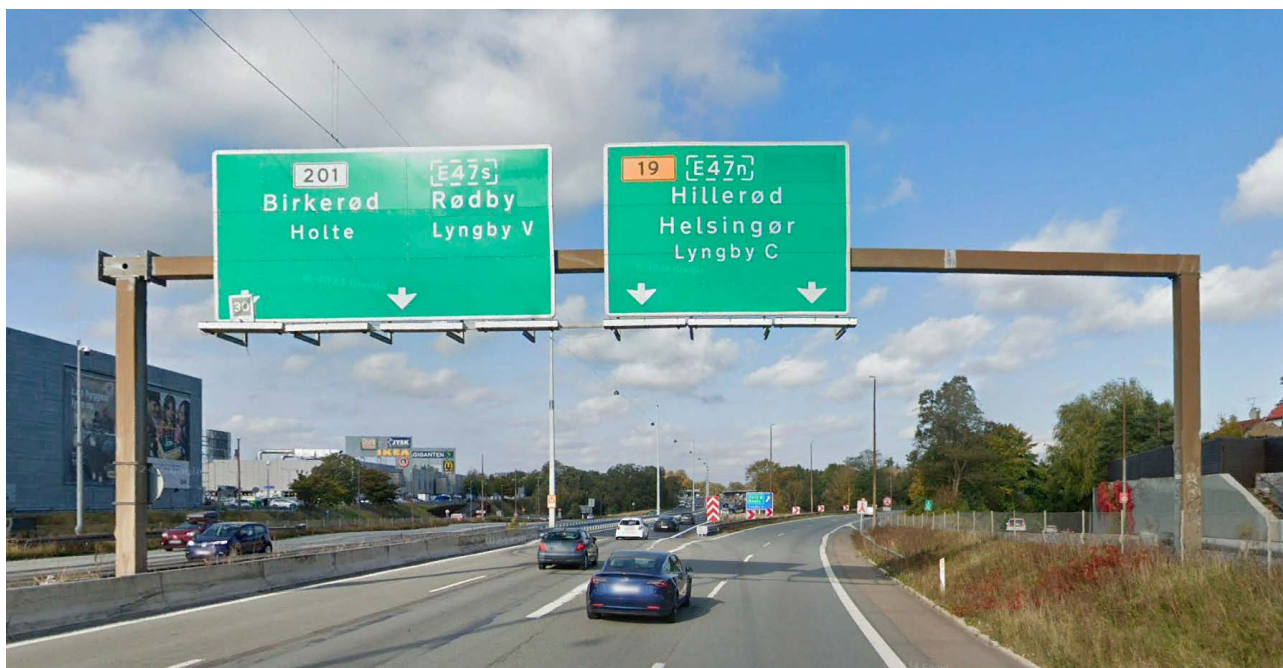
Øget trafikmængde

Her står vi så i dag med en forøget trafikmængde bl.a. fremskyndet af succesen med Classic Car House og deres udbygningsplaner samt den forøgede tilstrømning til Frilandsmuseet, som fremover bliver svær at kunne håndtere, hvis beslutningen om at nedlægge arealreservationerne bliver endelig vedtaget af kommunalbestyrelsen uden at se på de trafikale konsekvenser, det vil give for området. Bilejerskabet i Virum-Sorgenfri er ligeledes steget kraftigt efter indtog af prisbillige el-biler, og alene det vil give et trafikspring og dermed et øget pres på fremkommeligheden i området.

Hvordan er trafikken i dag

For at belyse hvordan det i dag er at komme til Virum-Sorgenfri området herunder Classic Car House og Frilandsmuseet lad os tage en køretur mod Virum startende fra Helsingørmotorvejen og Motorring 3, hvor de fletter sammen.

Vi starter med at køre mod Birkerød og Holte for at komme til Virum, se Figur 1.



Figur 1. Her deler Helsingørmotorvejen sig i to, hvor den ene gren er Rute 201 (Lyngby Omfartsvej) og den anden fører til Helsingør. På begge motorvejstavlerne er der også henvist til Lyngby henholdsvis V og C. Portalen er placeret ved den røde linje på Figur 2 nederst i billedet.



Figur 2. Sammenfletning mellem Helsingørsmotorvejen og Lyngby Omfartsvej.

Frakørsel Lyngby V

Herefter møder vi lidt længere fremme frakørslen til Lyngby V, se Figur 3. Som det fremgår, er der her ofte stor trængsel, måske ikke lige for at komme til Lyngby V, men nok snarere mod Rødby.

Som det også ses på Figur 3, er det lige før, at køen på rampen strækker sig tilbage i motorvejens højre kørespor, og det giver en farlig situation med bagendepåkørsler.



Figur 3. Frakørslen til Lyngby V, hvor rampen er fyldt godt op med biler, der enten skal mod Lyngby V eller Rødby. Som det ses, vil den næste bil i køen komme til at holde ude i det højre kørespor for den ligeud kørende trafik, hvilket bl.a. kan skabe fare for bagendepåkørsler.

Trafikanter til fx Frilandsmuseet og Classic Car House kunne måske finde på at dreje af her, men det vil ikke være en god ide, for så skal de igennem hele Lyngby for at komme videre ud ad Kongevejen mod Virum, for at komme til deres mål.

Frakørsel Sorgenfri

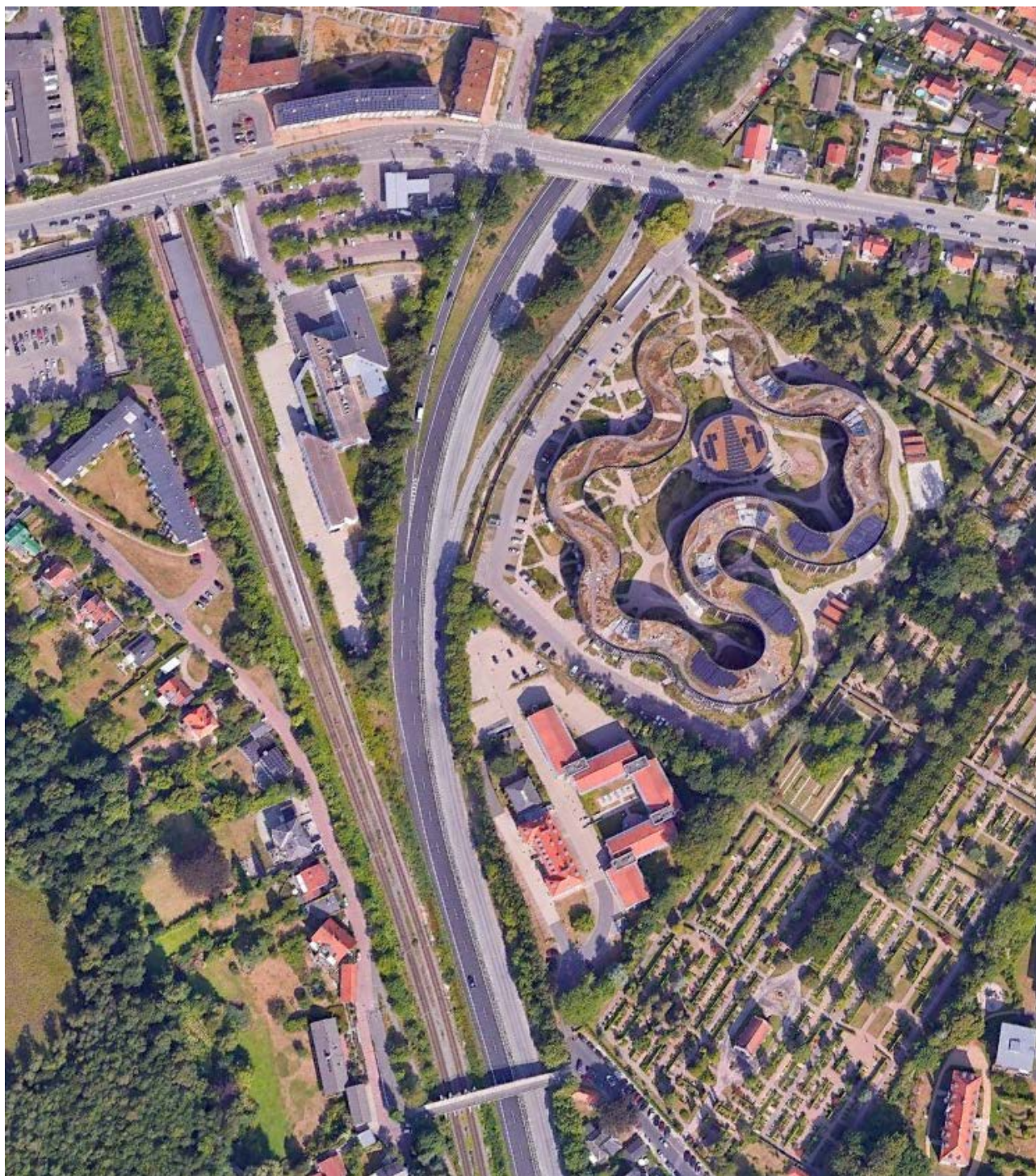
Næste mulighed for at komme af mod Frilandsmuseet og Classic Car House er ved Sorgenfri frakørslen for at kunne komme videre mod Kongevejen ved at dreje til højre ad Skovbrynet og derefter til venstre ad Kongevejen.

Denne frakørsel er også ret belastet og giver ligeledes til tider anledning til tilbagestuvning på motorvejen.



Figur 4. Frakørselsskiltet mod Sorgenfri.

Som vi kan se af Figur 5 og Figur 6 ender frakørslen i et halvt ruderanlæg, der ender i Hummeltoftevej, hvor fra der er mulighed for at dreje til venstre mod Sorgenfri eller mod højre til Kongevejen. I krydset mellem Hummeltoftevej og Kongevejen kan der drejes til venstre ad Kongevejen for at komme frem til Classic Car House og Frilandsmuseet.



Figur 5. Det halve ruderanlæg vej Sorgenfri, hvor frakørselsrampen forløber mellem motorvejen og Base Camp. Rampen er her ca. 6 m bred, hvor den forløber lang hegnet ind til Base Camp.



Figur 6. Samme som Figur 5, men zoomet ind så krydsforholdet bedre fremgår. Der er lyskryds på begge sider af motorvejen, hvilket kan give anledning til en prop, der effektivt sætter stop for en fornuftig trafikafvikling, når trafikintensiteten bliver for stor, og det er den ofte.

Frakørsel Virum

Kører man videre ad motorvejen mod Virum kan man se "bagsiden" af Classic Car House, se Figur 7.

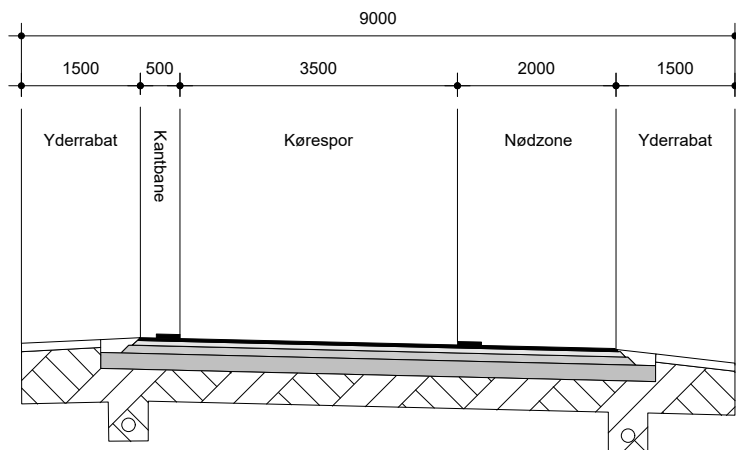


Figur 7. Bagsiden af de tre udstillingshaller fra Classic Car House. Som det ses, er de opført på en sådan måde, hvor der stadig kan udføres en frakørselsrampe til Virumvej, da de er opført forskudt. Det vil også være her, at frakørselsrampen skal begynde.

På Figur 8 er visualiseret, hvordan en frakørselsrampe kan indplaceres forløbende parallelt med motorvejen. Rampen vil give en meget bedre trafikfordeling til den østlige og vestlige del af Virum, som alternativ til frakørselsrampen ved Sorgenfri og minimere trafikken på Frederiksdalsvej gennem Virum Bymidte og ligeledes give en meget attraktiv adgangsvej til det påtænkte byggeri, hvor Classic Car House vil udvide med et conferencecenter og hotelfaciliteter.



Figur 8. Her er vist, hvordan en rampe fint kan indplaceres i den udbygningsplan, som Classic Car House har udarbejdet, hvis det planlagte byggefelt bare rykkes et par meter længere mod øst. Bemærk at den viste rampeareal her er på 9 m, hvor det ved Sorgenfri kun er lidt over 6 m. Se også Figur 9.



Figur 9. Figuren viser en rampekonstruktion udført efter Vejdirektoratets typetegning og efter anbefalingerne i Vejregelhæftet Tværprofiler i åbent land Januar 2025.

Denne udførelse er en del mindre pladskrævende end de af Via Trafik skitserede muligheder vist i rapporten *Arealreservation til rampe Trafikale konsekvenser og alternativer* fra januar 2024. Disse er vist i Figur 10. Derfor kan arealreservationen reduceres væsentligt og stadig give Classic Car House mulighed for det planlagte byggeri.



Figur 4. Ideskitse til krydsudformning Virumvej/Kongevejen/Nordvendt frakørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej



Figur 5. Ideskitse til dobbeltrettet vej mellem Lyngby Omfartsvej og krydset Virumvej/Kongevejen og med signal i begge ender.



Figur 7. Ideskitse til udformning med en signalreguleret rundkørsel i et plan.



Figur 8. Ideskitse med signalreguleret fire-benet kryds i et plan

Figur 10. De fire skitser af rampeforslag, der er i rapporten *Arealreservation til rampe Trafikale konsekvenser og alternativer* udarbejdet af Via Trafik i januar 2024.

Som det fremgår af skitserne udarbejdet af Via Trafik vil det jo være helt urealistisk for Classic Car House at kunne bygge noget som helst på det af Lyngby-Taarbæk Kommune ejede areal. Det er formentlig nok derfor, at kommunalbestyrelsen er blevet vildledt og derved har ladet sig foranledige til at foreslå en annullering af arealreservationen til en fremtidig rampe.

Frakørsel Bredevej

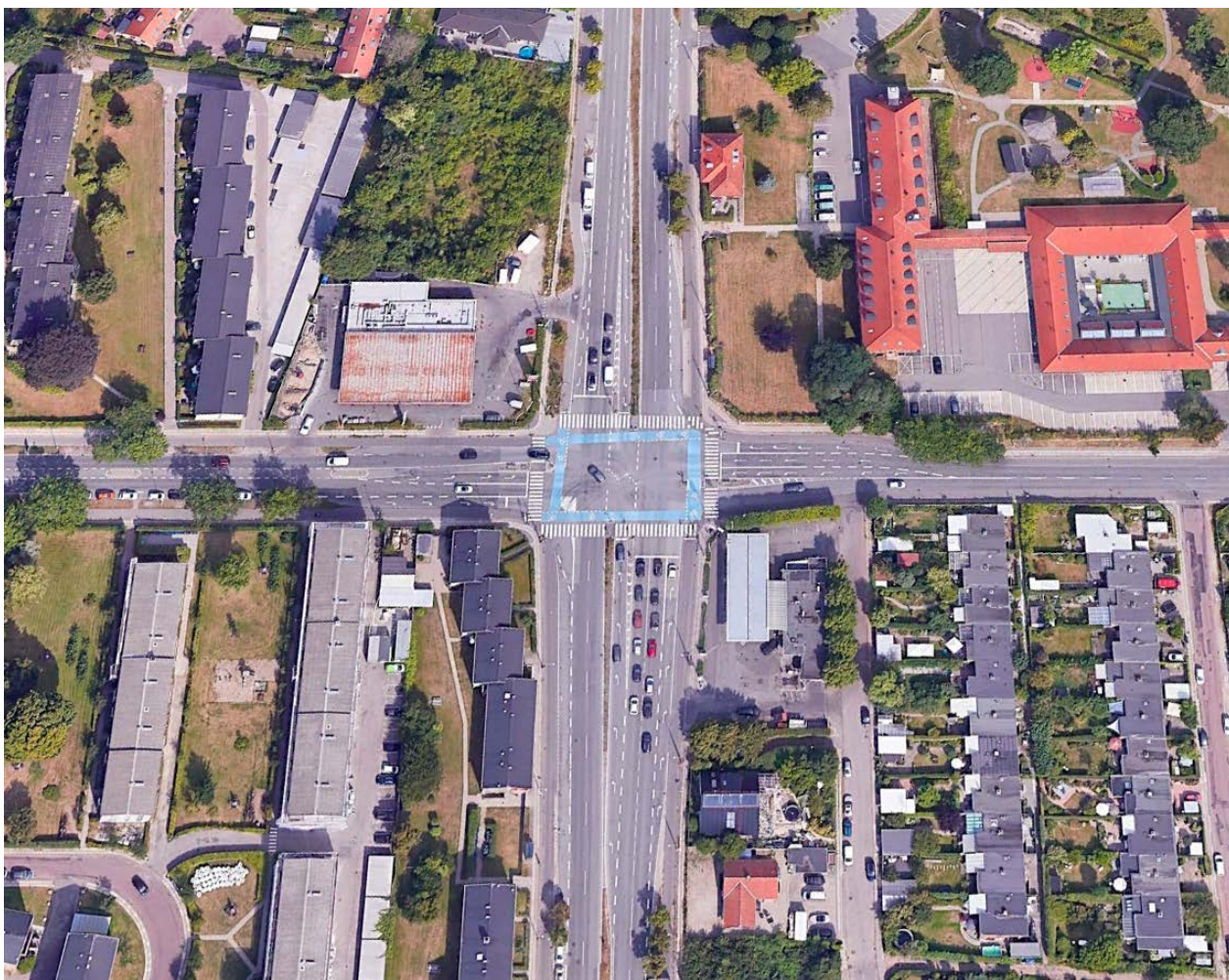
Men da vi jo endnu ikke kan køre fra ved den ikke eksisterende frakørselsrampe, må vi fortsætte til den næste mulighed, og det er ved krydset mellem Kongevejen og Bredevej, se Figur 11.



Figur 11. Her er det muligt at dreje til højre ad Bredevej og til højre en gang til for at komme tilbage til Kongevejen for på den måde at kunne komme frem til Frilandsmuseet og Classic Car House. Det skal her bemærkes, at der er etableret trafikchikaner for at mindske den ønskede trafikmængde på vejstrækningen, da der er en krydsende cykelsti i niveau med vejen.

Frederiksdalsvej

Hvis denne mulighed for frakørsel ved Bredevej også glipper, så er den næste mulighed ved Frederiksdalsvej, se Figur 12. Her er der også muligt at foretage et højresving ad Skodsborgvej for af den vej at kunne komme tilbage til Kongevejen eller til Frilandsmuseet, men den vej er mest for kenderne. Alternativet er at dreje til venstre ad Frederiksdalsvej og fortsætte gennem Virum Midte og videre til venstre ad Grønnevej for at komme tilbage mod Sorgenfri for at kunne dreje til venstre ved Virumvej, da der i dag ikke må foretages en U-vending i krydset tilbage ad Kongevejen for at kunne køre fra til Virumvej/Kongevejen for derved at kunne komme frem til Classic Car House eller Frilandsmuseet.



Figur 12. Krydset mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej. Her stuer den venstresvingende trafikken ofte tilbage helt ud i det venstre kørespor på Kongevejen med fare for bagendepåkørsler fra den ligeud kørende trafik.

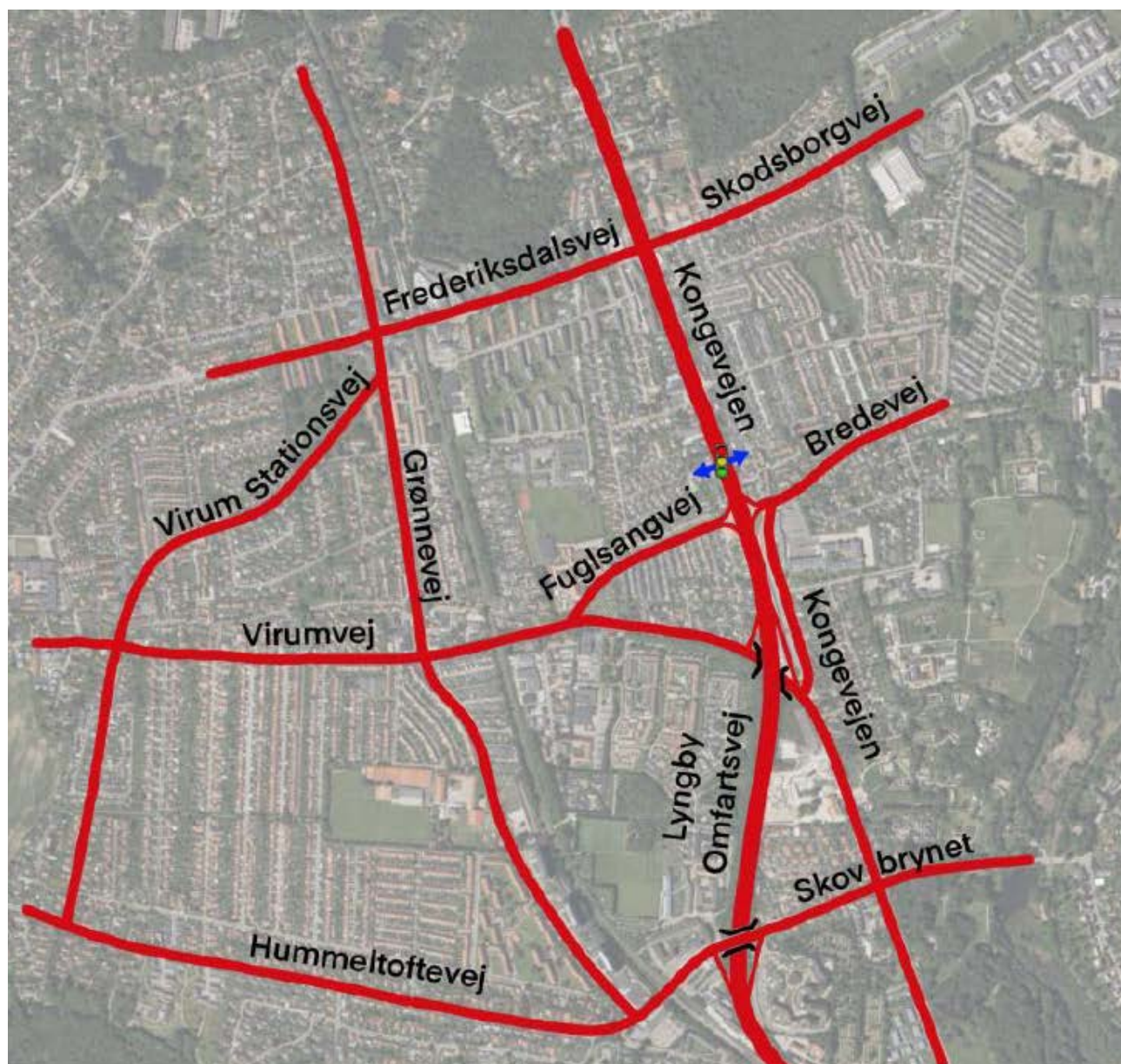
Denne forøgede trafik gennem Virum Bymidte ad Frederiksdalsvej er også i modstrid med den aftale, der tidligere er indgået med Lyngby-Taarbæk Kommune med at fredeliggøre eller i det mindste reducere trafikmængden her for at kunne binde bymidten bedre sammen mellem de to butikcentre.

Fremtid

Så lad os nu lukke øjnene op og se på, hvordan en mindre arealreservation, som skitseret i Figur 8 vil kunne sikre en fremtidig etablering af en frakørselsrampe til Virumvej og derved aflaste de kommende trængselsproblemer, der vil opstå, når bilparken vokser med en årlig vækstrate på mere end 2%.

Hvor får vi trængselsproblemer, hvis rampen ikke kan blive bygget, når trafikken stiger og den sender mere og mere til i Sorgenfri og Virum.

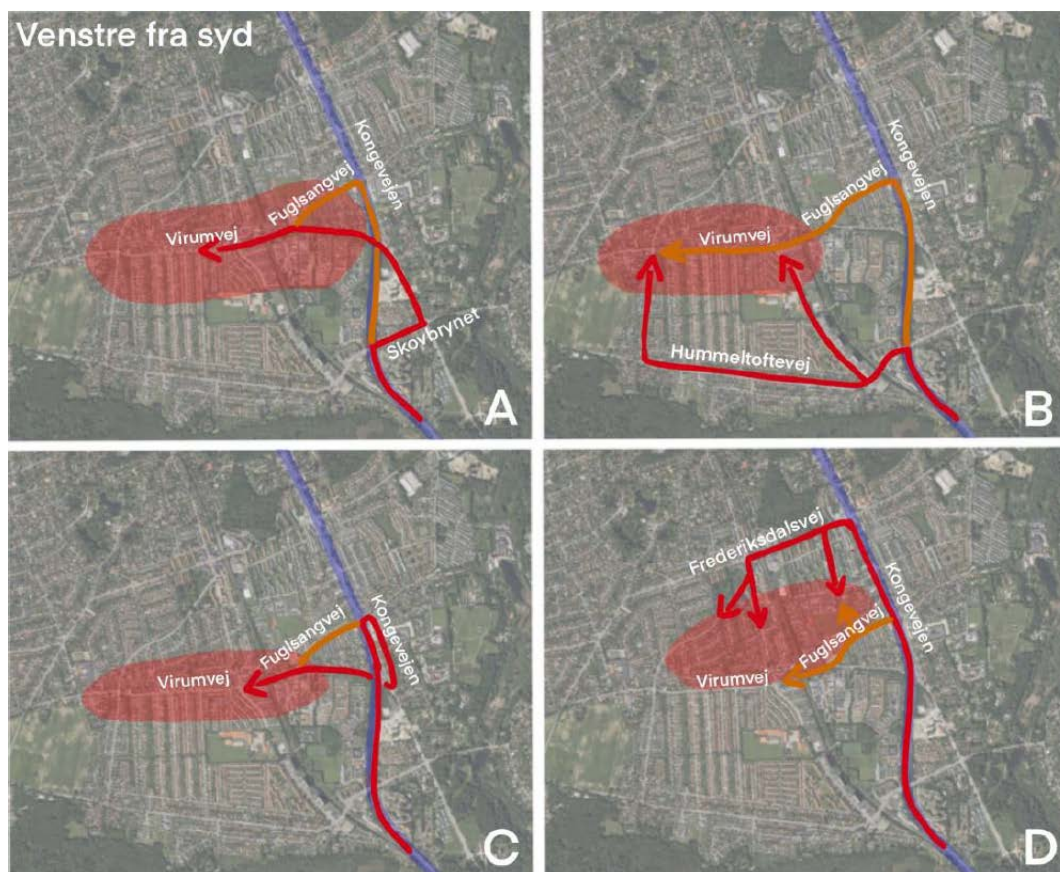
Det har Via Trafik også beskrevet i rapporten *Arealreservation til rampe Trafikale konsekvenser og alternativer* fra januar 2024. Først har de vist, hvordan de har tænkt sig at fordele trafikken rundt i området, hvor det er foreslået at etablere et ekstra lyskryds ved Fuglsangvej og Bredevej og tilhørende vejgennembrud af midterrabatten på Kongevejen, se Figur 13.



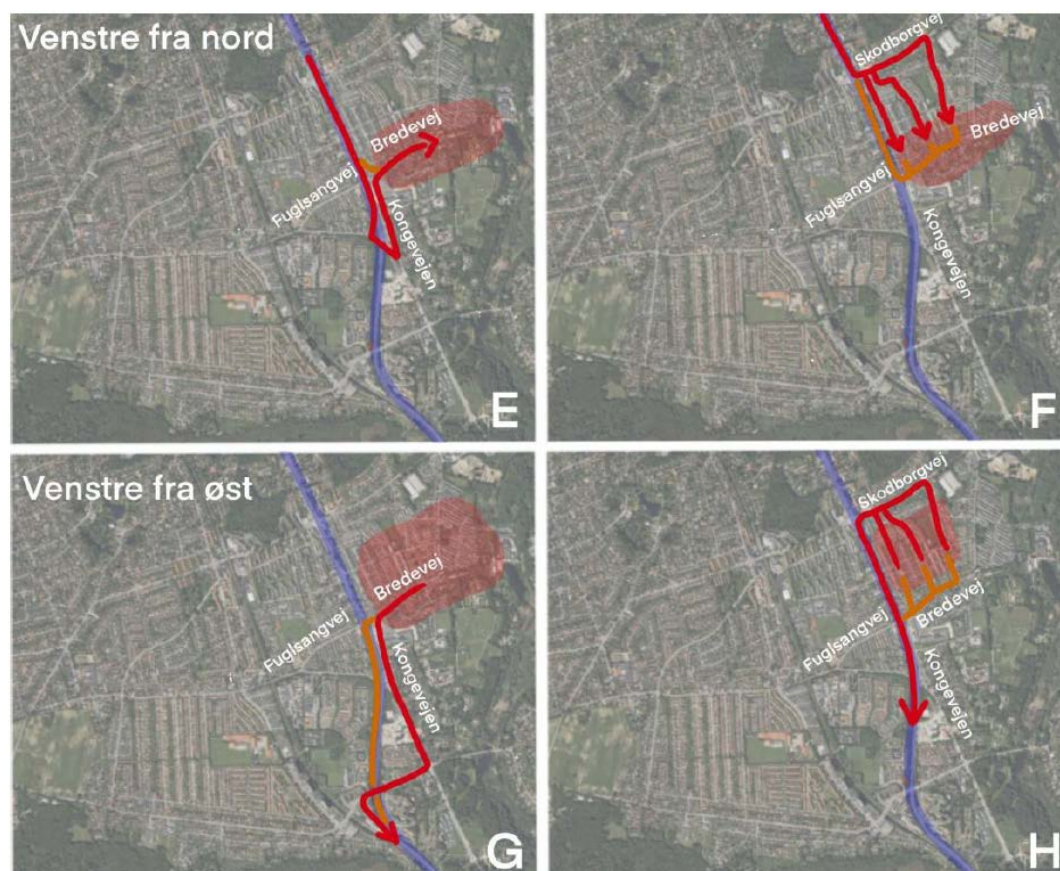
Figur 13. Billede af det betragtede vejsystem i Virum-Sorgenfri.

Herefter viser de, hvordan trafikken kan fordeles, hvis rampereservationen ved Classic Car House ophæves, se Figur 14 og Figur 15.

Som det fremgår af Figur 14 og Figur 15, giver det en u hensigtsmæssig trafikfordeling, hvor Fuglsangvej og Skovbrynet bliver ekstra belastet, hvis tilkørselsforholdene med den røde og orange markering lægges til grund. Beboerne på Fuglsangvej og Bredevej vil blive de store tabere, hvis dette realiseres.



Figur 14. Trafikfordeling uden rampe ved Virumvej. Ruter fra syd der potentielt overflyttes til Fuglsangvej, hvis der åbnes mulighed for venstresving ved Fuglsangvej.



Figur 15. Trafikfordeling uden rampe ved Virumvej. Ruter fra nord og øst der potentielt overflyttes til Bredevej, hvis der åbnes mulighed for venstresving.

Trafiktal

Trafiktallene i rapporten *Arealreservation til rampe Trafikale konsekvenser og alternativer* fra januar 2024 udarbejdet af Via Trafik baserer sig på data tilbage fra 2012, en trafikanalyse fra 2014 og en senere analyse fra data indhentet fra Tomtom. Det fremgår desværre ikke af rapporten, hvilke år data fra Tomtom er indhentet.

Det bør her bemærkes, at det kun er 2 -5%, der benytter Tomtom som navigationssystem, og det er primært erhvervsbiler, ældre bilister og biler med indbyggede navigationssystem.

Der er ikke foretaget en fremskrivning af trafiktallene i rapporten, hvilket må betragtes som en stor fejl, da den således ikke giver et retvisende billede af, hvordan trafikken forventes at udvikle sig over tid, og dermed også hvordan trafikbelastningen af de enkelte veje vil ændre sig.

Da de trafiktal, der er benyttet i rapporten, er mangelfulde og forældede, bør der laves en ny analyse af, hvordan trafikken bevæger sig i området, og hvordan det forventes, at den vil udvikle sig i mindst en 10-års periode for hele Virum-Sorgenfri området.

Med al respekt for rapporten *Arealreservation til rampe Trafikale konsekvenser og alternativer* fremgår det også heri, at etablering af ramper til Virumvej for enden af Lyngby Omfartsvej, hvor den munder ud i Kongevejen, vil være den ideelle løsning.

Den ideelle løsning

Billedet vil se helt anderledes ud, hvis der på et senere tidspunkt etableres ramper på begge sider af Lyngby Omfartsvej ved Virumvej, hvor den videreføres i Kongevejen.



Figur 16. Den ideelle løsning på en fremtidig trafikafvikling, hvor Lyngby Omfartsvej udmunder i Kongevejen ved Virumvej.

Som det fremgår af Figur 16, vil den ideelle trafikafvikling, hvor Lyngby Omfartsvej udmunder i Kongevejen ved Virumvej, være at etablere en rampe på hver side af Lyngby Omfartsvej til Virumvej, præcis som det var forudsætning ved arealreservationen tilbage fra planlægningsfasen i 1958.

Herved opnås en betydelig forbedring af trafikafviklingen både for beboerne langs Fuglsangvej og tilkørselsforholdene til Classic Car House og Frilandsmuseet.

Det kan man vist sige at have været rettidig omhu, som nu måske kastes i grus mod bedre vidende af Lyngby-Taarbæk Kommune, hvis kommunalbestyrelsen fastholder at annullere arealreservationerne.

Så derfor:

Bibehold arealreservationerne

Det er derfor yderst vigtigt at bibeholde arealreservationerne evt. som et tillæg til lokalplanerne for på et senere tidspunkt, når trafikken om få år sander til både i Sorgenfri og Virum, stadig at kunne have mulighed for at kunne etablere ramperne.

Etableringen af de to ramper vil tilmed give en aflastning af nogle af de øvrige veje i området til glæde for alle beboere i Virum-Sorgenfri.

På vegne af:

- Virum-Sorgenfri Handels- og Borgerforening
- Virum Gymnasium
- Fuglsanggårdsskolen
- Kollelev Grundejerforening
- Furesøkvarterets Grundejerforening
- Grundejerforeningen ved Kollelev Mose
- Virum Grundejerforening
- Fuglehavens Grundejerforening
- Buskevejs Grundejerforening
- Fuglsanghusene
- Foreningen Vores Sorgenfri
- Lundtofte Borgerforening
- Afdelingsbestyrelsen i Sorgenfrivang I
- Afdelingsbestyrelsen i Sorgenfrivang II
- Boligselskabernes Samarbejdsudvalg
- Borgergrupper i Samarbejde
- Samt en del mindre virksomheder og enkeltpersoner med interesse i området

Kilder:

- *Lyngby Taarbæk Kommune, Arealreservation til rampe, Trafikale konsekvenser og alternativer, Notat 25.01.24 udarbejdet af viatrafik.*
- Google Earth
- Kort, Apple
- Vejdirektoratet: Typetegning, Vejgeometri, Basistværsnit, Enkeltsporet rampe, Tegning nr. 25043 E
- Vejdirektoratet: Håndbog, Tværprofiler i åbent land, Trafikarealer i landområder, Januar 2025