

**N O T A T**  
om  
Forslag til ny trafikinfrastruktur i Firskovvej kvarteret

### Forslag til ny vej- og stistruktur i Firskovvej kvarteret

I forbindelse med at udarbejde forslag til en ny rammelokalplan for Firskovvej kvarteret, har forvaltningen fået udarbejdet trafikanalyser, som ligger til grund for forslagene til en fremtidig vej- og stistruktur i Firskovvej kvarteret.

Dette er en sammenfatning af de forslag, og anbefalinger forvaltningen peger på, der skal arbejdes videre med i rammelokalplanen. I notatet "Overordnet vej- og stistruktur" udarbejdet af RAW Mobility kan der læses mere om de trafikale vurderinger, som ligger til grund for forslag til den overordnede vej- og stistruktur i området.

Formålet med en ny vej- og stistruktur for området er:

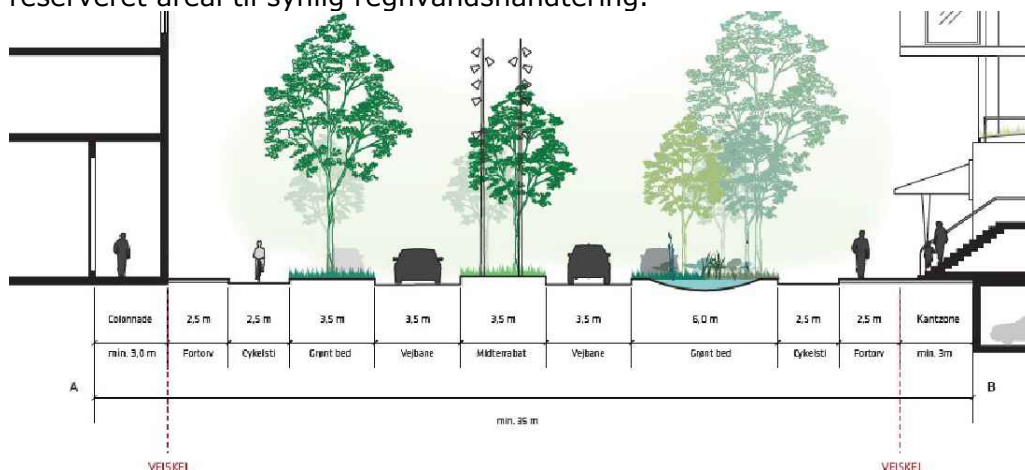
- at skabe et attraktivt og sammenhængende bymiljø,
- at forbedre trafiksikkerheden
- at sikre den trafikale afvikling for alle trafikanttyper i området i fremtiden.



Figur 1- Kort med overordnet vej- og stistruktur

## Firskovvej - et sammenhængende byrum/den centrale del af Firskovvej /overordnet indretning

På den del af Firskovvej der ligger mellem krydset ved Nørugaardsvej og den eksisterende rundkørsel (tværsnit A-A) anbefales det, at vejen placeres så sydligt som muligt, da det vil sikre et bredt sammenhængende byrum mod nord. Det vil være med til at sikre, at den centrale del af Firskovvej bliver mere fredelig, og at der bliver skabt mulighed for at indrette et attraktivt byrum i "solsiden". Det skal blandt andet være med til at forbedre områdets tiltrækningskraft på erhvervsdrivende og forbedre det lokale bymiljø. Forslaget er i overensstemmelse med udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet, og det foreslås også, at der arbejdes videre med det tværsnit for vejen fra planen, hvor der er reserveret areal til synlig regnvandshåndtering.



Figur 2 - Tværsnit A-A - Den Centrale del af Firskovvej

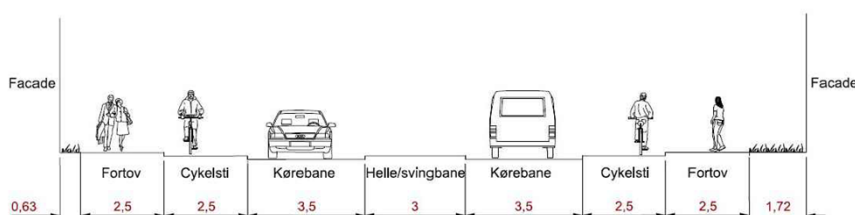
Forvaltningen anbefaler, at vejadgange til de nordlige og østlige matrikler langs Firskovvej samles i så få sidevejstilslutninger som muligt, for at sikre en god trafikikkerhed samtidig med at sikre bedst mulig fremkommelighed på Firskovvej og mindske behovet for arealer til veje.

### Rundkørslen og adgangsvej til de nordlige matrikler

Forvaltningen anbefaler, at den eksisterende rundkørsel ombygges til et lyskryds med fire 'ben' for at den forventede fremtidige trafikmængde kan håndteres. Med nye funktioner og forventet byudvikling i området vil trafikken stige, og derfor er det vigtigt, at trafikken kan afvikles uden lange kødannelser og forsinkelser samtidig med at trafikikkerheden forbedres, særligt for de bløde trafikanter.

### Firskovvej mellem Nørugaardsvej og Klampenborgvej

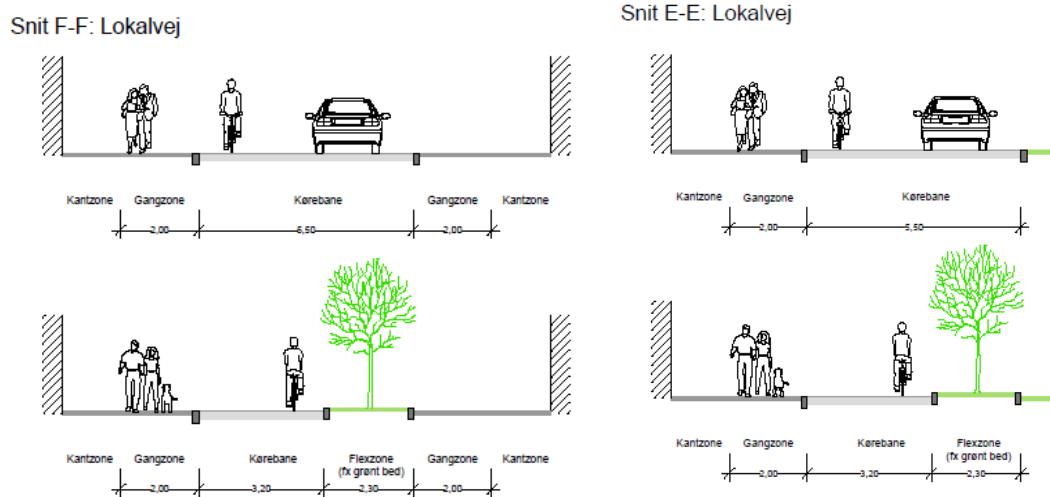
Mellem Nørugaardsvej og Klampenborgvej vil Firskovvej blive indrettet med fortov og cykelstier i begge sider for at sikre de bløde trafikanter. Dette har også været planen både i udviklings- og helhedsplanen, og i forbindelse med anlæg af den nye del af Firskovvej fra rundkørslen til Jægersborgvej. Det foreslås samtidig at der reserveres areal til evt. svingbaner til de enkelte ejendomme på denne del af strækningen, således at fremkommelighed og trafikikkerhed tilgodeses.



Figur 3 - Tværsnit B-B - Nordvestlige del af Firskovvej

### Lokalveje/stikveje i området.

De lokale veje i området indrettes med fortov i begge sider. Det er vurderet, at der ikke er behov for separate cykelstier langs vejene, da der er tale om lokalveje uden gennemkørende trafik. Der indtænkes grønne "flexzoner", som også kan fungere som hastighedsdæmpende elementer, samtidig med at fremme det grønne islæt i området. Nedenfor ses bud på tværsnit for lokalveje, både hvor der er bygninger på begge sider af vejen (tværsnit F-F), og den del af vejen som ligger ud til det grønne område nord for området (tværsnit E-E).

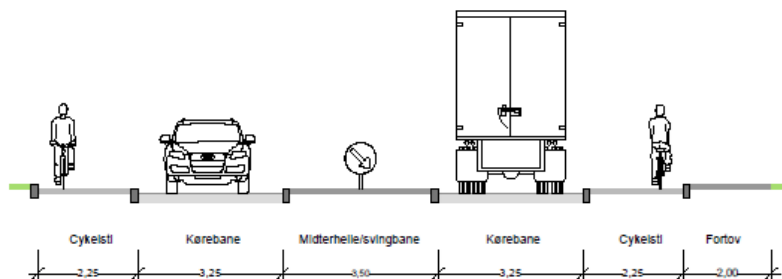


Figur 4 - Tværsnit F-F og E-E - lokalvej

### Adgang til driftsplads, ny genbrugsstation og Stenrødgård i den østlige ende

Det anbefales, at drift- og genbrugsstation får vejadgang fra det nye lyskryds. Vejen føres videre, så Stenrødgård også vil blive vejbetjent fra denne vej, og ikke fra den sydligere stikvej, som i dag. Det anbefales at etablere cykelsti i begge retninger, da der på denne strækning forventes en del tung trafik og større trafikmængder til genbrugsstationen. Der forventes få gående til driftspladsen, hvorfor der i forslaget kun er etableret fortov i sydsiden af den lokale vej (tværsnit G-G).

Snit G-G: Adgangsvej til genbrugsstation og driftsplads



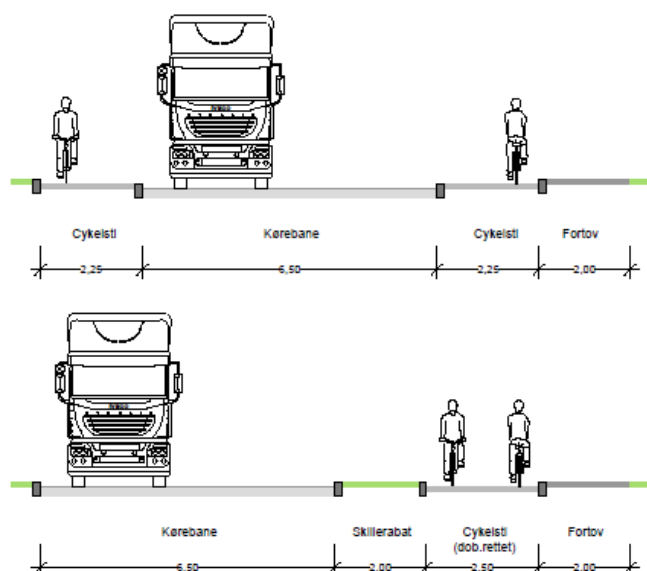
Figur 5 - Tværsnit G-G - Adgang til genbrugspladsen i øst.

### Adgang til genbrugspladsen i øst

Forvaltningen anbefaler, at der er to vejadgange til den nye genbrugsplads, for at kunne håndtere lastbiltrafikken til pladsen, men at den primære vejadgang sker via det østlige ben i det fremtidige lyskryds. Vejen indrettes som beskrevet ovenfor (tværsnit G-G).

En sydlige vejadgang forventes kun at skulle benyttes af lastbiler, som kører ind fra nord og ud i syd på Firskovvej. Det vil optimere arealudnyttelsen inde på genbrugspladsen, da lastbiler så ikke skal have plads til at vende inde på pladsens areal. Vejadgangen mod syd skal indrettes, så der sikres gode forhold for gående og cyklister. Der skal derfor etableres cykelsti i begge retninger, eller alternativt en ny dobbeltrettet cykelsti. Det foreslås, at der etableres fortov i den ene side af vejen (tværsnit H-).

Snit H-H: Adgangsvej syd for genbrugsstation

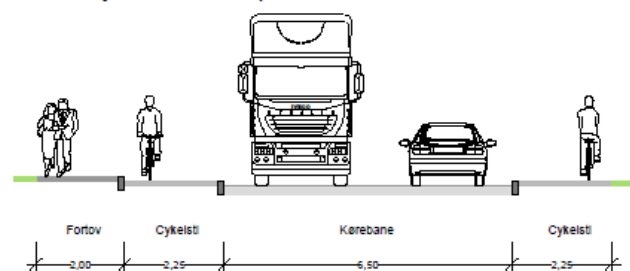


Figur 6 - Tværsnit H-H – Adgangsvej syd fra genbrugspladsen i øst.

### Adgang til driftspladsen i øst

Forvaltningen anbefaler, at driftspladsen primært trafikbetjenes fra det østlige ben i det fremtidige lyskryds. De får dog samtidig en vejadgang i det nordvestlige hjørne af pladsen, så fx lastbiler med levering af salt og andre materialer kan køre ind i nord og ud i syd. På den måde kan arealet på driftspladsen optimeres i forhold til store køretøjer der skal kunne komme rundt om driftsbygningens nordvestlige hjørne.

Snit D-D: Lokalvej vest for driftspladsen



Figur 7 - Tværsnit D-D – Lokalvej mod nord i lyskrydset, kan også give adgang til driftspladsen.

### Adgang til Stenrødgård

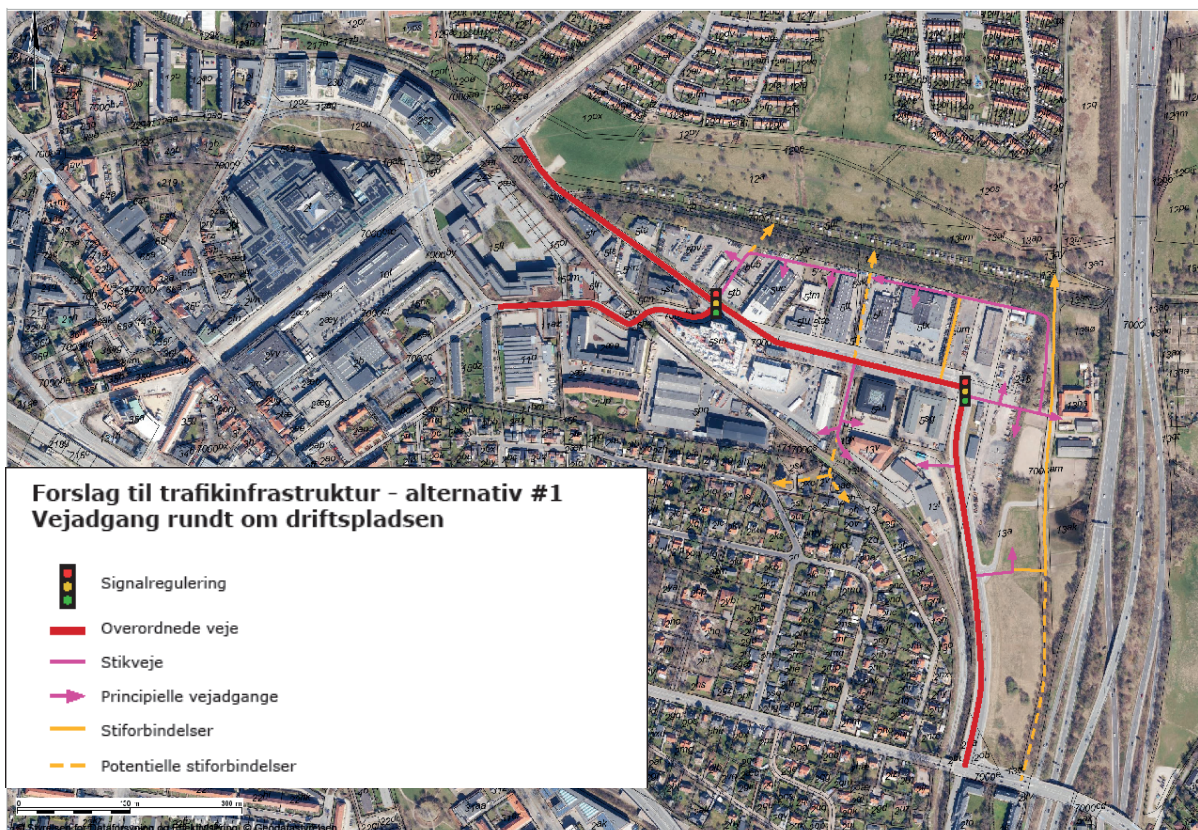
Forvaltningen indstiller, at Stenrødgård bliver vejbetjent fra det østlige 'ben' i lyskrydset. Koblingen til Stenrødgård skal undersøges nærmere ift. hvordan stien, der løber i den grønne kile, skal mødes med en ny vejadgang.

### Alternative forslag til vejadgang til de nordlige matrikler.

Forvaltningen anbefaler, at 2 alternative løsninger for vejadgang til de nordlige matrikler undersøges i det videre arbejde, af hensyn til indretningsmulighederne for driftspladsen.

#### Alternativ #1

I det første alternativ ændres det firbenede lyskryds i den østlige ende til et trebenet kryds, hvor de nordlige matrikler vejbetjenes via det østgående ben og vejen føres øst og nord om driftspladsen. Vejen skal således afvikle trafik til både genbrugsplads, driftsplads, Stenrødgård og den fremtidige trafik til de nordlige matrikler. Der etableres en stiadgang i eget tracé langs driftspladsens vestlige side. De nordlige matrikler vil også blive vejbetjent fra krydset ved Nørgaardsvej/Firskovvej.



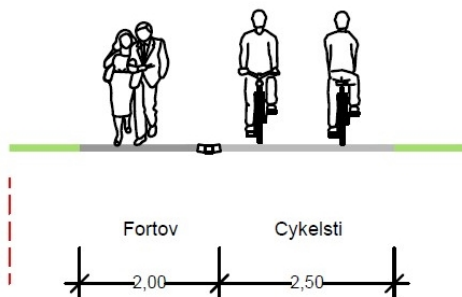
Figur 8 - Forslag til vejbetjening i alternativ #1.

#### Alternativ #2

I det andet alternativ vejbetjenes de nordlige matrikler alene fra krydset Nørgaardsvej/Firskovvej, og der etableres en vendeplads på driftspladsens nuværende areal. Krydset i den østlige ende vil også i dette alternativ bliver til et trebenet kryds, og der etableres samtidig en stiadgang i eget tracé langs driftspladsens vestlige side.



Figur 9 - Forslag til vejbetjening i alternativ #2.



Figur 10 - Forslag til tværsnit af sti langs vestligt skel ved nuværende driftsplads

### Forslag til indretning af Nørgaardsvej

Nørgaardsvej fungerer i dag som en smutvej for bilister til det centrale Kgs. Lyngby. Der er i dag kun cykelsti på en mindre del af strækningen og smalle fortov i begge side af vejen. Forvaltningen foreslår, at der ift. Nørgaardsvej arbejdes med to scenarier for trafikafviklingen, i begge forslag arbejdes der med cykelsti i begge retningen.

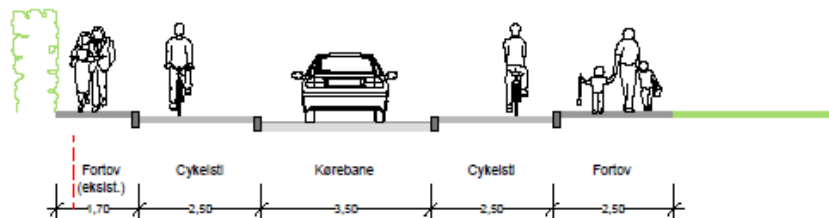
### Ensretning af Nørgaardsvej fra Kanalvej – Firskovvej

Nørgaardsvej, en smal og kurvet vej, fungerer i dag som genvej for biltrafik til og fra det centrale Lyngby, hvilket ikke er hensigtsmæssigt for områdets ønskede udvikling. Forvaltningen anbefaler derfor, at Nørgaardsvej ensrettes fra Kanalvej til Firskovvej. Der etableres cykelstier i begge sider på hele strækningen samt fortove evt. med et bredere fortov i den ene side. En ensretning, vil forbedre trafikikkerheden på den smalle og kurvede Nørgaardsvej samt højne både trygheden og sikkerheden for særligt cyklister og kommende skolebørn ved at anlægge cykelstier i begge sider, som også kan fungere som sikker skolevej.



Figur 11 - Kort med ensretning af Nørgaardsvej

### Snit C-C: Nørgaardsvej, ensrettet

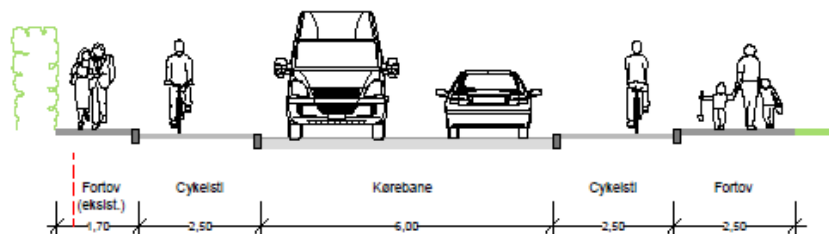


Figur 12 - Tværsnit C-C – Nørgaardsvej ensrettet for biltrafik og med cykelsti og fortov i begge sider.

### **Dobbeltrettet vejtrafik suppleret med cykelstier i begge sider**

Forvaltningen foreslår at der ud over løsningen med ensretning på hele strækningen mod øst også arbejdes videre med en løsning, der opretholder dobbeltrettet vejtrafik, men med nye cykelstier i begge retninger.

### Snit C-C: Nørgaardsvej, dobbeltrettet



Figur 13 - Tværsnit C-C – Nørgaardsvej med dobbeltrettet trafik og cykelsti og fortov i begge sider.

### **Stistruktur i det nye Firskovvej kvarter**

Det er ønsket at forbedre stistrukturen i området, så både gående og cyklister nemmere kan komme på tværs og blive tættere knyttet til både Kgs. Lyngby C og de grønne områder ved Ermelundsstien.

Firskovvej kvarteret skal fremover have god tilgængelighed for bløde trafikanter med forbedrede stiforbindelser gennem området. Desuden foreslås flere scenarier for en opgradering af den eksisterende nord-sydgående stiforbindelse langs motorvejen. En løsning med stier på begge sider af motorvejen, vurderes som den bedste løsning, da det giver god fleksibilitet og sammenhæng i området, men er også den dyreste. En løsning med en ny sti langs vestsiden og direkte til Jægersborgvej vurderes som et brugbart alternativ med væsentligt mindre omkostninger. Det foreslås at forbinde Firskovvej kvarteret til denne sti og med naboområderne, herunder Ermelundsstien, ligesom sikre skoleveje via Kanalvej og Klampenborgvej bør viderebearbejdes.

Det anbefales, at der arbejdes videre med de stiforbindelser, der var skitseret i udviklings- og helhedsplanen for Firskovvej området, og at der etableres fortove og cykelstier langs alle de primære veje i området. Fra Firskovvej kvarteret arbejde der derfor med to nye forbindelser mod nord til Ermelundskilen – en i den vestlige ende i forlængelse af stikvejen ved Nørgaardsvej, og en i midten af område i forbindelse med et evt. kommende byrum her.

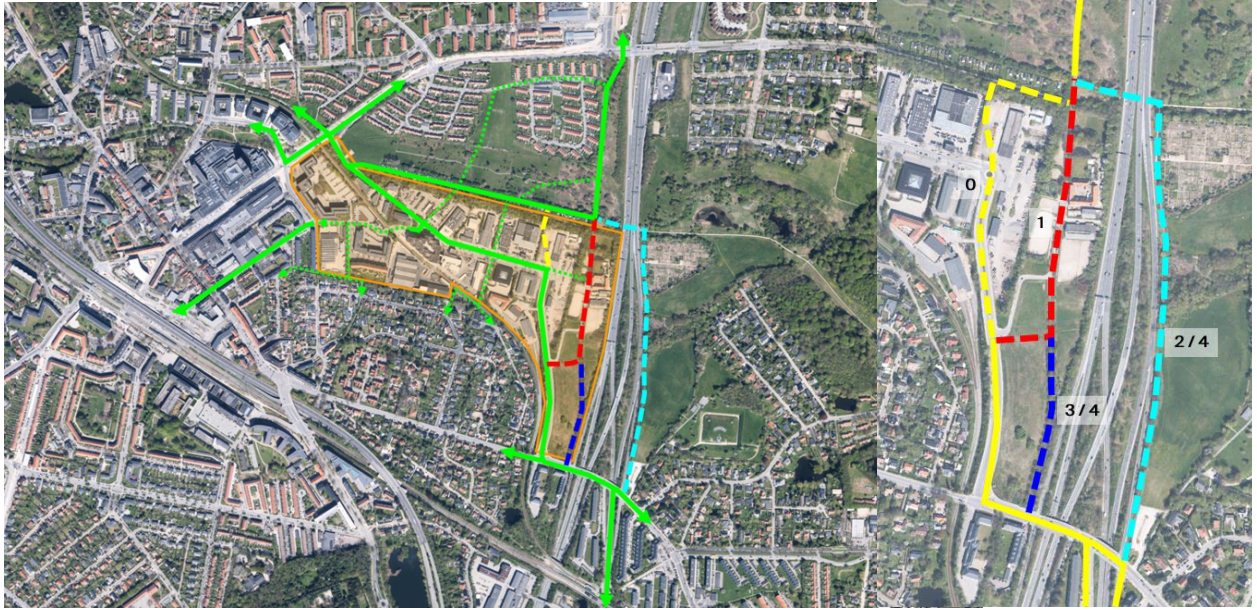
I forhold til den nord-sydgående stiforbindelse langs motorvejen anbefales det, at der arbejdes videre med en løsning (1), hvor stien føres fra Firskovvej rundt om den kommende genbrugsplads og kobles på det gamle stitracé til den nuværende sti, denne løsning kan kombineres med en løsning (3) hvor det tidligere vejtracé langs motorvejen genåbnes som stiforbindelse.

I løsning 1 forløber cykelstien uden om den kommende genbrugsplads og Stenrødgård og vil blive koblet på Firskovvej ved den mindre stikvej ind til genbrugspladsen. Den største udfordring med denne løsning er, den uregulerede krydsning af Firskovvej, hvor venstresvingende cyklister vil få udfordringer med at krydse Firskovvej (særligt i spidsbelastningsperioder morgen og eftermiddag), især når området udbygges med en dertil forventet stigning i trafikken på Firskovvej.

Løsning 1 vil kunne kombineres med løsning 3, hvor det tidligere vejtracé til Stenrødgård benyttes som forlængelse af cykelstien og bliver koblet på Jægersborgvej i lyskrydset ved rampeanlægget til motorvejen. Det kan samtidig overvejes at optimere krydset ved Jægersborgvej/Firskovvej og dermed forbedre cyklisternes mulighed for at svinge til venstre fra Kongens Lyngby mod Firskovvej.

Der er i løsningsforslagene og anbefalingerne ikke taget højde for, hvilken effekt de forskellige løsningsforslag har i forhold til at øge antallet af bløde trafikanter, særligt cyklister.





Thilde Mørup Christensen