

BYRUMSPROGRAMMER

for stationer og strækninger
langs den kommende
letbane på Ring 3



GOTTLIEB PALUDAN
ARCHITECTS
GHB LANDSKABSARKITEKTER
KONTRAPUNKT
COWI

BYRUMSPROGRAMMER

- for stationer og strækninger langs den kommende letbane på Ring 3

Rapporten er udarbejdet for Ringbysamarbejdet af:

Gottlieb Paludan Architects

GHB Landskabsarkitekter

Kontrapunkt og

COWI

April 2015

01 Intro

7	Indledning
8	Metode

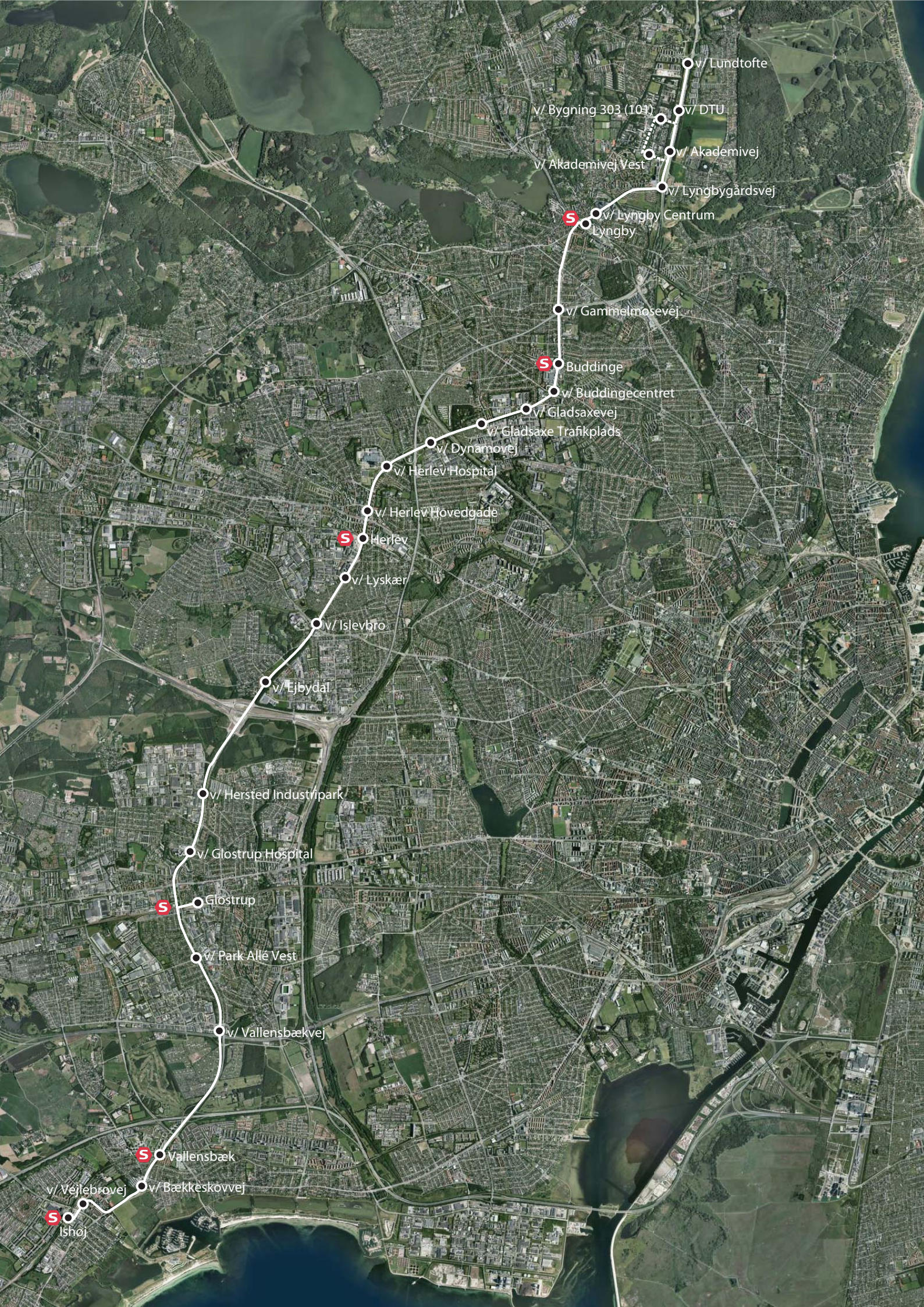
02 Kommuner

13	Ishøj Kommune	47	Albertslund Kommune	80	STATION v/ Buddingecentret
14	STRÆKNING Ishøj	48	STRÆKNING Albertslund	82	STATION Buddinge
16	STATION Ishøj	50	STATION v/ Hersted Industripark	84	STATION v/ Gammellosevej
18	STATION v/ Vejlebrovej	53	Rødovre Kommune	87	Lyngby-Taarbæk Kommune
21	Vallensbæk Kommune	54	STRÆKNING Rødovre	88	STRÆKNING Lyngby-Taarbæk
22	STRÆKNING Vallensbæk	56	STATION v/ Islevbro	90	STATION Lyngby
24	STATION v/ Bækkeskovvej	59	Herlev Kommune	92	STATION v/ Lyngby Centrum
26	STATION Vallensbæk	60	STRÆKNING Herlev	94	STATION v/ Lyngbygårdsvej
29	Brøndby Kommune	62	STATION v/ Lyskær	96	STATION v/ Akademivej Vest
30	STRÆKNING Brøndby	64	STATION Herlev	98	STATION v/ Bygning 303 (101)
32	STATION v/ Vallensbækvej	66	STATION v/Herlev Hovedgade	100	STATION v/ Akademivej
34	STATION v/Park Allé Vest	68	STATION v/Herlev Hospital	102	STATION v/ DTU
37	Glostrup Kommune	71	Gladsaxe Kommune	104	STATION v/ Lundtofte
38	STRÆKNING Glostrup	72	STRÆKNING Gladsaxe		
40	STATION Glostrup	74	STATION v/ Dynamovej		
42	STATION v/ Glostrup Hospital	76	STATION v/ Gladsaxe Trafikplads		
44	STATION v/Ejbydal	78	STATION v/ Gladsaxevej		



Gottlieb Paludan Architects
GHB Landskabsarkitekter
Kontrapunkt
COWI

01 Intro



v/ Lundtofte

v/ Bygning 303 (103)

v/ DTU

v/ Akademivej Vest

v/ Akademivej

v/ Lyngbygårdsvej

v/ Lyngby Centrum
Lyngby

v/ Gammellosevej

Buddinge

v/ Buddingecentret

v/ Gladsaxevej

v/ Gladsaxe Trafikplads

v/ Dynamovej

v/ Herlev Hospital

v/ Herlev Hovedgade

Herlev

v/ Lyskær

v/ Islevbro

v/ Ejbydal

v/ Hersted Industripark

v/ Glostrup Hospital

Glostrup

v/ Park Allé Vest

v/ Vallensbækvej

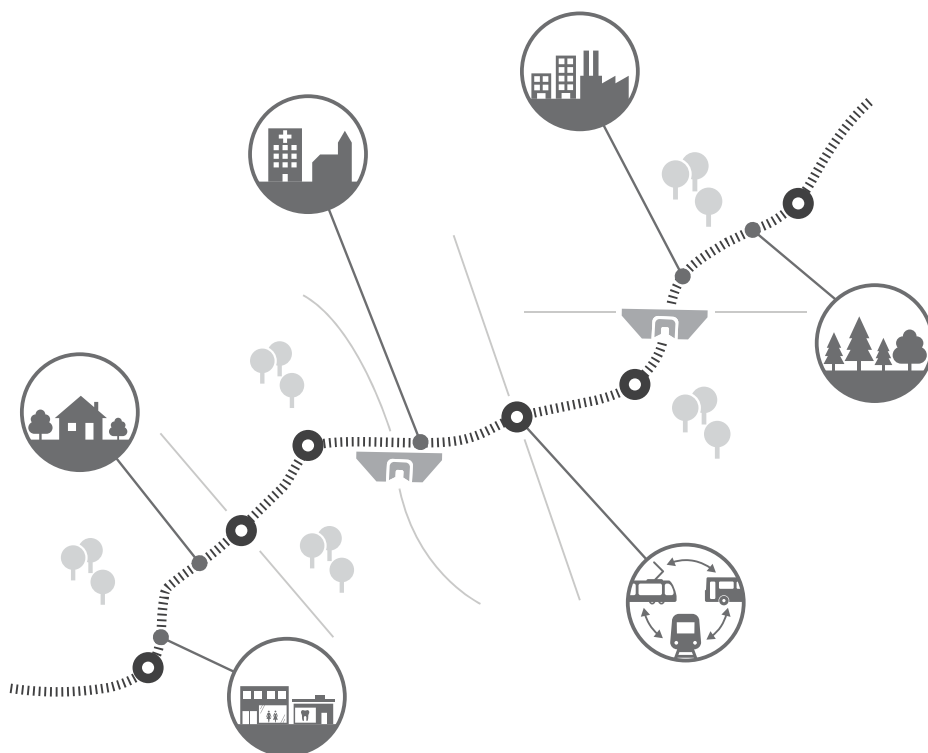
Vallensbæk

v/ Bækkeskovvej

v/ Vejlebovej

Ishøj

Indledning



Et kig ind i fremtiden

Om få år får kommunerne i Ringbysamarbejdet og hovedstaden en letbane, der skal sætte nye standarder for letbaner verden over. En letbane, der skaber hurtig forbindelse mellem A og B på tværs af regionen. En letbane, der betyder flere muligheder, mere mobilitet, flere arbejdspladser og flere samlingspunkter.

Med letbanen ser vi langt ind i fremtiden, og letbanen skaber udsigt til et mere levende og udvidet hovedstadsområde. Letbanen vil både fortætte og forstørre regionen og sætte skub i Ringbyens udvikling.

Letbanen vil medføre udvikling i de byer, som den kører igennem, og give flere muligheder i hverdagen. Det bliver en dynamo for by- og erhvervsudviklingen, og giver anledning til samarbejde med investorer om byggeprojekter og løft af de offentlige rum. Nye samarbejder, der kan have en positiv betydning for kommunernes udvikling.

Byrumsprogrammet for Ringbykommunerne skaber det første samlede overblik over de landskabsarkitektoniske udfordringer,

muligheder og potentialer, der findes langs letbanen herunder byudviklingsmulighederne i Ringbykorridoren, på såvel kort som lang sigt. Programmet lægger sig i forlængelse af den landskabsæstetiske analyse, som er udarbejdet af GPA Teamet for Letbaneselskabet.

Programmet er udført som en separat og selvstændig opgave for Ringbysamarbejdet. Alle udviklingsmulighederne tager afsæt i foreliggende grundlagsmateriale, kommunernes lokalplaner og eksisterende analyser, strategier samt det foreløbige dispositionsforslag for det samlede L3 projekt.

Tilsammen giver de forskellige programmer et kig ind i fremtiden. Byrumsprogrammet viser, hvad der skal til for, at letbanens potentialer kan udfoldes og kickstarte udvikling i regionen, kommunerne, byerne og vores hverdag.

Et program med muligheder og anbefalinger

Byrumsprogrammet præsenterer muligheder og anbefalinger for kommunerne, som de kan arbejde ud

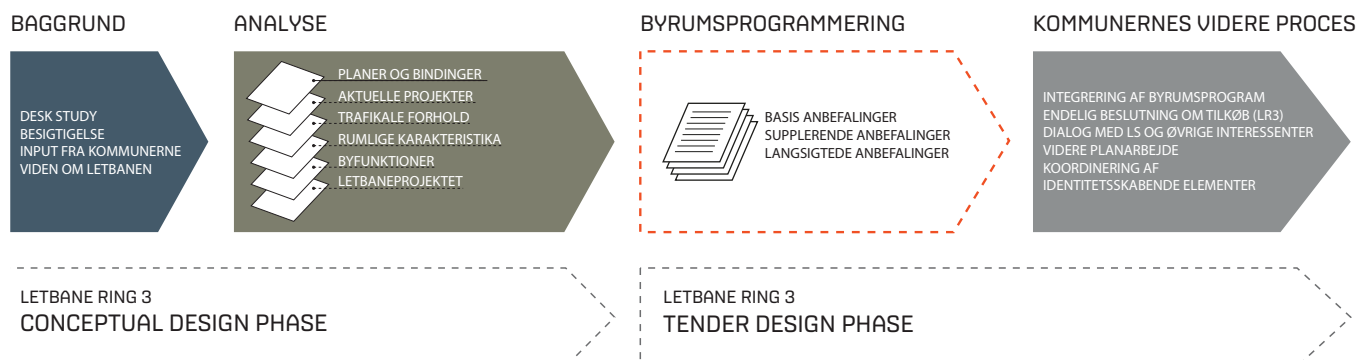
fra. Det er endnu for tidligt at pege på konkrete løsninger og drage endelige konklusioner. Derfor udpeger programmet potentielle projekter, der knytter sig til letbanen. På den måde er programmet et vigtigt afsæt for kommunernes videre planlægning og prioritering - enten i eget regi eller i et fælles Ringby-regi.

Ambitioner og udvikling på baggrund af fakta

Formålet med byrumsprogrammet er at afdække både de nuværende og fremtidige planer i Ringby-kommunerne og indkredse mulighederne for byudvikling i forlængelse af letbaneprojektet.

Byrumsprogrammet giver kommunerne et faktuel grundlag, der kan styrke udviklingen af fremtidens Ringby. Det kan samtidig være indledningen til konkrete udviklingsforløb i forbindelse med de mange nye stationer i ringbykorridoren, der bliver nye lokale pejlemærker i nærområdet.

Metode



Byrumsprogrammeringen er udarbejdet med afsæt i grundlagsmateriale og analyser og strategier for det samlede L3 projekt. Grundlagsmaterialet, der vises på stationskort i programmet, er det foreløbige tegningsmateriale, dateret 23. februar 2015, til aflevering af Conceptual Design (dispositionsforslag) til Letbaneselskabet. Tegningsmaterialet med linjeføring, stationer og vejgeometri er derfor ikke endelige, hvorfor der kan forekomme ændringer efter aflevering af nærværende byrumsprogram.

Som opstart på byrumsprogrammeringen blev der afholdt en række møder med samtlige berørte kommuner langs Ring 3. Forud for kommunemøderne var der udarbejdet en første screening af såvel strækninger som stationsområder. Formålet med møderne var at få kortlagt og afklaret omfanget og typen af igangværende og evt. fremtidige projekter omkring stationerne og langs strækningen. Derudover var det også relevant at få synliggjort, hvilke ønsker og muligheder kommunerne ser for områderne omkring især stationerne. Muligheder som evt. kan udgøre potentialer for den fremtidige planlægning.

Disponering af byrumsprogram

Byrumsprogrammeringen beskriver overordnet arealerne i relation til linje-

føringen og strækningen samt de nære arealer i tilknytning til de fremtidige stationer på den kommende letbane.

Hver kommune behandles i særskilte kapitler og indeholder dels en overordnet beskrivelse af den enkelte kommune, dels et opslag med strækningen gennem kommunen og dels et opslag af hver station beliggende i kommunen. Der er lagt vægt på at gøre kort/diagrammer så informationsrige og operationelle som muligt.

Generelt om kommunen:

Hvert kommune-kapitel indledes med en kort generel introduktion med fokus på kommunens infrastruktur, typologi og landskab.

Infrastruktur

- En overordnet beskrivelse af de største infrastrukturelle veje og evt. togbaner.

Typologi

- En overordnet beskrivelse af de forskellige typologier kommunen rummer.

Landskab

- En overordnet beskrivelse af de landskabelige og rekreative arealer og elementer i kommunen.

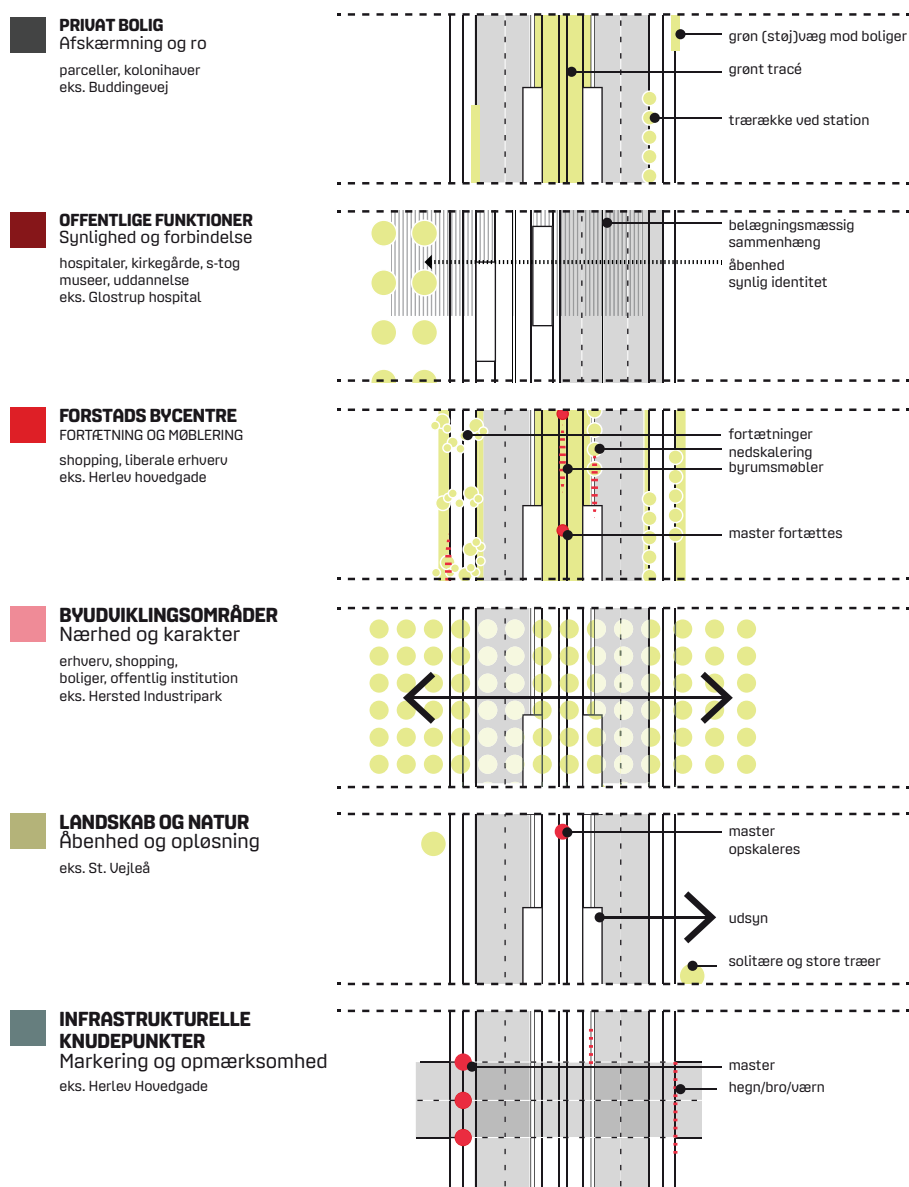
Strækninger

Strækninger er analyseret, og der beskrives anbefalinger med afsæt i den

landskabsæstetiske analyse, udarbejdet i forbindelse med L3.

Ved etableringen af letbanen vil Ring 3's eksisterende landskab og byrum forandre sig. Det nye landskab skal bygge på variation og kontrast. En variation og kontrast, der understøtter og tydeliggør forstadens landskabelige kvaliteter og fremmer potentialet i de fremtidige byudviklingsområder. Kontrast mellem det åbne og lukkede, det private og offentlige, det rolige og det livlige. En ny varieret rytme, der skaber en oplevelse gennem den grønne forstad, hvor bagside vendes til forside. En differentieret rejse med større oplevelsespotentialer. En variation og rytme mellem det åbne og lukkede, der erstatter den relativt monotone grønne korridor. For at opnå et karakterfuldt og varieret forløb af forskelligartede by- og landskabsrum er der behov for at behandle de forskellige typologier og strækninger individuelt. Den landskabsæstetiske analyse arbejder med et landskabskoncept, der bygger på en overordnet inddeling i seks by- og landskabsrum:

- Privat bolig
- Offentlige funktioner
- Forstadens bycentre
- Byudviklingsområder
- Landskab og natur
- Infrastrukturelle knudepunkter



Signaturforklaring til strækningsskortene i byrumsprogram.

Landskabstypologi og konceptprincipper ifølge den landskabsæstetiske analyse, udarbejdet i forbindelse med L3.

Hvert konceptprincip bygger på forskellige tilgange til, hvordan strækningen bearbejdes. Til hvert konceptprincip knytter sig to stemningsbeskrivende nøgleord samt forslag til designprincipper, der skal være retningsgivende for den videre bearbejdning af den givne strækning. Som diagrammet viser, er de forskellige konceptprincipper farvekodet, hvilket går igen i oversigtskortene samt i strækningsskortene for hver kommune i dette byrumsprogram.

Stationer

Alle stationer har deres eget opslag. Ved hjælp af grafik og tekstbokse programmeres hvert stationsområde. Programmeringen af den enkelte station vil samle op på kendt viden

omkring stationsområderne og sætte dem ind i en sammenhæng med letbaneprojektet. I programmeringen er der fokus på placering af mulige forpladser, ny/ ekstra cykelparkering, byudviklingsområder, potentielle byudviklingsområder, eksisterende fysiske forbindelser, potentielle forbindelser, væsentlige visuelle og rumlige forhold, evt. rekreative områder, nye træer (L3 projekt) samt foreløbige placeringer af omformerstationer (L3 projekt).

Programmeringen munder ud i en række anbefalinger, der er vægtet efter relevans ud fra kriterierne: basisanbefalinger, supplerende anbefalinger og langsigtede anbefalinger.

Basis anbefaling:

Indgreb og tilpasninger, der vurderes væsentlige for letbanens funktion.

Supplerende anbefalinger:

Indgreb, der med fordel kan iværksættes senere efter idriftsætning af letbanen.

Langsigtede anbefalinger:

Senere udbygninger/byudviklinger/ omlægninger af tilstødende byrum, der kan ses i et større fremtidsperspektiv.

20.04.2015

Versions nr. 00

Byrumsprogrammer

Ringbysamarbejdet



Gottlieb Paludan Architects
GHB Landskabsarkitekter
Kontrapunkt
COWI

02 Kommuner



Ishøj Kommune

“Ishøj har rige muligheder for oplevelser og muligheder for udfoldelse og fordybelse. Ishøjs historie afspejles i landsbyerne og i den moderne, planlagte by. De mange muligheder og herligheder er værdier, der skal bygges videre på, og som gør Ishøj attraktiv.” Ishøj Kommuneplan, 2014

Ishøj Kommune dækker et område på 26,15 km². Der etableres 1,5 km letbane i Ishøj kommune.

I Ishøj Kommune etableres der to stationer: Ishøj v/Vejlebrovej

Infrastruktur

Kommunens østlige del gennemskæres i nord-sydgående retning af tre store veje. Ishøj Strandvej / Ring 3, Køgebugt Motorvejen og Motorring 4. I øst-vestgående retning ligger Ishøj Stationsvej, der forbinder kommunen på tværs fra kyst til landbrugsland. Store dele af Ishøj er forbundet med stisystemer for såvel

cyklister som gående. S-togsstationen i Ishøj er placeret på den østlige side af Køge Bugt Motorvejen, nær Ishøj Bycenter.

Typologi

Ishøj Kommune rummer en stor mangfoldighed, hvor man kan opleve alt fra landsbybebyggelser i Torslunde, Vestervang, Tranegilde og Ishøj Landsby til parcelhuskvarterer, etageejendomme, højhuse, kolonihaver og industrikvarterer spredt over resten af kommunen. Landsbyerne er i modsætning til selve Ishøj By ikke forstadsbebyggelser til København. Kommunens enkelte bydele markerer sig meget forskelligt og har hver deres karakteristika. Bycenteret ligger i den

østlige del af kommunen omkring Ishøj Bycenter og Ishøj Station.

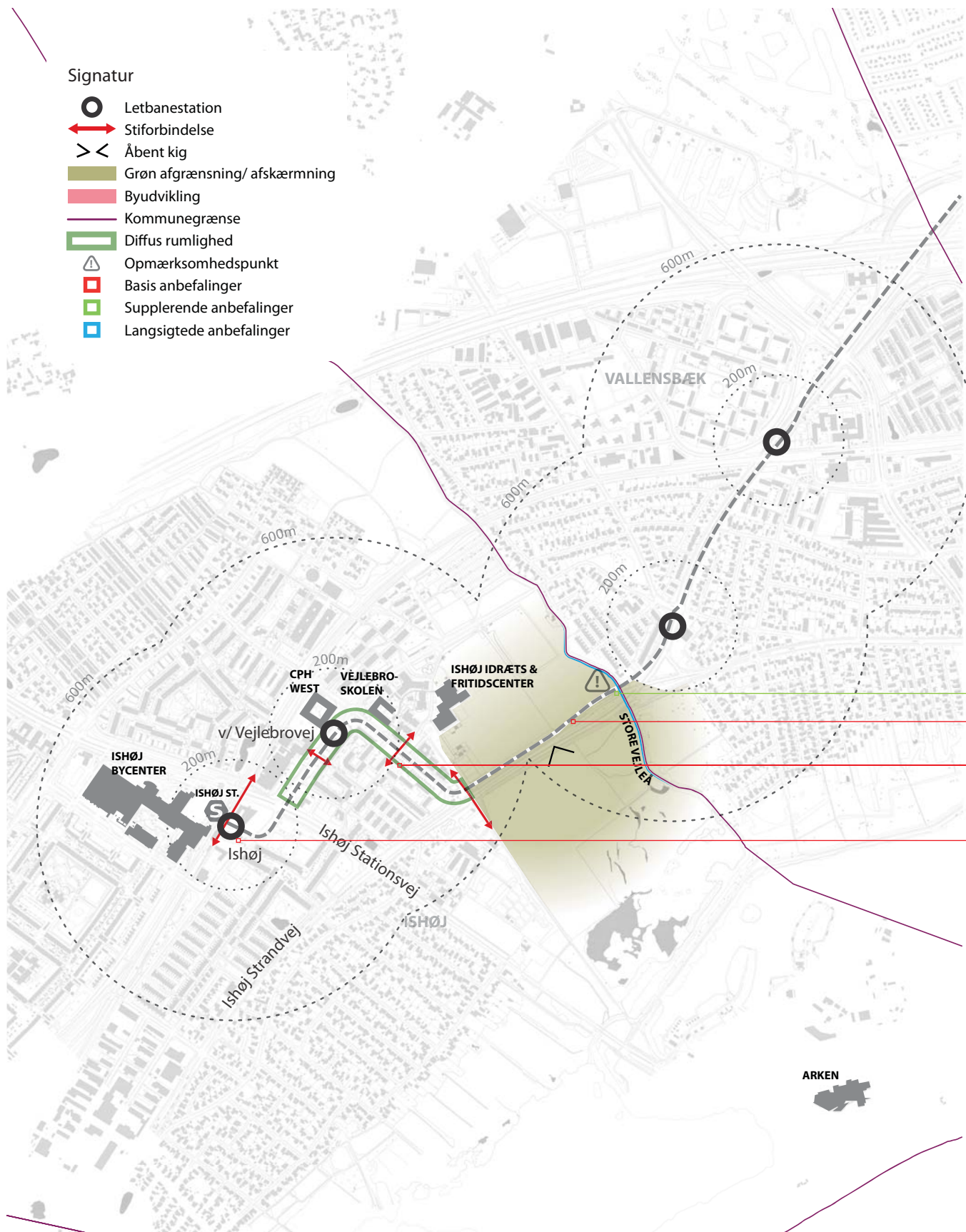
Landskab

Ishøj Kommune kan overordnet inddeles i to, en østlig del omkring Ishøj By med den største koncentration af bebyggelse og en vestlig del, der har et mere landskabeligt udtryk. Mere end 75 procent af kommunens areal er dækket af vådområder, marker og skov, og ved kysten ses et strandområde med indsøer. Kysten med både strand og havn har stor rekreativ værdi. Det væsentligste landskabstræk i kommunen er den grønne kile omkring Store Vejleå.

STRÆKNING Ishøj

Signatur

-  Letbanestation
-  Stiforbindelse
-  Åbent kig
-  Grøn afgrænsning/ afskærmning
-  Byudvikling
-  Kommunegrænse
-  Diffus rumlighed
-  Opmærksomhedspunkt
-  Basis anbefalinger
-  Supplerende anbefalinger
-  Langsigtede anbefalinger



Retablere og fastholde det intime og fortættede miljø omkring åen.

Fastholde kontakten til åen og skoven, især for fodgængere og cyklister. Tydeliggøre St. Vejleå som et regionalt landskabstræk.

Fastholde ind- og udkig til det store åbne landskab og Arken samt lade den hævede bane terrænmæssigt indgå naturligt i det omgivende terræn.

Etablere nye og faste, rumdannende elementer.

Sikre skalamæssige støttepunkter, skabe fortætning, struktur og møblering for at opnå en menneskelig dimension, der styrker det eksisterende.

Sikre at letbanen indpasses i eksisterende byrum og stationsområde.

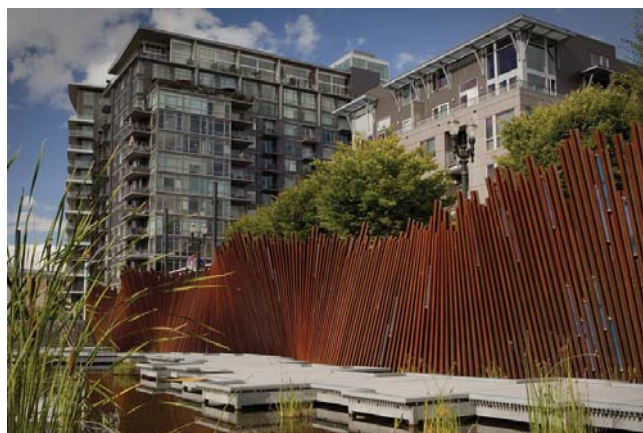
Skabe synlighed samt fysisk og visuel god forbindelse mellem letbanen, busser og S-toget.



St. Vejleå



Udsigt over landskabet med Arken i baggrunden



Beplantning, vægelementer, mv. kan bruges som rumskabende elementer



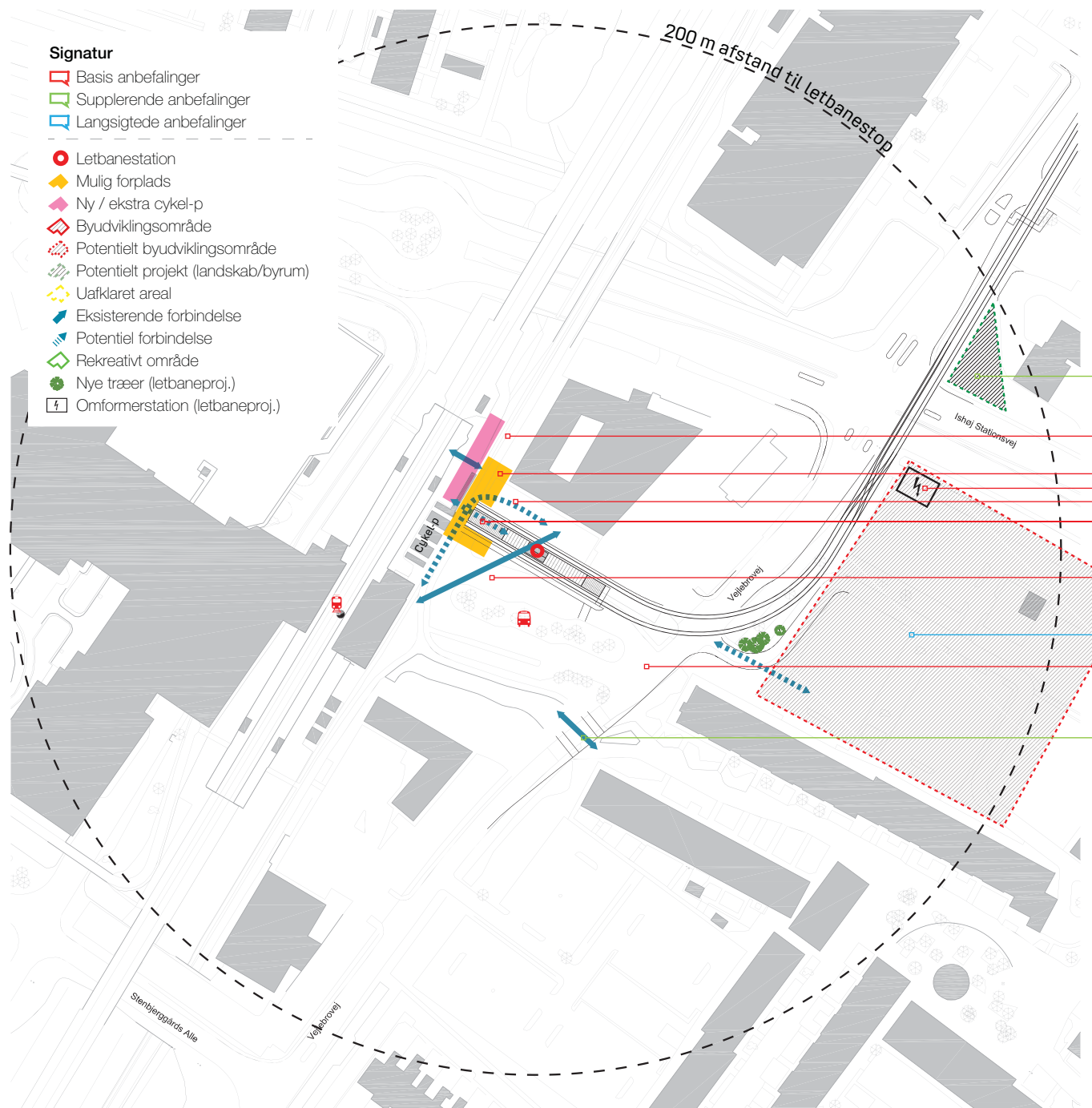
Letbanen i byrummet

STATION Ishøj

Station Ishøj er en omskiftestation ved Ishøj S-togstation. Stationspladsen er rumligt velafgrænset af nybyggeri med gode stiforbindelser parallelt med S-togsbanen og med forbindelse til Ishøj Bycenter på nordsiden af banen. Der er potentiale for at skabe en ny, samlet og fælles urban plads, der kobler S-tog, busser

og letbane med de øvrige by-funktioner med fokus på de mange mennesker, der færdes i byrummet til fods, på cykel og som passagerer. Her bydes man velkommen til Ishøj.

Stationen etableres med ø-perron, og det er muligt at skifte til bus og S-tog.



Der kan arbejdes med en landskabelig bearbejdning, der understøtter områdets grønne struktur.

Der forventes et behov for flere stationsnære cykelparkeringspladser, der med fordel kan koordineres med DSB.

Her kan indrettes en forplads, der understøtter koblingen mellem letbane, busser, S-tog, stiforbindelser, cykelparkering og evt. dagligvarebutikken.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Den eksisterende forbindelse mellem p-plads og busterminal med kiss & ride lukkes. Der vil blive behov for en vendeplads eller lign.

Der opstår et vigtigt knudepunkt her, hvor der kan skabes gode forhold for trafikflow af bløde trafikanter.

Der kan skabes god forbindelse for fodgængertrafik på tværs af pladsen.

Den eksisterende parkeringsplads kan med sin stationsnære beliggenhed have et byudviklingspotentiale.

Trafikafvikling på busterminalen med busser, taxi-pladser og kiss & ride kan tænkes ind i den nye sammenhæng med letbanestationen, evt. med en ny, stor, fælles og samlende planløsning for området.

Det er vigtigt at bevare og synliggøre den gode forbindelse mellem stationsområdet og boligbebyggelsen.



Område for korttidsophold



Forplads, der binder de forskellige funktioner sammen



Grøn rumlig afgrænsning



God fremkommelighed, og uforstyrret trafikflow af bløde trafikanter

STATION v/ Vejlebrovej

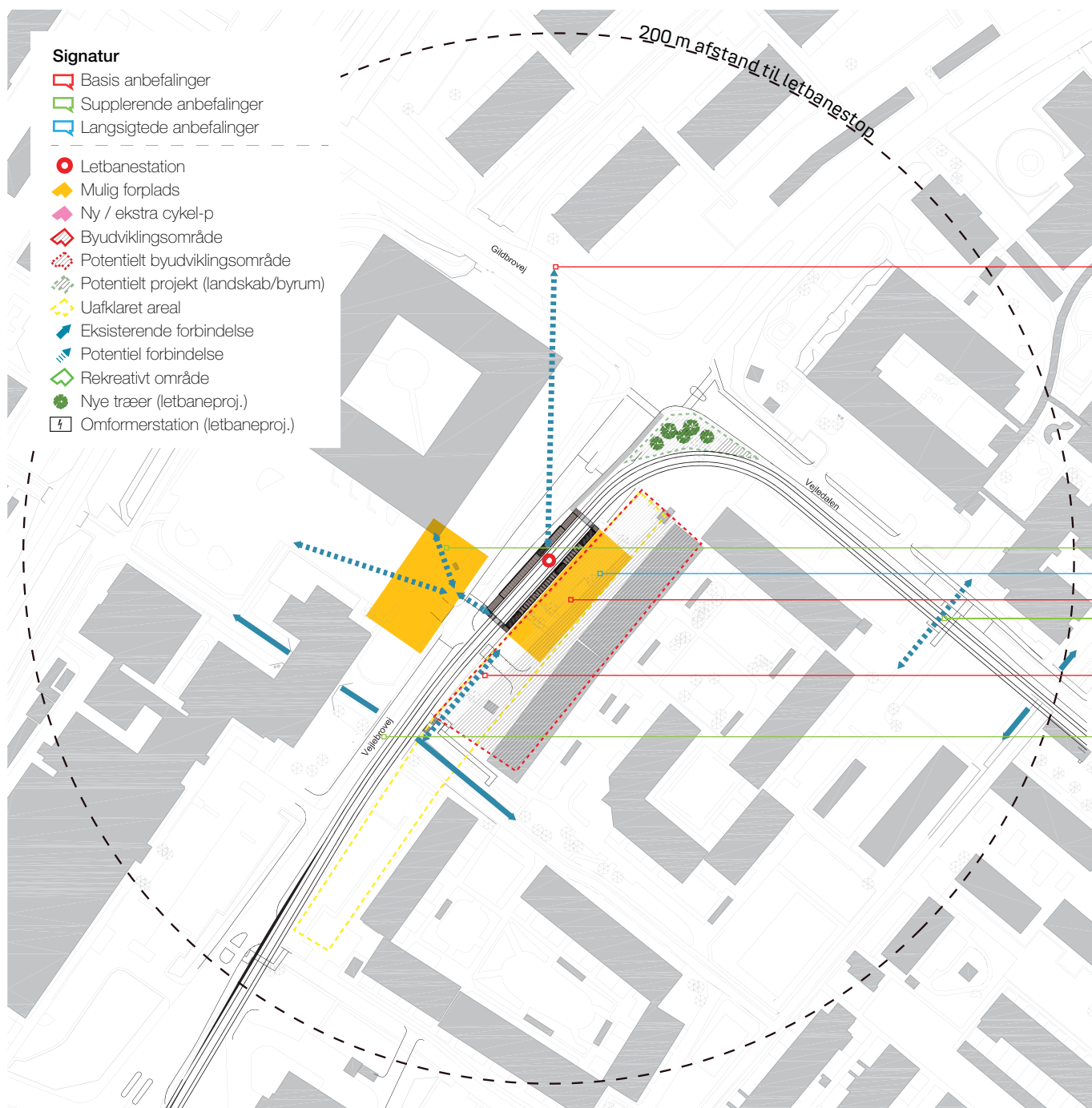
Stationen er placeret ved Vejlebrovejs krydsning med Vejledalen, lige i nærheden af den store uddannelsesinstitution CPH West. Stationen ligger som nabo til beboelsesejendomme og uddannelsesinstitutioner, og området er et godt eksempel på en planlagt by med markante beplantningsstrukturer.

Med mest passagertrafik til CPH West er det oplagt at sikre forpladsfunktioner på nordsiden af Vejlebrovej, med fokus på at sikre gode forbindelser til CPH West og øvrige uddannelsesinstitutioner i området.

Samtidig er der mulighed for at etablere en fin og integreret forplads i tilknytning til

boligbyggeriet, der ligger umiddelbart op ad stationen.

Endelig er der mulighed for at forstærke oplevelsen af et rumligt velafgrænset byrum med fokus på placeringen i et boligområde.



Der kan etableres en god stiforbindelse mellem evt. busstoppested og letbanestop.

Fra letbanen kan der skabes bedre adgangsforbindelser til uddannelsesinstitutionen

I forbindelse med proces omkring omdannelse af p-arealer kan det overvejes at skabe et samlet byrum i kontakt med letbanestationen, hvor bebyggelsens stueetage aktiveres med udadvendte funktioner.

Der kan med fordel etableres en forplads her.

Eneste fremtidige krydsning af Vejledalen i gadeplan. I dag krydser mange børn vejen vilkårligt i gadeplan og den eksist. tunnel anvendes sjældent. En særlig indsats i nærområdet med eksempelvis "wayfinding" kan synliggøre dette vigtige krydsningspunkt.

Det er vigtigt at sikre stiforbindelse til områdets hovedsti. Niveauspring mellem letbanen og stisystemet kræver særlig opmærksomhed ift. tilgængelighed.

Der kan arbejdes med tryghedsskabende elementer i forbindelse med underføringen.



Attraktive stiforbindelser med god tilgængelighed



Shared Space, hvor gående, cyklister og biler deles om pladsen



Forplads som attraktivt byrum med gode opholdsmuligheder



Opgradering af almen boligbebyggelses udearealer



Vallensbæk Kommune

“Vallensbæk skal fortsat være en attraktiv boligby, og det opnår vi kun ved at udvikle os og være effektive og innovative. Fællesskabet, foreningslivet, en veldrevet kommune og kvaliteten i vores bolig- og byområder er alle nøgler til at fastholde og tiltrække nye erhvervsaktive borgere. Vallensbæk er en stærk bosætningskommune med et stort og varieret udbud af boliger. Vi skal også i fremtiden være et attraktivt sted at bo med gode friarealer, der understøtter nærhed og fællesskab.”

Vallensbæk Kommuneplan 2013-2025

Vallensbæk Kommune dækker et område på 9,23 km². Der etableres 1,7 km. letbane i Vallensbæk kommune.

I Vallensbæk etableres der to stationer:
v/Bækkeskovvej
Vallensbæk station

Infrastruktur

Vallensbæk Kommune gennemskæres af to motorveje, der begge løber i øst-vestlig retning. I den nordlige del er det Holbækmotorvejen og i den sydlige del af kommunen er det Køgebugt motorvejen. Langs med Køge Bugt løber Gammel Køge Landevej. De to motorveje opdeler kommunen i 3 dele. Nord for Holbækmotorvejen ligger Vallensbæk Nordmark og syd for Køgebugt-motorvejen ligger Vallensbæk Strand. På arealet mellem de

to motorveje ligger Vallensbæk Landsby. Ring 3 løber diagonalt mellem Køgebugt-motorvejen og Gammel Køge Landevej i nord-sydgående retning. S-togsstationen er placeret i bydelen Vallensbæk Strand og har forbindelse til København og Køge.

Typologi

Vallensbæk Kommune er opdelt i tre klare zoner. Mod nord ligger villakvarteret Vallensbæk Nordmark, som primært består af enfamiliehuse og enkelte lave etageejendomme. Syd herfor ligger Vallensbæk Landsby, omgivet af marker på alle sider. Landsbyen ligger som en intakt enhed med kirke og fritliggende boliger i store haver og enkelte gårde. Området syd for Køgebugt motorvejen består af en blanding af nyere høje etageboligblokke og enfamiliehuse. Syd for Gammel Køge Landevej ligger et parcelhuskvarter i

direkte tilknytning til strandengen og Vallensbæk Marina. Omkring Vallensbæk station findes et handelsbycenter med forretninger og uddannelsesinstitutioner.

Landskab

Vallensbæk Kommune har flere markante landskabelige arealer af høj værdi. Omkring Holbækmotorvejen ligger Tueholmsøen og Vallensbæk sø som et rekreativt areal med søer og mose. I Vallensbæk sø er der etableret vandskihoppbane. Vallensbæk Landsby ligger omgivet af dyrkningsmarker, Tranegilde og et stort golfanlæg. Syd for Gammel Køge Landevej er der direkte adgang til Strandeng, Ringbæk sø og Strandparken. Samlet set er der i kommunen et bredt og varieret udbud af landskabelige rekreative områder af høj kvalitet.



Fastholde og styrke det frie kig mod øst og vest.
Tydeliggøre letbanen fra motorvejen.

Understøtte at det nye byudviklingsområde kan opnå en stærk identitet ved at lade byudviklingsområdet koble sig fysisk og visuelt til Ring 3.
Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.

Sikre visuel og grøn afskærmning for de private ejendomme, der støder op til vejen.

Skabe en mere synlig tilstedeværelse af bycenteret.

Skabe synlighed samt fysisk og visuel god forbindelse mellem letbanen og S-toget.
Etablere en struktur og et støttepunkt, så der skabes et særligt sted med en identitet omkring stationen og omstigningen.

Sikre visuel og grøn afskærmning for de private ejendomme, der støder op til vejen.

Retablere og fastholde det intime og fortættede miljø omkring åen.
Fastholde kontakten til åen og skoven, især for fodgængere og cyklister.



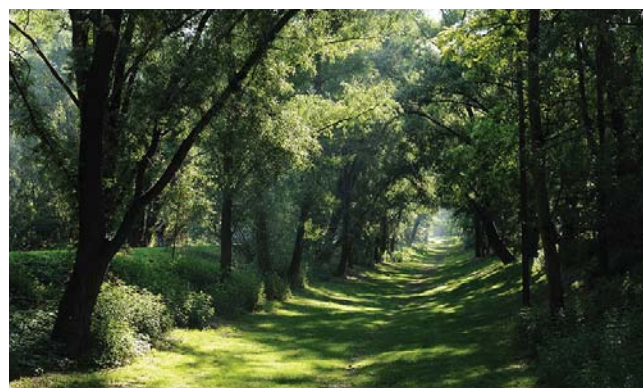
En tydelig letbane



Byudviklingsområde med stærk identitet



Synlig markering i byrum



Intimt landskabsrum

Stationen etableres med sideperron.



Vejomlægning ændrer krav til
oversigtsforhold.

Fra letbanen kan der skabes bedre
adgangsforbindelser til det nærliggende
rekreative område, der på sigt kan opgraderes.

Der kan arbejdes med en rumskabende,
landskabelig bearbejdning af arealerne for at
fremhæve stedet som ankomst til Vallensbæk.

Der kan med fordel etableres en forplads her.

Matriklen er kommunalt ejet. Den
stationsnære placering giver grunden et
udviklingspotentiale.



Trygge trafikarealer og forbindelser for bløde trafikanter



Forplads med belægning, der inviterer til ophold



Stationsnær byudvikling



Design som signalerer ankomst til stationen

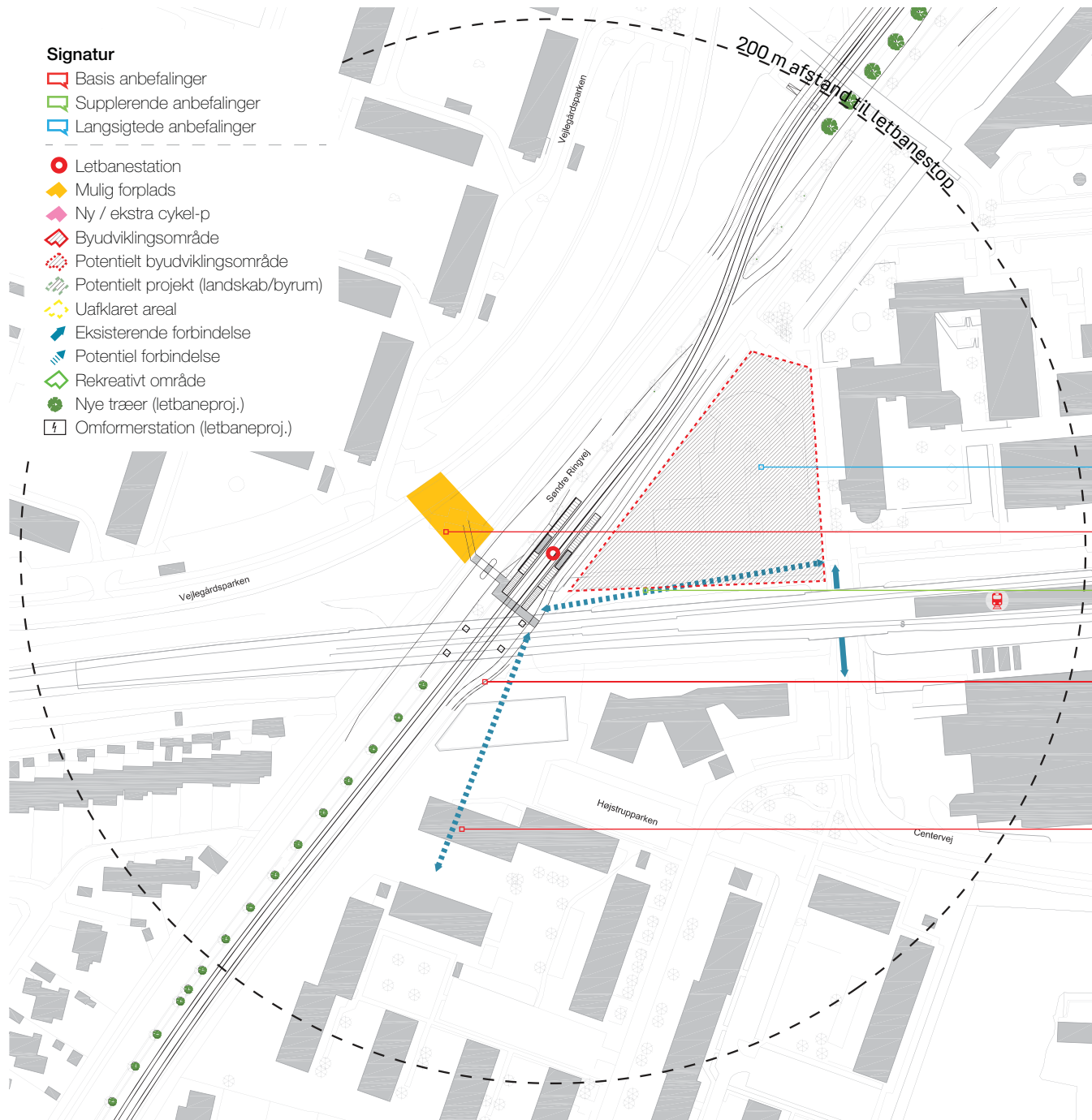
STATION Vallensbæk

Station Vallensbæk er en omstigningsstation, der ligger ved Vallensbæk S-togstation. Her etableres direkte adgang til Vallensbæk Stationstov og mulighed for direkte omstigning til S-togsstationen via den eksisterende trappe ved S-togsperronens vestende. Stationen ligger i et vejrum, der er

velafgrænset af træbeplantning langs siderne og S-togsbroen. Der er potentiale for at skabe en stærk visuel og fysisk sammenhæng med bycenterområdet. Gennem udformningen af en forplads kan bycenteret desuden forstærkes som kommunens naturlige midtpunkt og samtidig synliggøre stationens funktion

som omstigningsstation.

Stationen etableres med sideperron.



Dette større p-areal kan muligvis indgå i fremtidige planer for øget stationsnær bebyggelse.

Dette areal er vigtigt for forbindelsen mellem boligområdet, letbanen og S-togstationen. Den eksisterende stiadgang og cykelparkering kan med fordel udvides og opgraderes fysisk og visuelt.

Forbindelsen mellem Vallensbæk Station og letbanen kan med fordel styrkes visuelt og fysisk, evt. som en del af en forplads. Der kan endvidere arbejdes med tryghedsskabende elementer, herunder belysning.

Der forventes et behov for flere stationsnære cykelparkeringspladser, der med fordel kan koordineres med DSB.

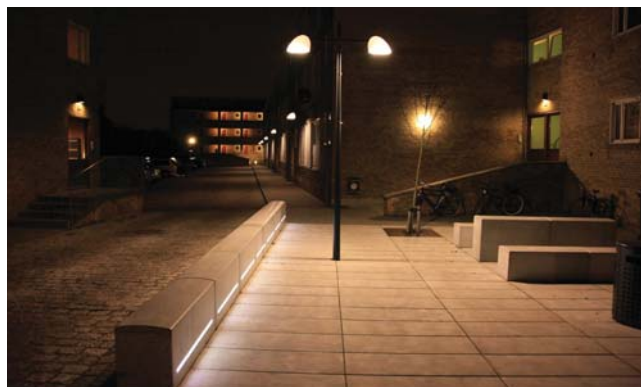
Der kan etableres en direkte stiforbindelse mellem boligbebyggelsen og letbanestationen.



Parkering og byrum



Forplads, der kobler stationsarealet sammen med boligbebyggelse



Stiforbindelse og belysning



Cykelparkering



Brøndby Kommune

“Brøndby er en centralt beliggende hovedstadskommune, hvor det er godt at bo, leve og arbejde. Udvikling og forandring er i højsædet og sker i et tæt samspil med borgere og virksomheder i kommunen [...] For at lykkes er mobilitet, fremkommelighed og adgang til arbejdskraft afgørende. Brøndby Kommune ønsker at bidrage til at skabe gode vækstbetingelser via moderne infrastruktur” Brøndby Kommuneplan 2013

Brøndby Kommune dækker et område på 20,85 km².

Der etableres 3.9 km. letbane i Brøndby Kommune.

I Brøndby etableres der to stationer:
v/Vallensbækvej
v/Park Allé Vest

Infrastruktur

Flere store veje krydser gennem Brøndby Kommune i både nord-sydgående retning og øst-vestgående retning. I kommunens sydlige del er det Køgebugt-motorvejen, syd herfor ligger bydelen Brøndby Strand. Langs Køge Bugt løber Gammel Køge Landevej og underopdeler bydelen Brøndby Strand i en nordlig og en sydlig del. Lidt nordligere krydser Holbæk-motorvejen ligeledes kommunen i en øst-vestlig retning. Ring 3 løber i

nord-sydgående retning midt gennem kommunen og danner skillelinjen mellem henholdsvis Brøndbyøster og Brøndbyvester. Motorring 3 (E47) løber i nord-sydgående retning langs kommunegrænsen mod øst. S-togs-stationen i Brøndby er beliggende i Brøndby Strand, hvorfra der er forbindelse til Køge og København.

Typologi

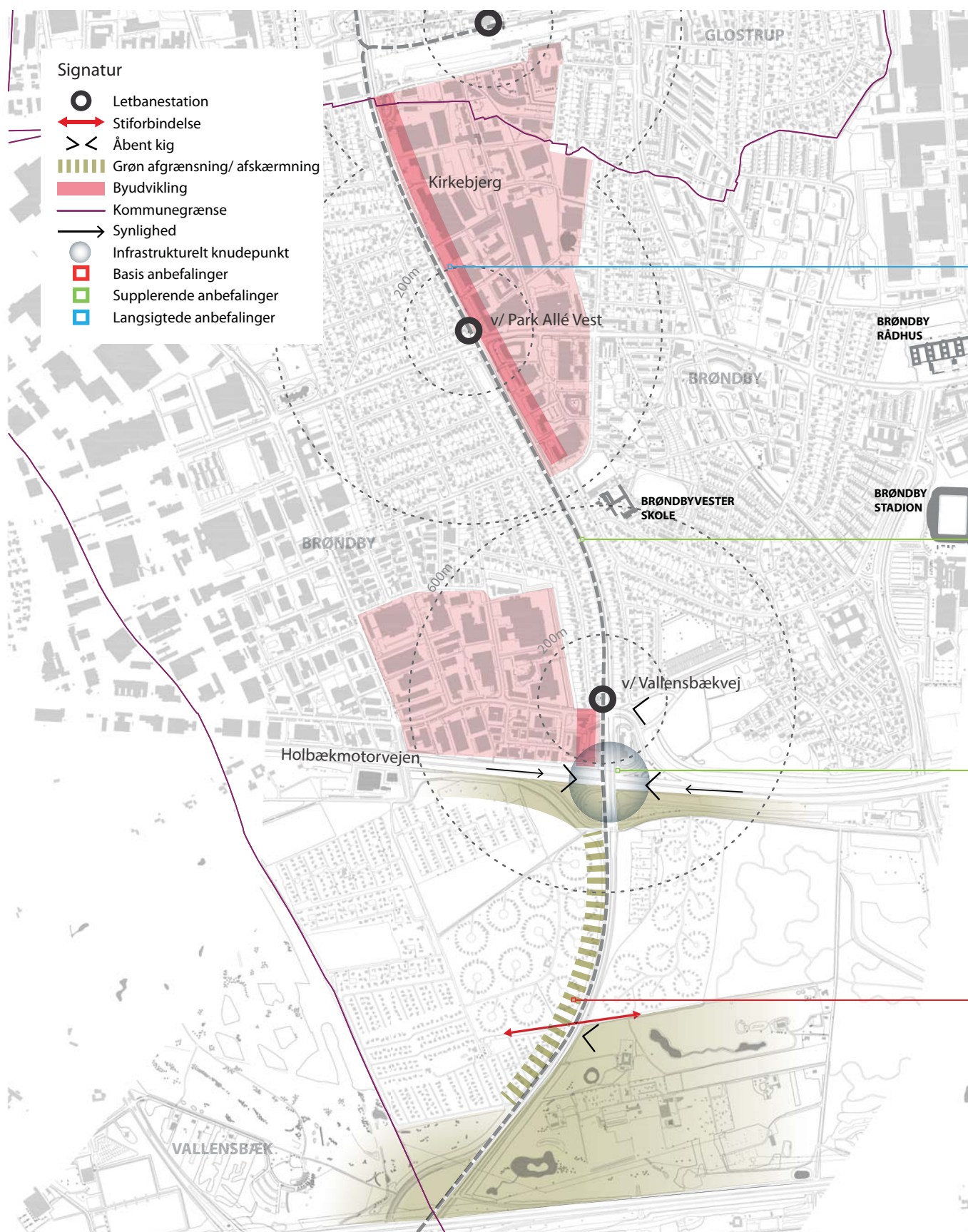
Brøndby Kommune rummer en stor mangfoldighed. Afhængig af, hvilken bydel, man befinder sig i, kan man opleve alt fra landsbybebyggelser med gamle gårde, over villaer, etageejendomme og højhuse til kolonihaver, industrikvarterer og store landskabelige, rekreative arealer med både strand og havn. Samt Brøndby Stadion, der er beliggende i den østlige del af kommunen. De enkelte bydele

markerer sig meget forskelligt med hver deres karakteristika. Både Brøndbyøster og Brøndbyvester er bygget op omkring en oprindelig landsbykerne med en landsbykirke som centrum, mens Brøndby Strand er en moderne satellitby, særlig kendt for sine markante 15 etager høje almene boligbebyggelser.

Landskab

Brøndby Kommune rummer flere markante grønne områder med stor rekreativ værdi. Brøndby Skov, Vestvolden og Brøndby Strand (en del af Køge Bugt Strandpark), er de mest markante landskabelige værdifulde områder. På området mellem Køge Bugt og Holbæk-motorvejen er der kolonihaver og golfbane.

STRÆKNING Brøndby



Skabe en sammenhængende grøn struktur, der binder byudviklingsområdet sammen og danner forside mod Ring3.

Understøtte det nye udviklingsområde, så det kan opnå en stærk identitet ved at lade det koble sig fysisk og visuelt til Ring 3.

Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.



Grøn struktur, der danner sammenhæng i byudviklingsområde

Sikre visuel og grøn afskærmning for de private ejendomme, der støder op til vejen.



Byudviklingsområde kobles til Ring 3

Genetablere grøn struktur med popler, der markerer krydsningen mellem motorvejen og Ring3 som infrastrukturelt knudepunkt.

Fastholde og styrke det frie kig mod øst og vest.

Tydeliggøre letbanen fra motorvejen.



Grøn afskærmning

Sikre visuel og grøn afskærmning mod de private kolonihaver, der støder op til Ring3.

Undersøge muligheden for passende indkig fra Ring3 til de landskabelige og karakteristiske runde haver.



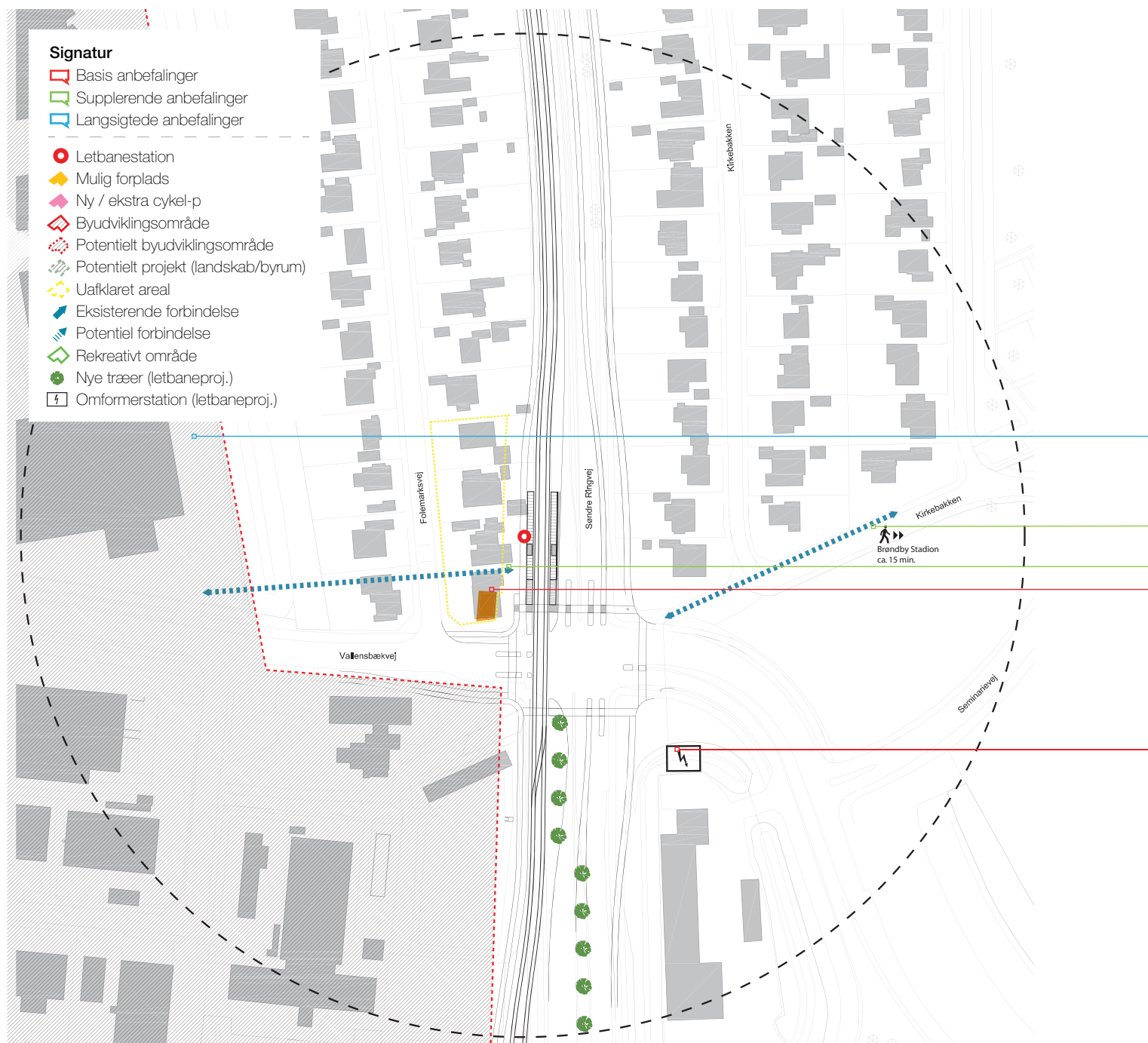
De runde kolonihaver

STATION v/ Vallensbækvej

Stationen v/ Vallensbækvej er placeret nord for ringvejens kryds med Vallensbækvej. Stationen ligger i et forholdsvis åbent vejrum på overgangen mellem parcelhusområder og landskabet omkring motorvejtilkørslen. Det sidelagte tracé og betjening af erhvervsområdet mod vest gør det logisk at placere alle

forpladsfunktioner vest for og tættest på stationen. Ny udformning af forpladsen og fremtidig planlægning af området kan understøtte den bymæssige og landskabelige kontrast, der kendetegner stedet.

Stationen etableres med sideperron.



Det store erhvervsområde kan på længere sigt omdannes helt eller delvist til et mere funktionsblandet område med beboelse og kontorfaciliteter.

Stationen er nærmeste letbanestop ift. Brøndby Stadion med ca. 15. min. gang. Det kan overvejes at tilvejebringe en sammenhængende, oplyst forbindelse til stadion. Tydelig wayfinding kan mindske generende trafik på områdets villaveje.

Der kan etableres en god forbindelse til erhvervsområdet for at øge potentialet for byudvikling.

Der kan med fordel etableres en forplads her.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.



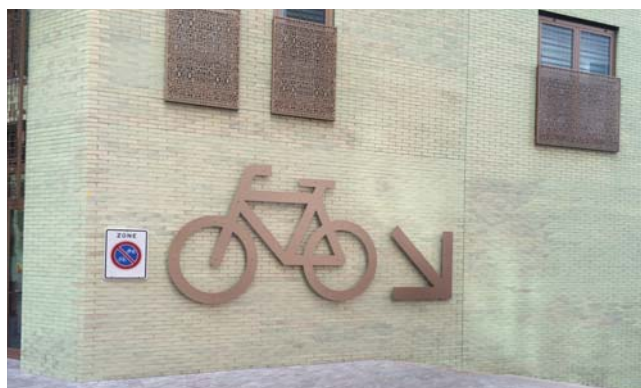
Attraktive stiforbindelser



Synliggøre forbindelse til udviklingsområde



Tydelighed i designet bidrager til wayfinding



Tydelig skiltning bidrager til wayfinding

Stationen etableres med Ø-perron.



Der kan etableres en god stiforbindelse mellem byudviklingsområdet Kirkebjerg og letbanestationen.

Der kan etableres en direkte stiforbindelse mellem boligbebyggelsen og letbanestationen.

Her kan arbejdes med en rumlig afgrænsning mod private haver.

Der kan med fordel etableres en forplads her.

Dette område kan evt. tænkes ind i et fremtidigt projekt for det sydlige naboareal. De stationsnære grunde har byudviklingspotentiale.

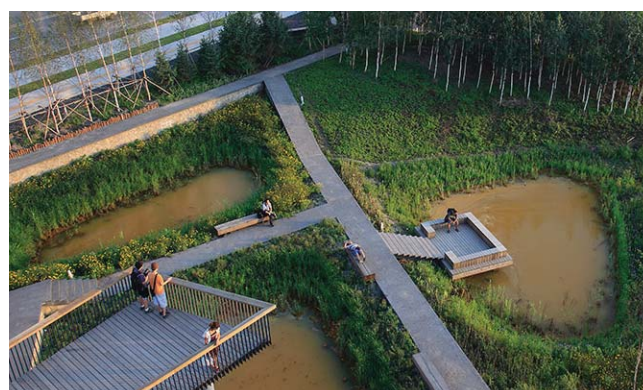
Området er i kommuneplanen udlagt til offentlige formål (regnvandsbassin og friareal). Her er f.eks. mulighed for at lave et klimatilpasningsprojekt kombineret med rekreative funktioner. Med synlighed fra letbanen kan et projekt her have en positiv branding-effekt af den gode bolig-by.



Attraktive forbindelser



Rumlig afgrænsning



Rekreativ brug af regnvandsbassin



Glostrup Kommune

“Glostrup Kommune ligger i et krydsningspunkt mellem ringforbindelserne uden om Hovedstaden og de store forbindelser videre mod vest. Forbindelserne er løbende blevet udbygget, og Glostrup-området har opnået en strategisk vigtig beliggenhed som ”vejkrydset” foran indgangen til Hovedstaden. I området bestående af motorvejsfemkanten fordeles en stor del af trafikken til Hovedstadsområdet. Glostrup Station er tilsvarende et vigtig skiftested for pendlende til de mange arbejdspladser i området og buslinjer videre langs Ring3. Med den planlagte etablering af letbane langs Ring3-korridoren og genetablering af fjerntogsstop på Glostrup Station samt kommende S-togsstation ved Priorparken i Brøndby Kommune vil den skiftefunktion yderligere udbygges.” Kommuneplan 2013-2025

Glostrup Kommune dækker et område på 13,28 km². Der etableres 5,8 km. letbane + 400 meter mellem Sdr. Ringvej og Glostrup Station.

I Glostrup etableres der tre stationer:
Glostrup Station
v/Glostrup Hospital
v/Ejbydal

Infrastruktur

Ring 3 løber i nord-sydgående retning gennem hele kommunen. Lige syd for Ejby krydser Jyllingevej / Frederikssundsmotorvejen i øst-vestlig retning, og længere mod syd er det Hovedvejen, der danner den øst-vestlige

hovedvej gennem kommunen. Mod kommunegrænsen i øst løber Motorring 3, E47 i nord-sydgående retning. S-togs- og regionaltogetsstationen i Glostrup er placeret syd for Hovedvejen. Fra Glostrup Station er der forbindelse med regionaltoget til resten af Sjælland, Fyn og Jylland.

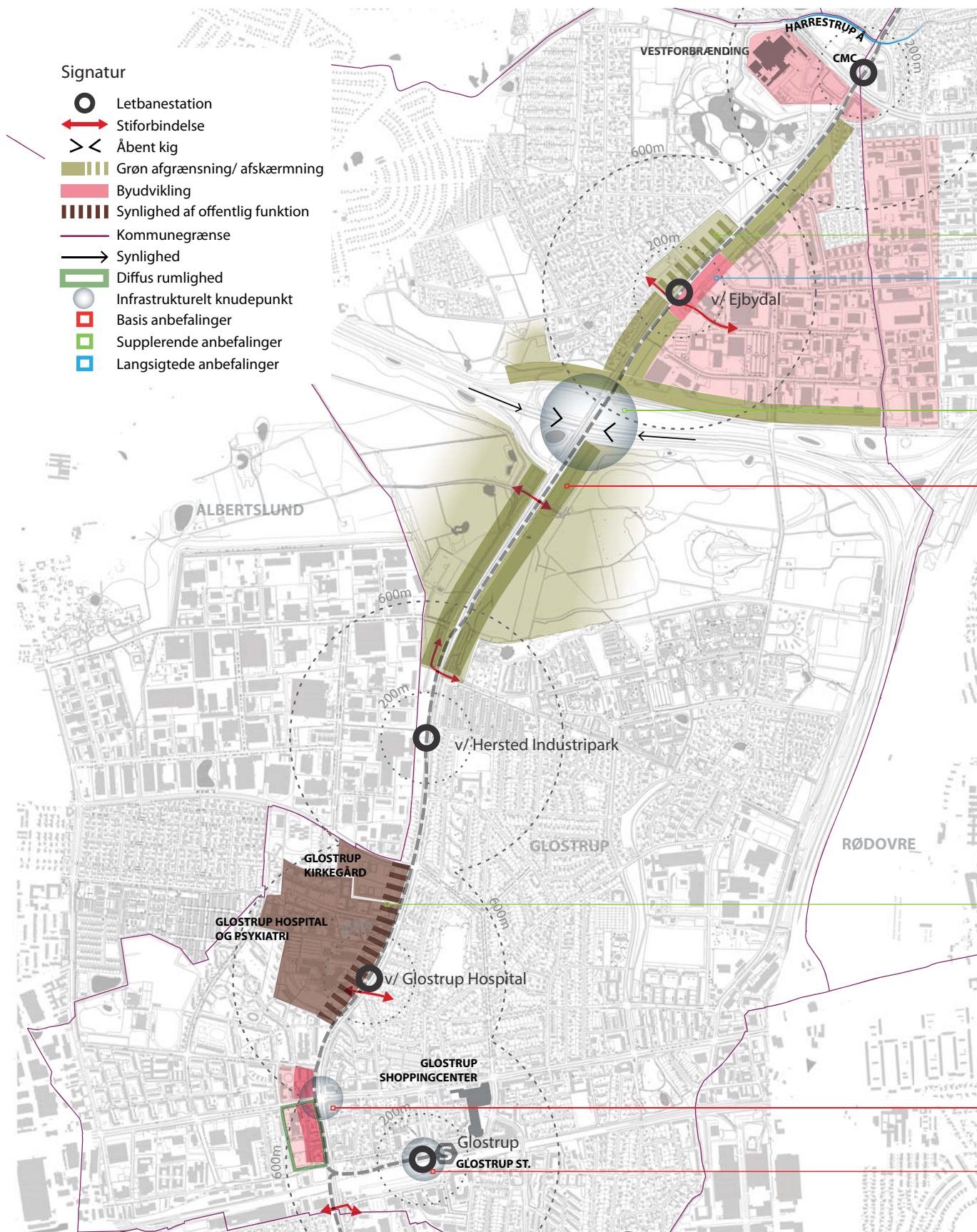
Typologi

Glostrup er en relativ tæt bebygget kommune med en blanding af villabebyggelser og erhverv. Omkring stationen i syd er der en bymæssig fortætning med center og forretninger. Glostrup Hospital og Glostrup Psykiatri er to markante offentlige institutioner i kommunen.

Landskab

Bortset fra Solvangsparken, der ligger centralt i kommunen, består de grønne områder i kommunen mest af boldbaner og anlæg omkring hospitalet. Vestskoven ligger som et markant rekreativt element og danner grænse mellem Glostrup og Ejby.

STRÆKNING Glostrup



Fastholde og skabe yderligere åbenhed og indkig til grønningen og den bagvedliggende boligbebyggelse.

Understøtte at det nye byudviklingsområde kan opnå en stærk identitet ved at lade byudviklingsområdet koble sig fysisk og visuelt til Ring 3. Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.

Markere krydsningen.

Fastholde beplantningen som et samlet volumen og som en del af fingerplanens grønne kiler.

Åbne til Glostrup Hospital, så funktionen bliver synlig og skaber tydelig forbindelse mellem stationen og Hospitalets forplads. Retablere beplantningsstruktur og karakteristisk stengærde i videst muligt omfang.
Åbne til Glostrup Kirkegård, så kirkegårdens grønne rum bliver synligt. Etablere en beplantning, der skaber balance mellem hensynet til fred for besøgende på kirkegården og hensynet til indkig fra Ring 3.

Skabe fortætning, struktur og møblering i krydset for at opnå en menneskelig dimension og skala, der styrker såvel det eksisterende handelsliv som identiteten.

Styrke forbindelsen til S-toget, regionaltoget og busser, både visuelt og adgangsmæssigt. Skabe overskuelige og logiske pladsforhold.



Forsidekarakter. Byrum i menneskelig skala, til både ophold og gennemgang



Kontakt til bygninger og funktioner på naboarealer



Skala og møblering indbyder til ophold



Klar visuel og adgangsmæssig forbindelse

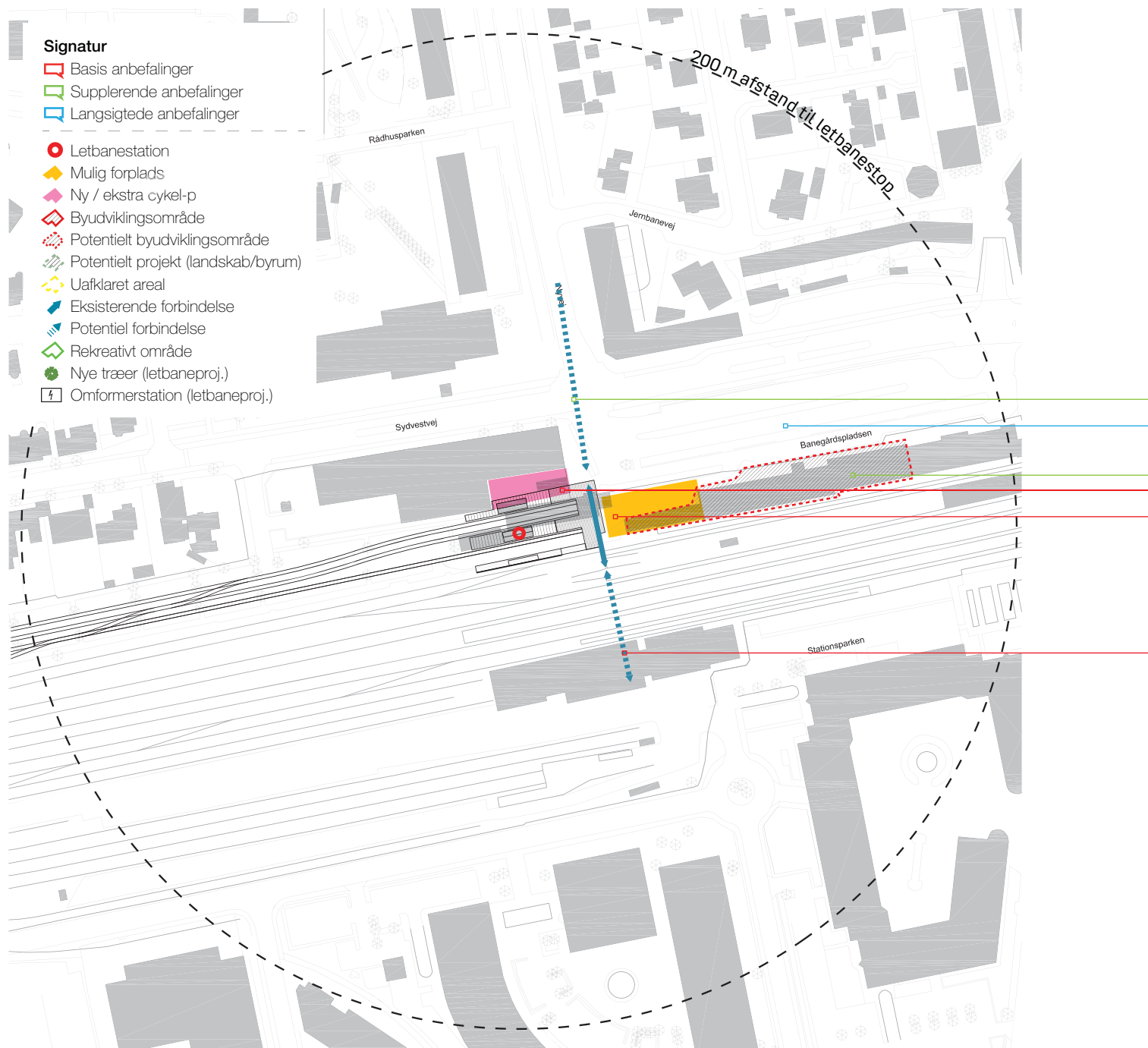
STATION Glostrup

Station Glostrup er en omskiftestation ved Glostrup S-togsstation og et regionalt trafikknudepunkt. Stationen bliver den travleste station på letbanen. Stationen ligger med en anonym placering med en høj naboejendom mod nord og de åbne sporarealer for S-tog og fjern tog mod syd. Forpladsen placeres mest logisk i forlængelse af letbaneperronerne ved

trappenedgangen med adgang til S-tog og regional tog. Der er mulighed for at skabe en forplads, der udover at opfylde de mange funktionelle krav, synliggør letbanestationen og afspejler, at stationen er den største på letbanestrækningen og har en central placering i byen. Med en god fysisk og visuel sammenhæng med Nyvej og Banegårdspladsen ligger der et

stort potentiale i udvikling af forpladsen som en integreret del af trafikpladsen og bymidten. Der er ligeledes et behov for at forstærke forpladsens rumlige karakter som led i at skabe et attraktivt byrum.

Stationen etableres som side- og ø-perron.



Der kan med fordel skabes en "mental" forbindelse til letbanestationen, der ligger placeret bag en bygning. Dels gennem en forplads, der "trækker stationen ud i rummet" og dels med wayfinding eller tilsvarende.

Ved en fremtidig omlægning af busterminalen kan der skabes en bedre samlet helhed i området herunder en bedre kobling mellem bus, tog, letbane, kiss & ride mv.

Ejendommen, der tidligere indeholdt posthus og kontorer, er til salg. Der kan med fordel overvejes tiltag, der sikrer, at et nybyggeri bedst muligt bliver tilpasset planlægningen af området som helhed, f.eks. gennem et OPP-projekt.

Der forventes et behov for etablering af flere stationsnære cykelparkeringspladser, der med fordel kan koordineres med DSB i forbindelse med retablering af eksisterende aflåste, overdækkede DSB-cykelparkeringer.

Her kan indrettes en forplads, der med fokus på synlighed og logisk fysisk sammenhæng, understøtter Glostrup Station som en vigtig omskiftningsstation. Forpladsen kan danne god kobling mellem letbane, S-tog og fjern tog, busser og cykelparkering.

DSB har planer for modernisering af fjern togsterminalen med forlængelse af en vestlig tunnel mod syd som "navlestreng" samt en ny forplads ved Glostrup Ret.



Synliggørelse af station



Overdækket cykelparkering



Sammensmeltning af forplads og byrum



Eksempel på tryghedsskabelse ifbm. stitunnel

STATION v/ Glostrup Hospital

Stationen v/ Glostrup Hospital ligger i den vestlige side af Ring 3 med kort adgang til hospitalet som nærmeste nabo og med parcelhuskvarterer på modsatte side af Nordre Ringvej. Hovedparten af passagertrafikken er til og fra hospitalet. Hovedvægten af forpladsfunktioner ligger mest logisk tættest på hospitalet.

Ved etablering af forpladsen er der mulighed for at skabe en god kobling mellem hospitalets hovedindgang, tunnelopgangen og forpladsen. Forpladsen kan udformes i samspil med hospitalets markante beplantningsstruktur og dets store skala samtidig med, at den er inviterende i menneskelig skala.

Stationen etableres med sideperron.





Beplantningsmarkør



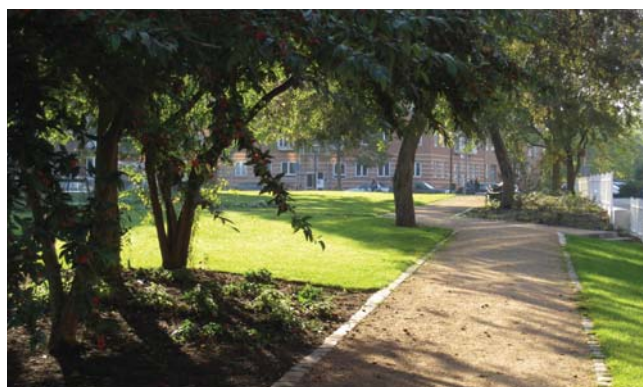
Adgangsforhold

Her kan indrettes en forplads, der sammen med det aktuelle hospitalsprojekt kan sikre en god og logisk forbindelse til hospitalet og bedst mulig placering af cykelparkering.

Her kan arbejdes med en beplantningsmarkør / skalaformidlende beplantning.

Graden af åbenhed mellem Ringvejen og hospitalet kan indgå som designparameter i hospitalsprojekt.

Her kan sikres gode og logiske adgangsforhold til tunnel og evt. udvidelse af plads til cykelparkering.



Kig og stiftorløb igennem beplantning



Enkel men synlig cykelparkering

STATION v/Ejbydal

Stationen v/ Ejbydal placeres nord for Ejbydalsvejs tilslutning til ringvejen. Stationen ligger ved et markant skovbælte, der ligger mellem Nordre Ringvej og Ejby erhvervsområde. Med en placering af stationsforpladsen i en rydning i skovbæltet åbnes der for en fysisk og visuel forbindelse mellem Ejby erhvervsområde

og boligområderne vest for ringvejen. Der er et potentiale i, at forpladsen formidler og styrker sammenhængen mellem områderne på hver sin side af vejen, styrker synligheden af byudviklingsområdet og fremhæver kontrasten mellem by og skov.

Stationen etableres med sideperron.



Areal udlagt til boligbebyggelse i kommuneplan. Tidshorisont for evt. byggeri er uvis. Der kan i den fremtidige planlægning med fordel sikres god forbindelse til letbanestationen.

For at understøtte byudviklingen af Ejby erhvervsområde kan der skabes større visuel forbindelse på tværs mellem erhvervsområdet og Ring 3.

Glostrup Kommune har fået udarbejdet et skitseforslag til indretning af forplads på dette areal. Kommunen ønsker en rydning af ca. 100 m løvtræsbælte og en åbning ind til erhvervsområdet.

En fremtidig udvikling i erhvervsområdet (herunder en fortætning) vil have stor indflydelse for områdets betydning som en aktiv nabo til letbanen. Det kan med fordel sikres, at byudvikling sker, så aktive facader i nybyggeri vender ud mod adgangsvejen til letbanen.

Her kan etableres gode adgangsforhold til letbanestationen.

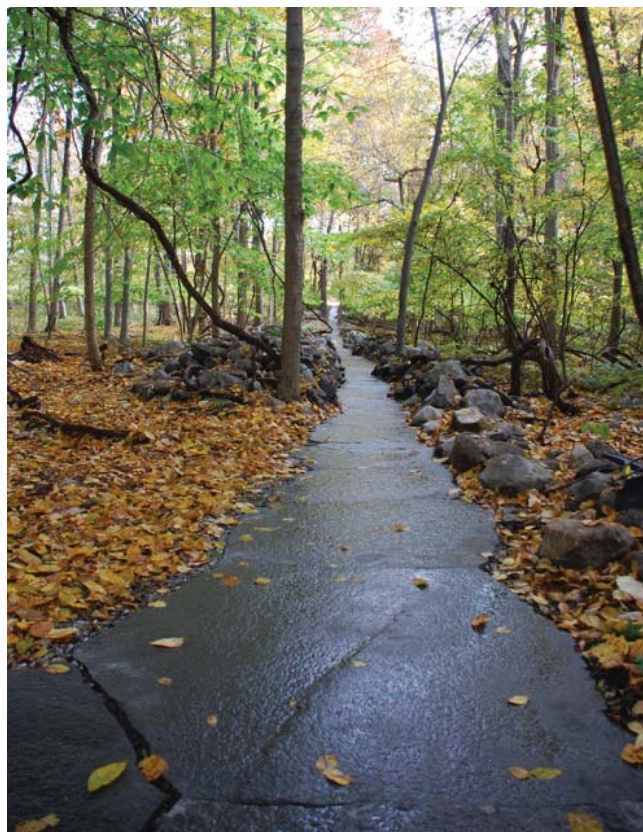
Det kan overvejes at etablere en langsgående stiforbindelse i det grønne bælte for at styrke den ønskede byudvikling ved at tilføre området flere rekreative værdier.



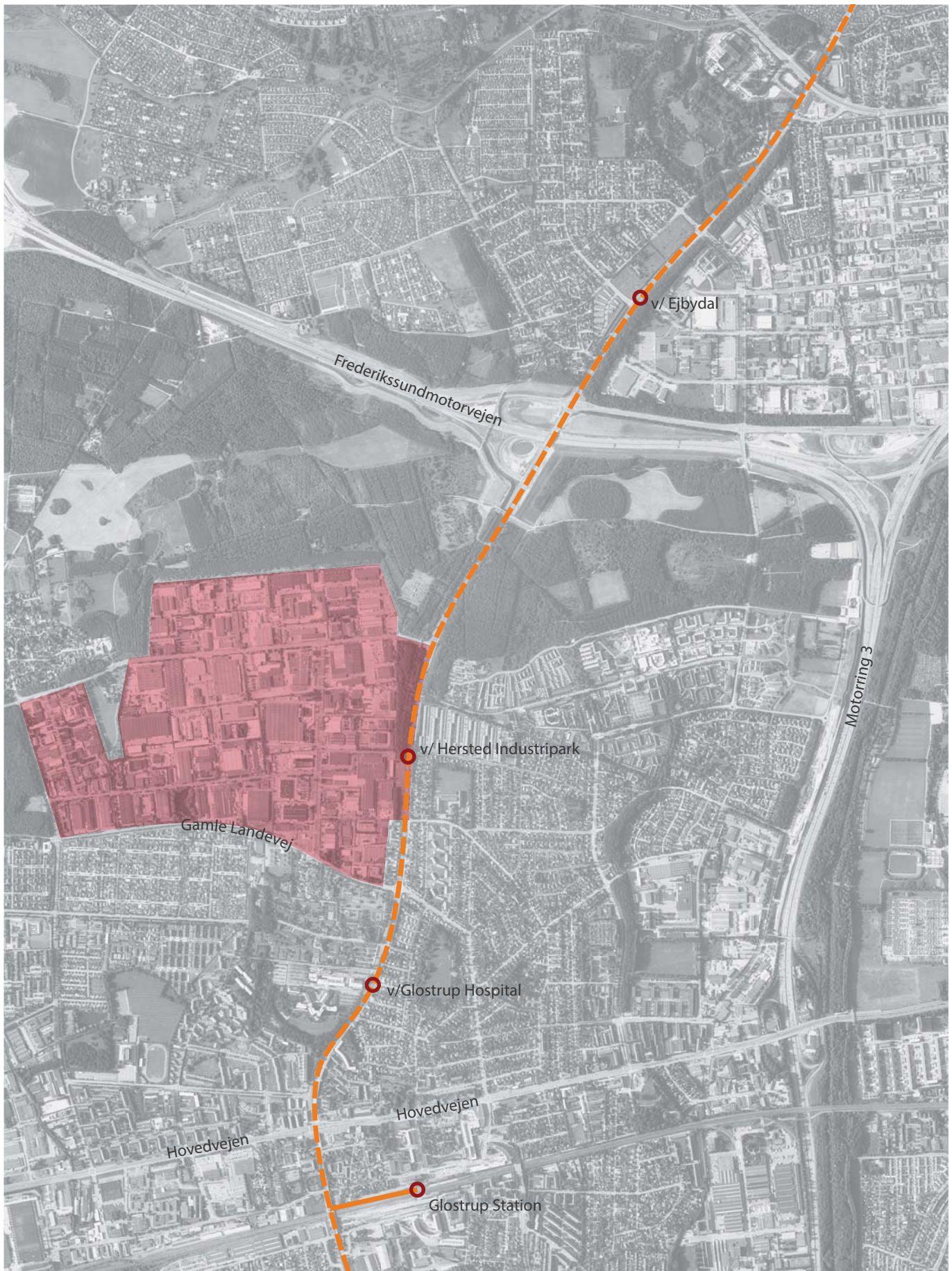
God stiforbindelse



Kig til erhvervsområde gennem beplantning



Rekreativ stiforbindelse gennem beplantningsbælte



Albertslund Kommune

"[...] varieret og levende boligby, hvor nye boliger spiller godt sammen med den omfattende fornyelse som mange af byens boligområder gennemgår de kommende år. Alt sammen noget, der gør Albertslund til en attraktiv by, også for nye borgere [...] Letbanen i Ring 3 er et fælles projekt mellem alle kommunerne i Ringbysamarbejdet og i 2020 får Hersted Industripark et stop på letbanen. Det betyder, at industriparken bliver forbundet med alle byområderne langs ringbanen." Borgmester Steen Christiansen, 2013

Albertslund Kommune dækker et område på 23.18 km².

På en strækning langs Ring 3 grænser Albertslund Kommune op til Glostrup Kommune, hvor der etableres en station, der primært skal betjene erhvervsområdet Hersted Industripark i Albertslund Kommune.

Stationer:
v/Hersted Industripark (ligger i Glostrup Kommune)

Infrastruktur

Motorring 04 gennemskærer naturområderne ved Vestskoven og Store Vejleå

og udgør et markant infrastrukturelt anlæg i kommunen. Mod nord afgrænses kommunen af Frederikssundsmotorvejen. I den sydlige del af kommunen løber Roskildevej samt S-tog og regionaltog i vest-østlig retning. I den østligste del af kommunen ved Hersted Industripark tangerer Ring 3 Albertslund Kommune.

Typologi

Albertslund er et godt eksempel på den planlagte by, med meget tæt-lav boligbebyggelse bl.a. Albertslund Syd. Herstedøster, Herstedvester og Risby er oprindelige landsbyer, der er godt

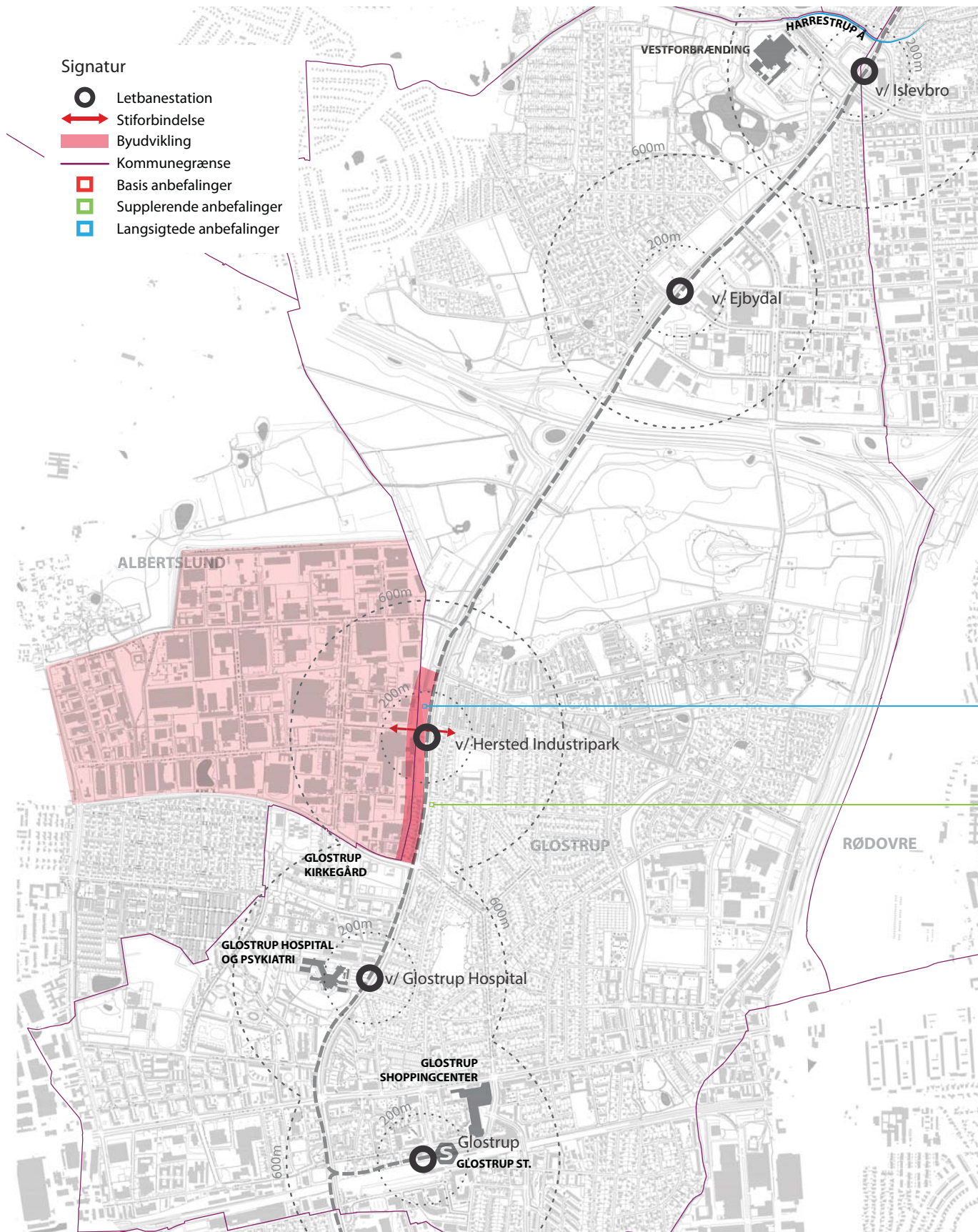
bevarede.

Hersted Industripark er et 160 ha stort erhvervs- og industriområdet i det nordlige Albertslund, tæt på Vestskoven og Herstedvester Landsby. Det forventes, at erhvervsområdet i de kommende år vil undergå en større udvikling.

Landskab

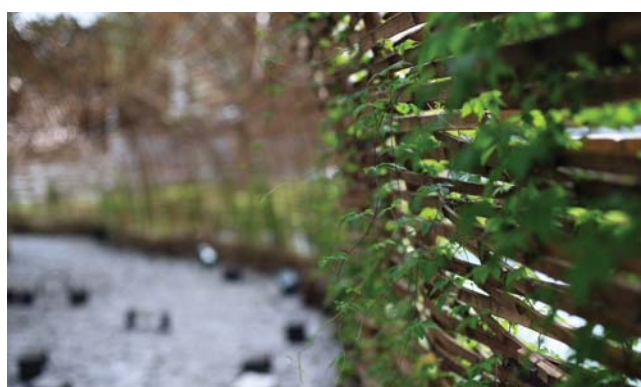
Vestskoven og Vejleådalene udgør de vigtigste naturområder i Albertslund Kommune. Vestskoven ligger i kommunens nordlige del, mens dalen med Store Vejleå afgrænser kommunen mod vest. Skov og grønne områder udgør omkring 60% af kommunens samlede areal.

STRÆKNING Albertslund





DOLL (Danish Outdoor Lighting Lab) hvor fremtidens belysningsteknologi testes



Grøn afskærmning

Understøtte at det nye byudviklingsområde kan opnå en stærk identitet ved at lade byudviklingsområdet koble sig fysisk og visuelt til Ring 3.
Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.

Sikre visuel og grøn afskærmning mod de private ejendomme, der støder op til vejen.



Belysning og belægning giver vejrummet en stærk identitet

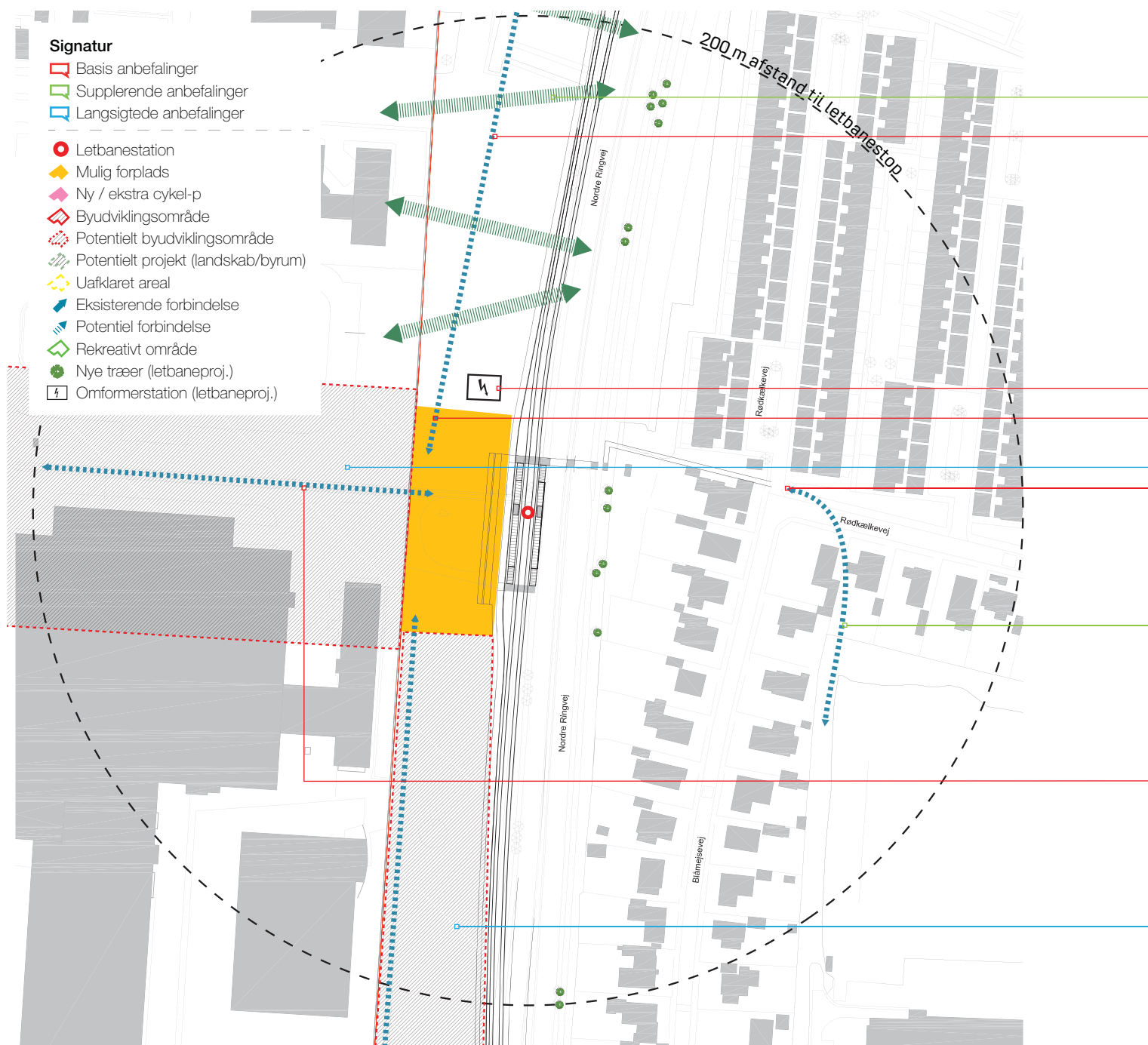
STATION v/ Hersted Industripark

Stationen v/ Hersted Industripark ligger umiddelbart øst for kommunegrænsen mellem Albertslund Kommune og Glostrup Kommune. Stationen ligger for enden af en grøn skovkile, den sydlige spids af Vestskoven, som danner en rumlig afgrænsning mod nord. Hersted Industripark, der ligger trukket tilbage fra Nordre Ringvej, udgør stationens

primære opland, og forpladsfunktioner placeres mest logisk på denne side af stationen. Der er gode muligheder for ved udformning af forpladsen og ved fremtidig planlægning af området, at understøtte og fremhæve kontrasten mellem skoven og erhvervsområdet, hvilket kendetegner stedet i dag. Der er også et stort potentiale for, at forpladsen kan danne kobling til

og synlighed af DOLL (Danish Outdoor Lighting Lab) i Hersted Industripark, hvor fremtidens belysningsteknologier testes i skala 1:1. Forpladsen har ligeledes et stort potentiale for at danne sammenhæng mellem Nordre Ringvej og et fremtidigt centerområde i Hersted Industripark.

Stationen etableres med sideperron.



For at understøtte byudviklingen af Hersted Industripark kan det overvejes at lave kiler i beplantningsbæltet, så der skabes større visuel forbindelse på tværs mellem området og Ring 3. Alternativt blot markeringer som lysspor, der henviser til DOLL.

Der kan etableres en direkte stiforbindelse mellem letbanestationen og eksisterende stinet.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Glostrup kommune har fået udarbejdet skitseforslag til indretning af forplads med stationsfaciliteter på dette areal.

Areal i forlængelse af letbanestation udlagt til centerformål (udstrækning ukendt). Det kan sikres at nybyggeri orienterer sig med aktive facader mod vejadgangen til letbanestationen.

Der kan sikres god og sikker tilslutning af ny stiforbindelse til eksisterende vejnet.

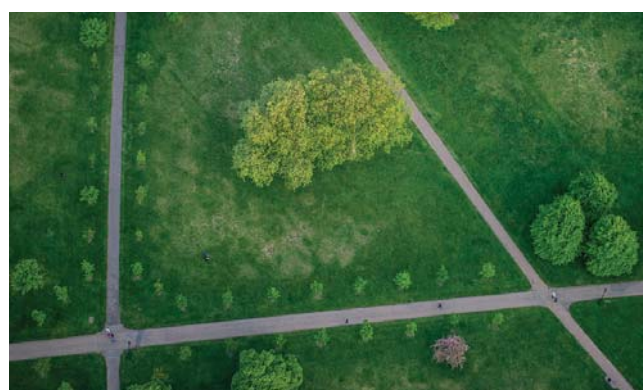
Det kan overvejes at etablere en mere direkte stiforbindelse mellem Nordvangskolen og letbanestationen.

Her kan etableres gode adgangsforhold mellem letbanestationen og erhvervsområdet.

Areal udlagt til erhverv i 5-6 etager i kommuneplan. Der kan med fordel sikres gode adgangsforhold til letbanestation, evt. med kobling til eksist. vejnet syd for området. Ved udbygning kan der sikres god visuel kontakt mellem Ring 3 og Hersted Industripark.



Synlighed til DOLL fra letbanen



Stiforbindelser



Gode adgangsforhold



Rødovre Kommune

“Vi vil skabe en bæredygtig vækst, der bygger videre på det vi har og som samtidig sikrer, at Rødovre også i fremtiden er en god forstad både at bo og arbejde i. De seneste prognoser viser, at vi bliver flere og flere i Rødovre. Det er en positiv udvikling og vi er glade for, at flere har lyst til at bo i vores by. Nu er vores opgave at sikre plads til os alle sammen og også fremover til endnu flere nye borgere.” Borgmester Erik Nielsen, 2014

Rødovre Kommune dækker et område på 12.18 km².

Der etableres 0.9 km. letbane og en station: v/Islevbro.

Infrastruktur

Ring 3 danner, på en kort strækning på ca. 1 km, den nordvestlige grænse mod Herlev. To store veje gennemskærer Rødovre Kommune i nord-sydgående retning: Rødovrevej mod øst og Tårnvej mod vest. I den øst-vestlige retning er de gennemgående veje Slotsherrensvej, Jyllingevej og Roskildevej. S-togsstationen i Rødovre er placeret ved kommunegrænsen mod syd og har forbindelse mod København og Høje Taastrup.

Typologi

Hele kommunen er relativ tæt bebygget, hovedsagelig med boliger. Bebyggelsen er mod nord domineret af villakvarterer, men går over i rækkehuse og etagebyggeri længere sydpå. Allersydligst mellem Roskildevej og Vestbanen ligger højhusbyggeriet Kærene. Mod nord mellem Ring 3 og motorvej E47 ligger et større industrikvarter som fortsætter ind i Glostrup Kommune. Et mindre industriområde nord for Rødovre Centrum er gradvis under omlægning til serviceerhverv og boliger. Et industrikvarter med bl.a. Irmas hovedkvarter strækker sig i sydvest ind over grænsen til Brøndby. Kommunecentret med rådhus, domhus, hovedbibliotek, kulturhuset Viften og

Rødovre Centrum ligger midt i kommunen, tæt på den oprindelige landsby. I den oprindelige landsby ligger Rødovre Kirke, Rødovre Skole og Rødovregård med Heerup Museum.

Landskab

Rødovre Kommune er domineret af mange boligbebyggelser og industriområder, der kun levner plads til få rekreative grønne arealer, primært i form af boldbaner. Det eneste større rekreative område er Vestvolden, der løber gennem kommunens nordlige bydel Islev og som mod vest danner grænsen til Glostrup. Vestvolden byder på mange forskellige rekreative sportslige aktiviteter og rummer tillige store rekreative arealer som Vestskoven, Damhussøen, Damhusengen.

STRÆKNING Rødovre



Sikre visuel og grøn afskærmning mod de private ejendomme, der støder op til vejen.

Tydeliggøre og synliggøre åens forløb. Bearbejde åens landskabsrum, så der skabes en landskabelig beplantet buffer mellem HF Nørrevang og CMC. En grøn åbrink kan forstærke karakteren.

Tilpasse en åben, urban plantning langs Nordre Ringvej, der koordineres med projektet for CMC på den modsatte side af ringvejen.

Fastholde den markante beplantningsmarkør i form af store popler. Beplantningen har regional betydning og tydeliggør det infrastrukturelle krydsningspunkt.



Harrestrup Å på strækning, hvor den ikke løber i betonkanal. Større naturværdi



Hvidtjørn. Kan anvendes som del af landskabsplantering langs åen



Beplantning med urban karakter

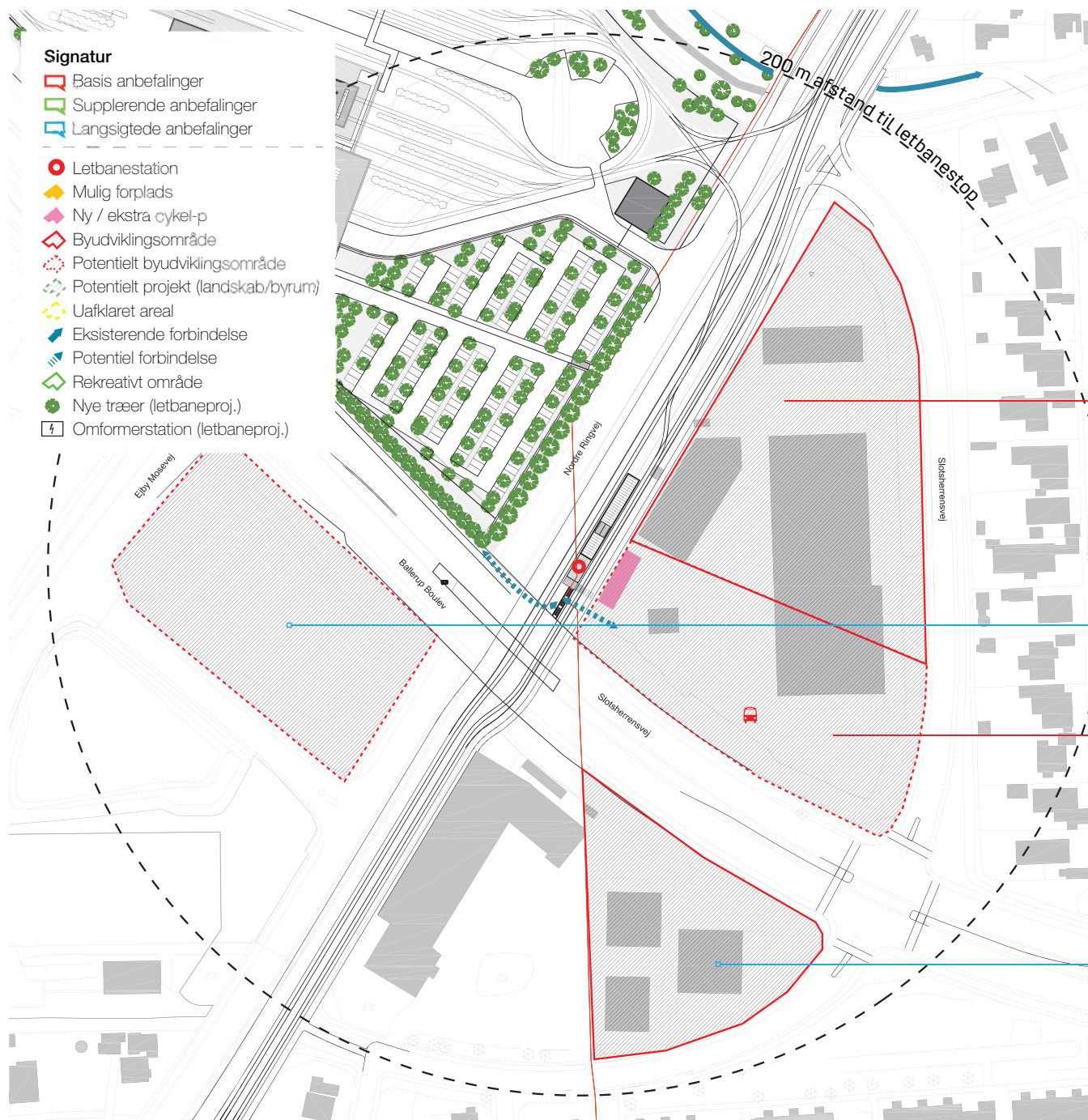
STATION v/ Islevbro

Stationen v/ Islevbro er placeret i østsiden af vejen nord for overføringen af Slotsherrensvej/Ballerup Boulevard og kommunegrænsen mod Glostrup Kommune. Stationen ligger over for letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter, der mod Nordre Ringvej afgrænses af en markant træække. Ud for stationen er der mulighed for at

skabe en større ankomstplads, der byder velkommen til Rødovre Kommune. På denne ankomstplads/forplads vil det være muligt at skabe en integreret trafikplads med gode forbindelser mellem bustrafik, kiss&ride og letbanen. Der er samtidig en mulighed for at understøtte en rumlig/ skalamæssig markering af krydsningen mellem Nordre Ringvej og Ballerup

Boulevard/Slotsherrensvej.

Stationen etableres med Ø-perron, og det er muligt at skifte til bus.



Privat areal med projekt for kommende opbevaringscenter. Det kan i planlægningen sikres, at byggeriet får en aktiv facade mod Nordre Ringvej og den kommende letbanestation.

Byudviklingsområde med mulighed for opførelse af erhvervsbyggeri f.eks. i form af punkthuse. Der kan med fordel sikres gode adgangsforhold til letbanestationen.

Kommende forplads til letbanestation med busvendeplads og kiss & ride. Der kan ligeledes etableres cykelparkering og sikres god adgang mellem forplads og station. Der kan arbejdes med en grøn struktur langs Ballerup Boulevard, der fremhæver stedet som et infrastrukturelt knudepunkt.

Byudviklingsområde. Der kan med fordel sikres gode adgangsforhold til letbanestationen.



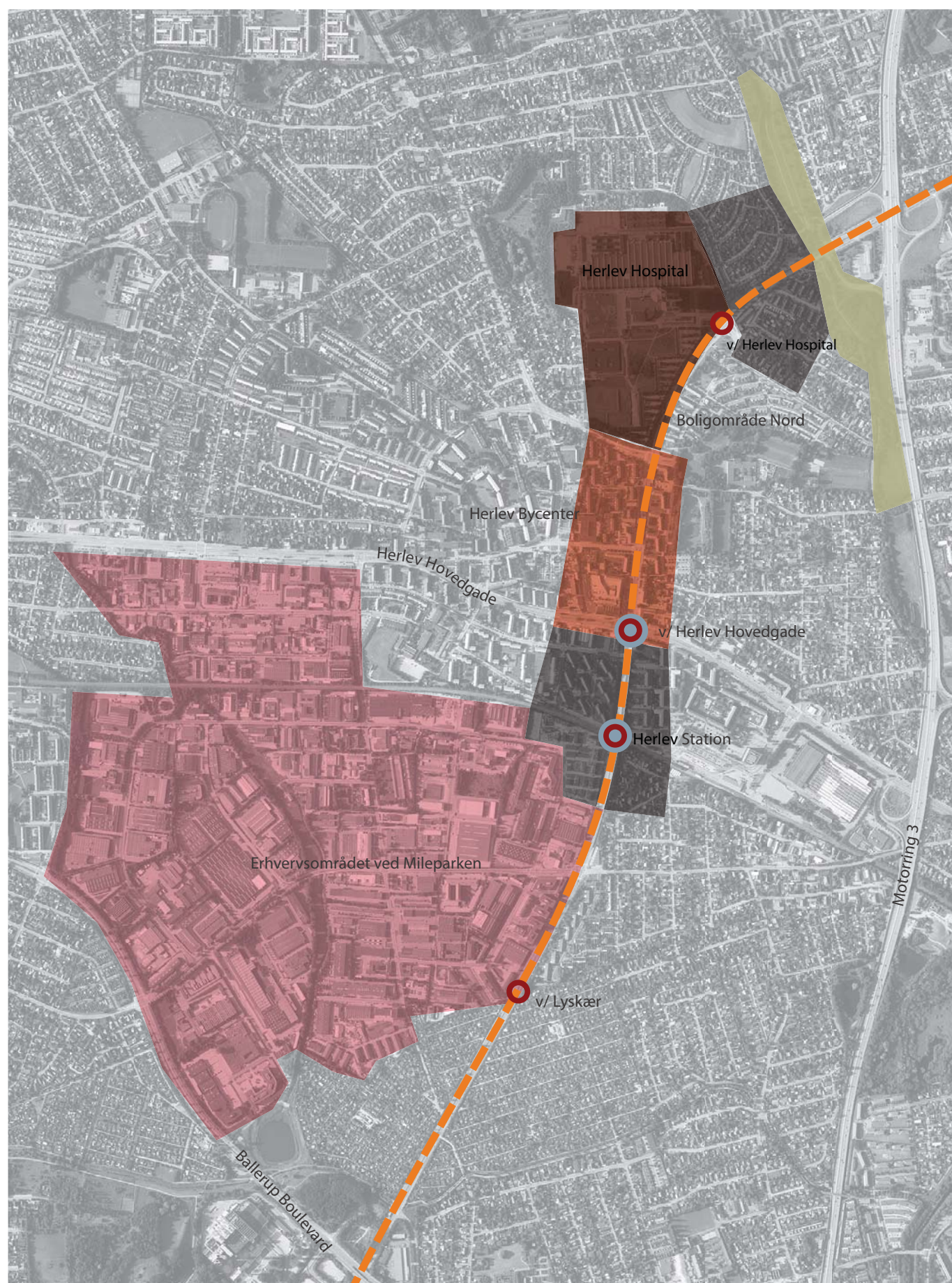
Kobling af bus og letbane



Forpladsareal og byrum



Gode adgangsforhold til letbanestation



Herlev Kommune

“Herlev er en by i udvikling, hvor det skal være attraktivt at bo, leve og arbejde. En række anlægsprojekter vil definere fremtidens Herlev: Et nyt center for udvalgsvarer er planlagt ved stationen på DISA-grunden, og Hospitalet - Herlevs største arbejdsplads - bliver endnu større. Men den største forandring vil komme med etableringen af letbanen. Letbanen bringer Herlev tættere på vores naboer, og flere vil benytte sig af vores kulturelle og kommercielle tilbud. Med letbanen skabes også et bedre grundlag for at etablere nye arbejdspladser og tiltrække nye virksomheder.” Borgmester Thomas Gyldal Petersen, 2014

Herlev Kommune dækker et område på 12 km² og er arealmæssigt den tredjemindste kommune i Danmark.

Der etableres 2.5 km. letbane og fire stationer:

v/Lyskær

Herlev station

v/Herlev Hovedgade

v/Herlev Hospital

Infrastruktur

Flere store veje løber gennem kommunen. I det sydøstlige hjørne gennemskærer Ring 3 kommunen, mens Ring 4 blot snitter kommunens nordvestlige hjørne. Længere mod øst krydser motorvej E55 gennem kommunen. Skovlundevej / Herlev Bygade og Hjortespringvej udspringer fra Ring 3 og løber mod henholdsvis øst og nord. Fra Herlev station, syd for Herlev Hovedgade,

er der forbindelse med S-togslinjen mod Frederikssund og København, ligesom flere buslinjer udgår herfra.

Typologi

Herlev Kommune er domineret af store beboelsesområder med både etageejendomme, villakvarterer og rækkehuse. Langt de fleste er placeret syd for Klausdalsbrovej. Mange af de store etageejendomme har tilknyttet grønne arealer og sportsbaner, hvilket skaber lys og luft i bebyggelserne. Herlev bycenter er koncentreret omkring Herlev Hovedgade, hvor også Herlev Kirke og gadekæret ligger, men et egentligt landsbycenter er der ikke tale om. Handelslivet i Herlev er koncentreret omkring Hovedgaden og Herlev butikscenter, et mindre område, der samlet set benævnes Herlev Bymidte. I kommunens sydvestlige hjørne, mellem

Ring 3 og Skovlunde Byvej, ligger kommunens eneste industrikvarter, Mileparken. Mellem Mileparken og Glostrup Kommune ligger et mindre kolonihavekvarter: HF Islevgård. Danmarks højeste bygning, Herlev Hospital, er beliggende centralt i kommunen ud til Ring 3.

Landskab

Bortset fra enkelte byparker og sportsarealer ligger det største sammenhængende naturområde, Kagsåen, i kommunens nordlige del. Nord for Klausdalsbrovej strækker et større sammenhængende sø- og moselandskab, Sømosen, en af fingerplanens grønne kiler, sig ind i kommunen. Området har stor rekreativ værdi for kommunen og flere ride- og løbestier er anlagt her, ligesom golfbanen også er beliggende her.

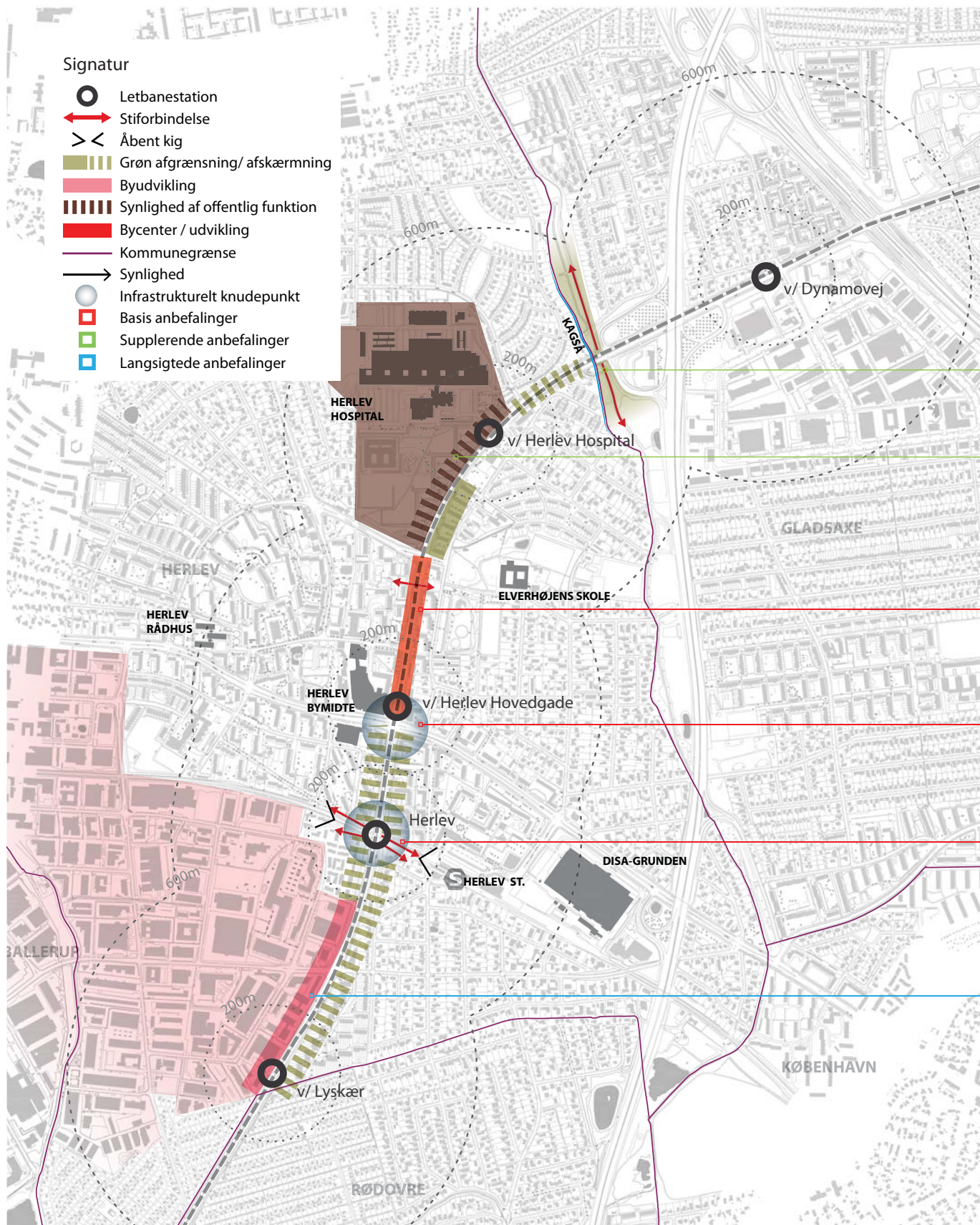
20.04.2015

Versions nr. 00

Byrumsprogrammer

Ringbysamarbejdet

STRÆKNING Herlev



Styrke udsynet og oplevelsen af Kagsåen.



Udsyn til landskabet ved Kagsåen som bevares og styrkes

Åbne mod Herlev Hospital, så funktionen bliver synlig og skabe tydelig forbindelse mellem stationen og Hospitalets forplads.



Der skabes større synlighed mod Herlev Hospital

Styrke skalaformidlende elementer, så rummet bliver trygt at opholde sig i for den lokale beboer.



Visuel forbindelse til s-tog

Fremhæve krydsningen mellem Herlev Hovedgade og Ring 3.

Styrke forbindelsen til S-toget, visuelt og adgangsmæssigt.

Understøtte at det nye byudviklingsområde kan opnå en stærk identitet ved at lade byudviklingsområdet koble sig fysisk og visuelt til Ring 3.
Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.



Byudviklingsområde med stærk identitet

STATION v/ Lyskær

Stationen v/ Lyskær placeres nord for et nyt signalreguleret kryds, hvor Lyskær tilsluttes ringvejen ved kommunegrænsen til Rødovre Kommune. Stationen ligger i et vejrum uden markant rumlig afgrænsning, på grænsen mellem Lyskær erhvervsområde og et stort kolonihaveområde mod syd. Der ligger et stort potentiale i, at forpladsen kan udgøre

en 'port' til byomdannelsesområdet og kan indgå som en synlig og integreret del af kommunens klimatilpasningsstrategi.

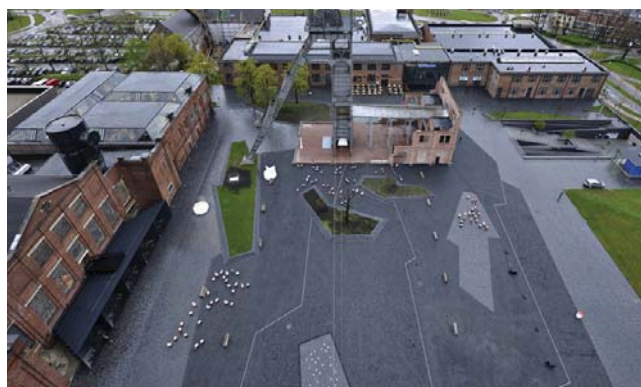
Stationen etableres med sideperron.



Stationsnært areal har potentiale som nyt grønt byrum som led i den kommunale klimatilpasningsstrategi.

Der kan med fordel etableres en forplads med cykelparkering i tilknytning til ny vejforbindelse til Lyskær.

Der kan etableres en ny stiforbindelse til bolig- og kolonihaveområde.



Storskala byrum med grønne elementer



Forplads med cykelparkering



Stiforbindelse

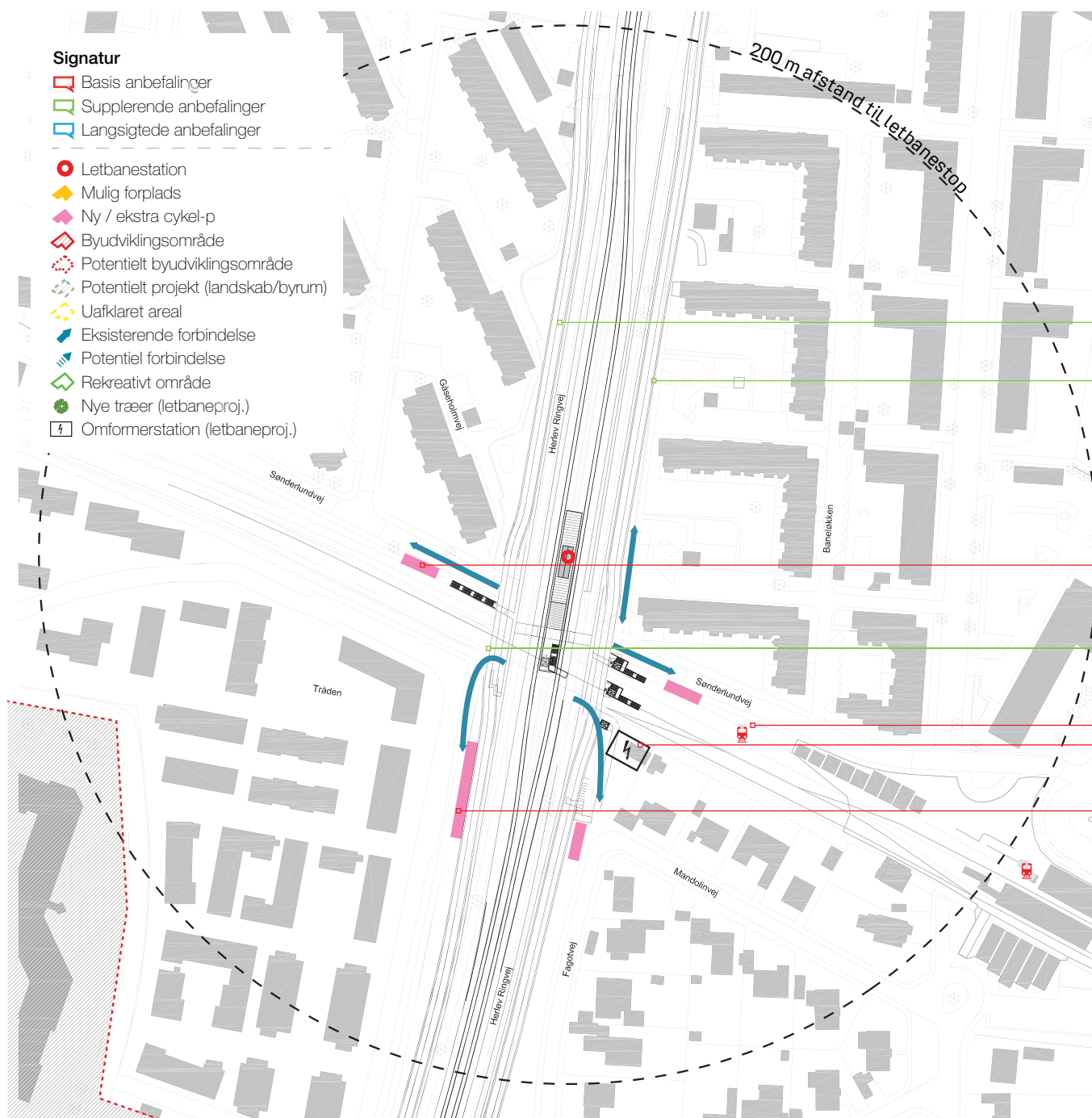
STATION Herlev

Station Herlev er en omstigningsstation placeret på Ring 3s bro over Sønderlundvej og S-banen og ligger i nærheden af Herlev S-togsstation.

Vejrummet omkring stationen er afgrænset mod omgivelserne af støjskærme. Der er etageboliger som naboer på tre hjørner og parcelhuse på det sidste hjørne. Der er en udfordring i at etablere en

sammenhængende forplads på grund af manglende plads. Der ligger et potentiale i at markere krydsningen som et vigtigt infrastrukturelt knudepunkt.

Stationen etableres med sideperron, og der er omstigningsmulighed til S-tog.



Størstedelen af beplantningen langs strækningen fjernes, og de nye rumlige forhold for boligbebyggelsen kan overvejes som led i kommunens grønne strategi.

Her kan der etableres cykelparkering under hensyntagen til begrænsede pladsforhold.

Der kan sikres god og synlig stiforbindelse under banen. Der kan arbejdes med tryghedsskabende elementer i forbindelse med stien.

Der planlægges en mulig flytning af S-togsstationen for en tæt og logisk forbindelse mellem S-tog og letbane.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Her kan der etableres cykelparkering under hensyntagen til begrænsede pladsforhold.



Træer som rumdannende element



Synlig stiforbindelse under banen



Underføring med tryghedsskabende design



Cykelparkering ved begrænsede pladsforhold

STATION v/Herlev Hovedgade

Stationen v/ Herlev Hovedgade er placeret nord for det store kryds ved Herlev Hovedgade, tæt ved Herlev Bymidte. Krydset er et stort urbant vejrum, der især præges af facaden på Herlev Bymidte, der på sigt forventes at blive aktiveret ud mod krydset. Af pladshensyn vil hovedvægten af forpladsfunktioner skulle placeres på østsiden af Herlev Ringvej. Der er et

potentiale i, at forpladsen understøtter krydset som et vigtigt infrastrukturelt knudepunkt med urban karakter. Der er behov for at forstærke oplevelsen af et rumligt velafgrænset byrum.

Stationen etableres med sideperron. Der er omstigningsmulighed til bus.



Adgangsforhold til tunnel under Herlev Ringvej kan med fordel prioriteres højt. Der kan arbejdes med tryghedsskabende elementer i forbindelse med underføringen.

Nyt ejendomsprojekt på posthusgrunden.

Der kan arbejdes for en fremtidig åbning af butikscenterets facade ud mod vejen. En evt. åbning vil have en stor betydning for aktivering af byrummet omkring letbanestationen og krydset.

Her kan der etableres en forplads. Eksisterende cykelparkering forsvinder og der er en pladmæssig udfordring i etablering af ny, stationsnær cykelparkering.

Her kan der etableres forplads med cykelparkering under hensyntagen til begrænsede pladsforhold.

Der kan arbejdes for en fremtidig åbning af facade ud mod vejen. En evt. åbning vil have en stor betydning for aktivering af byrummet omkring krydset.

Der kan arbejdes med en opprioritering af forbindelsen mellem Herlev Hovedgade og Herlev S-togs station som led i udviklingen af området omkring Herlev centrum.



Tryghedsskabende design af underføring



Cykelparkering ved begrænsede pladsforhold



Åbne stueetager aktiverer byrummet

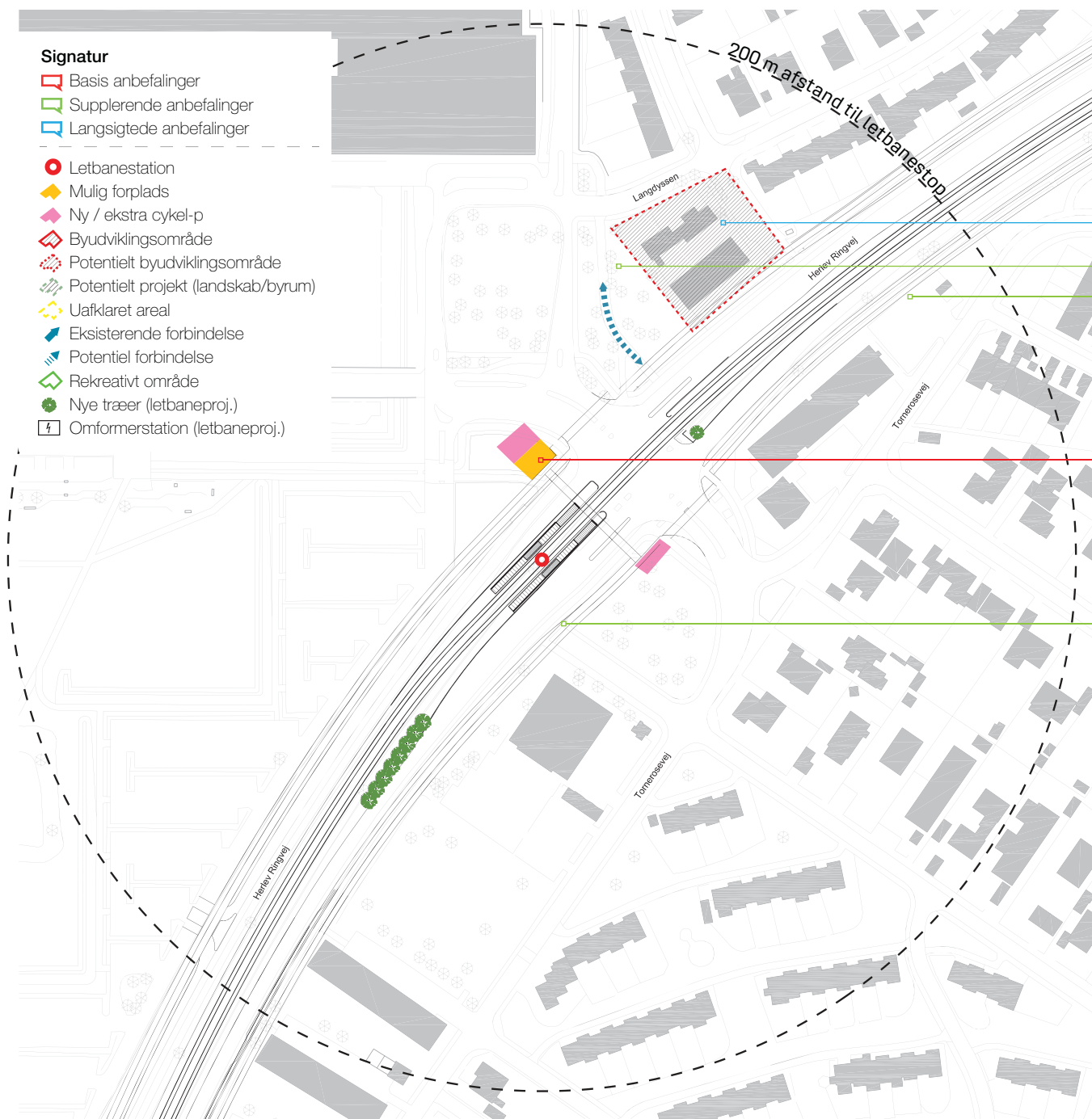
STATION v/Herlev Hospital

Stationen v/ Herlev Hospital placeres syd for indkørslen til hospitalet.

Stationen er beliggende i et åbent vejrum ved Herlev Hospital, der står som et lokalt og regionalt pejlemærke. På modsatte side af vejen ligger Præstebro Kirke omgivet af spredte træer som nabo. Hovedvægten af forpladsfunktioner ligger mest logisk tættest på hospitalet,

hvor der er gode muligheder for at skabe sammenhæng med adgangsforhold til hospitalet. Der ligger et potentiale i, at forpladsen spiller sammen med hospitalets fremtidige adgangsforhold, udearealer og beplantningsstruktur samt, at forpladsen afspejler hospitalets store skala.

Stationen ligger i midten af vejen og etableres med sideperron.



Areal med byudviklingspotentiale. Fremtidig anvendelse kan overvejes.

Lund-plantering er vigtig for områdets identitet. Træplantning kan med fordel bevares og styrkes.

Markant hæk langs vej forsvinder. Som led i kommunens grønne strategi kan der etableres nyt, strukturerende beplantningselement for at formidle overgang mellem vej og parkeringsplads.

Her kan der etableres en forplads med cykelparkering. Ved koordinering med landskabsprojekt for hospitalet kan der sikres god adgang til hospitalet og bedst mulig placering af cykelparkering.

Afstand mellem vejanlæg og kirke mindskes. Konsekvenserne for byrummet omkring kirken og bygningens forhold til omgivelserne kan overvejes og evt. ændres igennem terrænbearbejdning og beplantning.



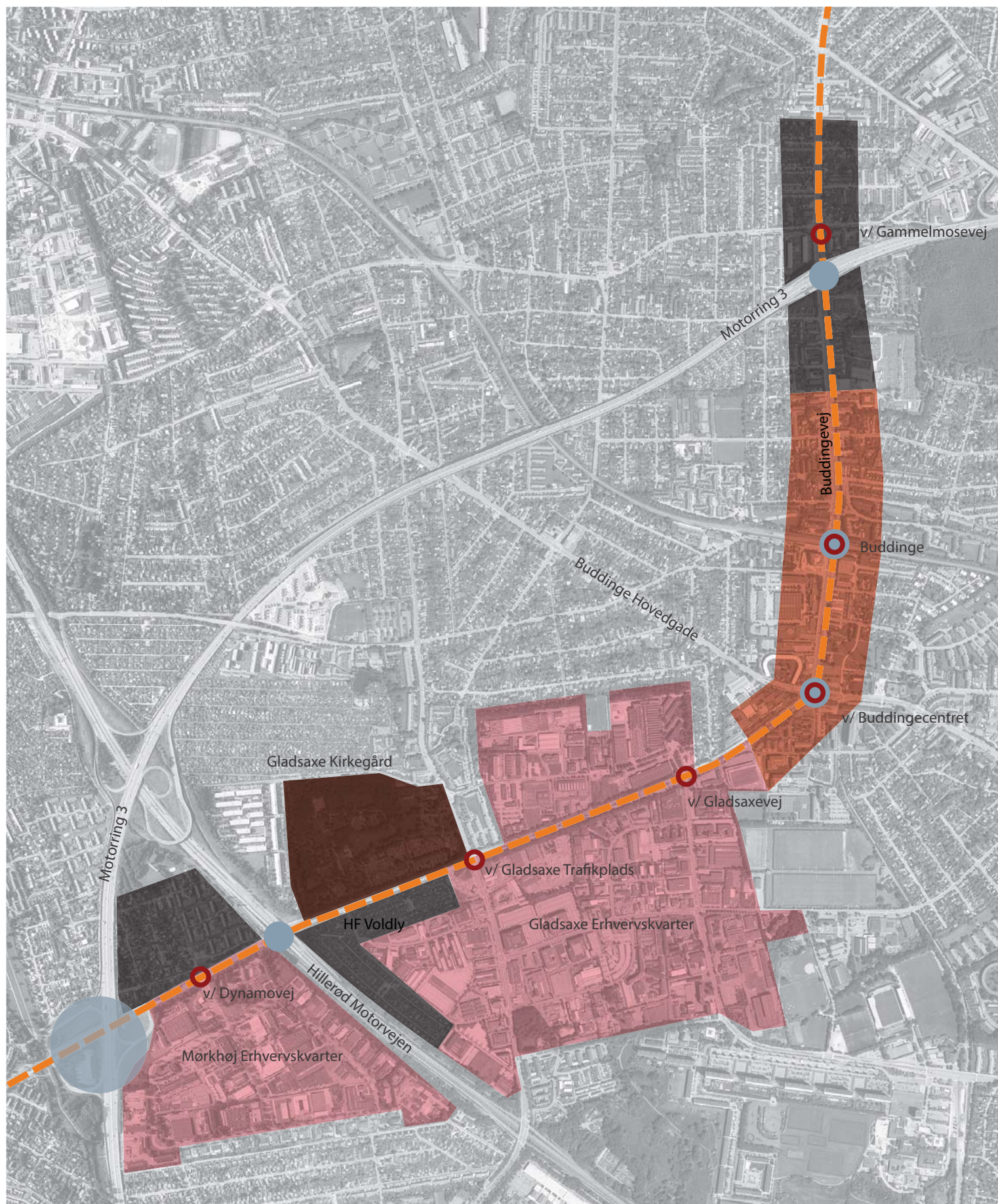
Beplantningslund



Strukturerende element



Cykelparkering



Gladsaxe Kommune

“Gladsaxe er allerede under forandring, og der vil komme til at ske store forandringer i de kommende år. Vi vil investere i fremtiden, samtidig med at vi sikrer en fortsat god social og miljømæssig balance. Vi skal skabe nye attraktive erhvervsområder, udvikle gode by- og boligområder samt skabe bedre og mere kollektiv trafik.” Borgmester Karin Søjberg Holst, 2012

Gladsaxe Kommune dækker et område på 24,94 km².

Der etableres 4,8 km. letbane og 6 stationer:

v/ Dynamovej
v/ Gladsaxe Trafikplads
v/ Gladsaxevej
v/ Buddingecentret
Buddinge
v/ Gammelmoesevej

Infrastruktur

Den tidligere Frederiksborgvej, der i dag hedder Søborg -, Buddinge - og Bagsværd Hovedgade, løber gennem kommunen

fra sydøst til nordvest. Bagsværdvej (Ring 4) løber øst-vest igennem Bagsværd i den nordlige del af kommunen. Kommunen gennemskæres desuden af Motorring 3 og Hillerød motorvejen. S-togslinjen mod Farum krydser kommunen og den kommende letbane krydser S-togslinjen ved Buddinge station. Gladsaxe Trafikplads, der betjener bustrafik, er beliggende ved krydset Gladsaxe Ringvej/Gladsaxe Møllevej, hvor der også etableres en letbanestation.

Typologi

De fleste boliger i kommunen stammer fra perioden 1945-70 og heraf er en stor del villaer, rækkehuse og

dobbelthuse. I 1960'erne blev de store betonelementbyggerier Høje Gladsaxe og Værebros Park opført. Der er en række store erhvervsdomiciler og et stort industrikrater ved Gladsaxe Møllevej samt et stort industrikrater i Bagsværd.

Landskab

Det meste af kommunen udgøres af et bakket morænelandskab, der falder ned mod Utterslev Mose i syd, mod Kagsåen i vest og mod Bagsværd Sø og Lyngby Sø i nord. Størstedelen af Bagsværd Sø ligger i kommunen. Der er flere parkarealer langs søen. Hareskoven, Smørmosen og Fedtmosen er vigtige rekreative områder ligesom Gyngemosen og Utterslev Mose (Københavns Kommune) er det mod syd.



Styrke skalaformidlende elementer, så rummet bliver trygt at opholde sig i.

Fremhæve og tydeliggøre krydsningspunkt.

Styrke forbindelsen til S-tog og busholdeplads, visuelt og fysisk.

Etablering af skalaformidlende og identitetsskabende beplantning.

Understøtte at det nye byudviklingsområde kan opnå en stærk identitet ved at lade byudviklingsområdet folde sig ud over Ring 3. Skabe forsidekarakter i menneskelig skala. Gladsaxe Kommunes planer om etablering af ny boulevardplantering er en del af dette.

Fastholde eksisterende beplantningsstruktur og skabe en ny visuel forbindelse mellem kirkegården og letbanen.

Sikre visuel og grøn afskærmning for kolonihaveforeningen.

Understøtte at byudviklingsområdet kan opnå en stærk identitet ved at lade det koble sig fysisk og visuelt til Ring 3.

Skabe forsidekarakter i menneskelig skala.

Fremhæve og tydeliggøre krydsningspunkt. Fastholde / retablere beplantningen, som markør af infrastrukturelt knudepunkt.



Træer som skalaformidlende elementer



Skalaformidlende og identitetsskabende beplantning.



Byudviklingsområde med stærk identitet.



Krydsningspunkt markeret med beplantning.

Stionen etableres med sideperron.



Afstand mellem vejanlæg og bygning reduceres. Den fysiske og visuelle sammenhæng/adskillelse kan bearbejdes.

Der kan med fordel etableres en forplads med cykelparkering her.

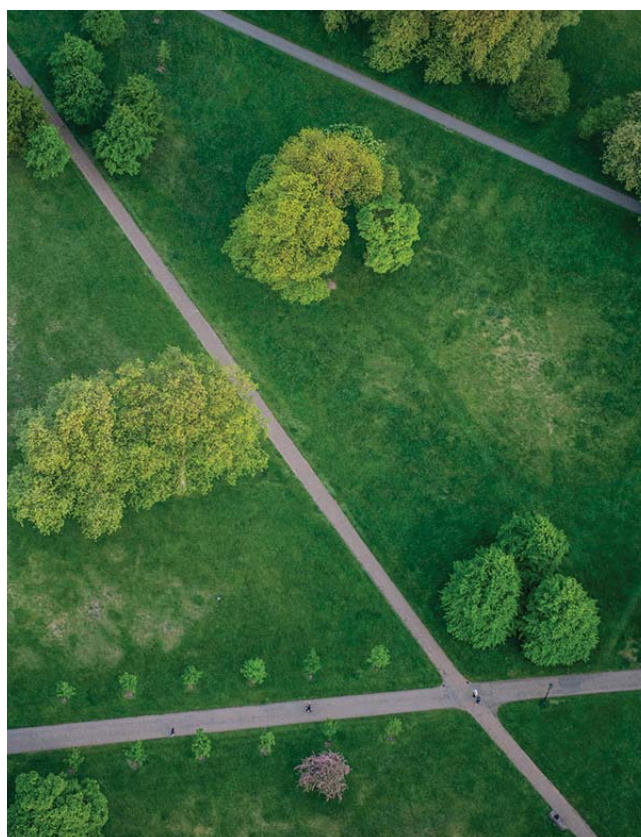
Der kan etableres en god stiforbindelse til institution og fritidsaktiviteter i det grønne område.

Der kan med fordel etableres en forplads med cykelparkering her.

Større stationsnært areal kan have et byudviklingspotentiale på sigt. Det er relevant at overveje den fremtidige visuelle sammenhæng med Ring 3.



Forplads med cykelparkering



Stiforbindelse



Stationsnær byudvikling

STATION v/ Gladsaxe Trafikplads

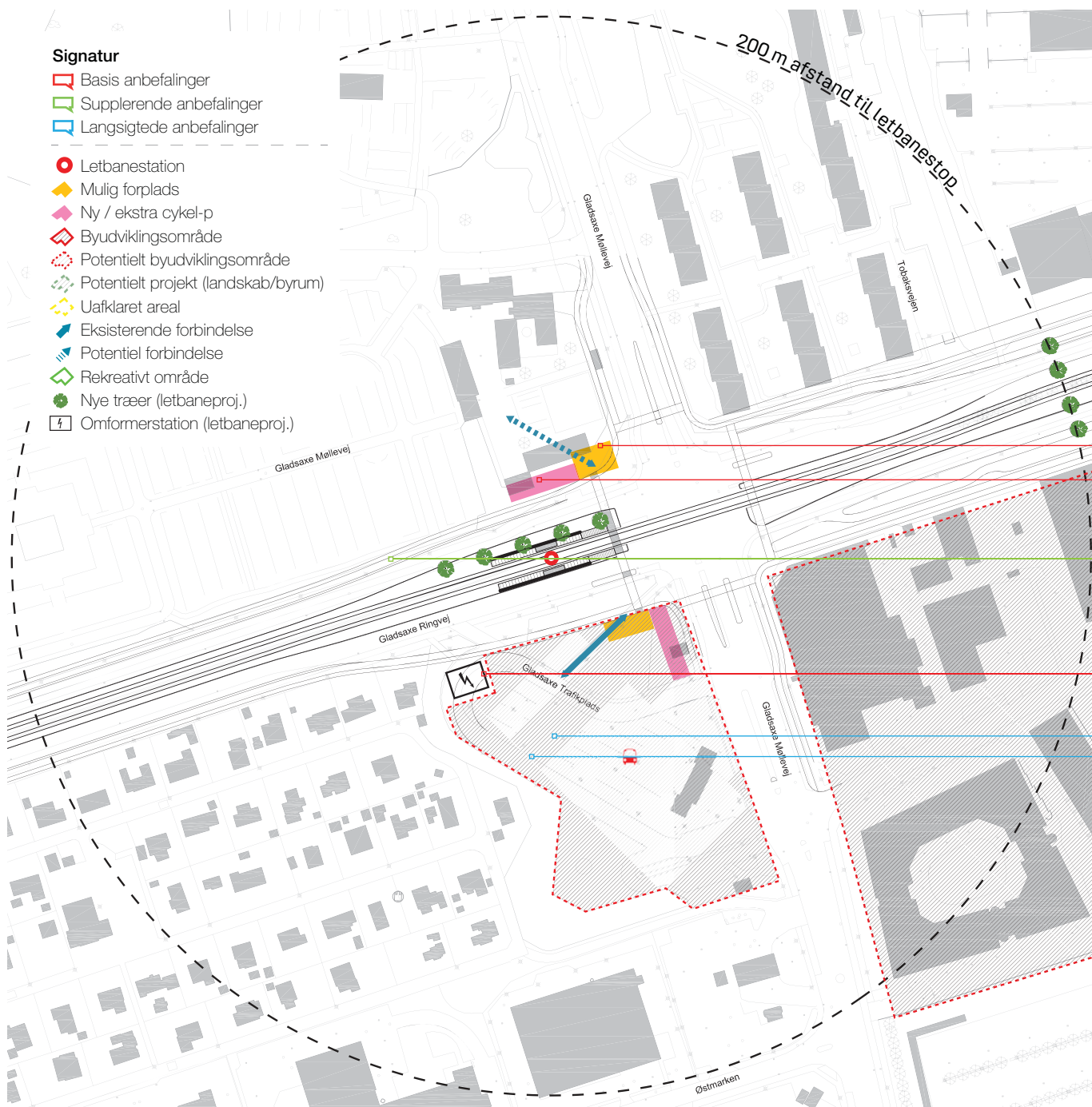
Stationen v/ Gladsaxe Trafikplads er placeret i midten af vejen, vest for krydset ved Gladsaxe Møllevej.

Stationen ligger ud for Gladsaxe Kirkegård, der sammen med etageboliger, udgør en rumlig afgrænsning mod nord, mens et kolonihaveområde, Gladsaxe Trafikplads og et erhvervsområde mod syd giver en

mere diffus rumlighed. Forpladsfunktioner kan fordeles på begge sider af krydset med hovedvægt på sydsiden ved Gladsaxe Trafikplads. Der ligger et potentiale i at skabe en forplads med urban karakter, der understreger stationen som en vigtig omskiftningsstation og nærmeste nabo til byudviklingsområdet langs den fremtidige Gladsaxe Boulevard. Der er ligeledes gode

muligheder for at synliggøre kirkegårdens grønne kvaliteter.

Stationen etableres med sideperron, og det er muligt for passagerer at skifte til bus.



Der kan i samarbejde med kirken arbejdes med etablering af en visuel og evt. fysisk forbindelse fra krydset og ind på kirkegården. Så vidt det er arealmæssigt muligt, kan der med fordel etableres en forplads her.

Der kan med fordel etableres cykelparkering i forbindelse med forpladser på begge sider af Gladsaxe Ringvej.

Der kan arbejdes med en strategi omkring indkig/afskærmning mellem Gladsaxe Ringvej og kirkegården, herunder beplantning og stiforløb på kirkegården.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Der er i Københavns Kommune planer om en fremtidig letbane langs Frederikssundsvej med Gladsaxe Trafikplads som endestation.

Trafikpladsen kan på sigt komme til at indgå som byudviklingsområde. Der kan arbejdes på at sikre gode fremtidige adgangsforhold og aktive facader i evt. nybyggeri.



Omskiftning mellem bus og letbane



Cykelparkering



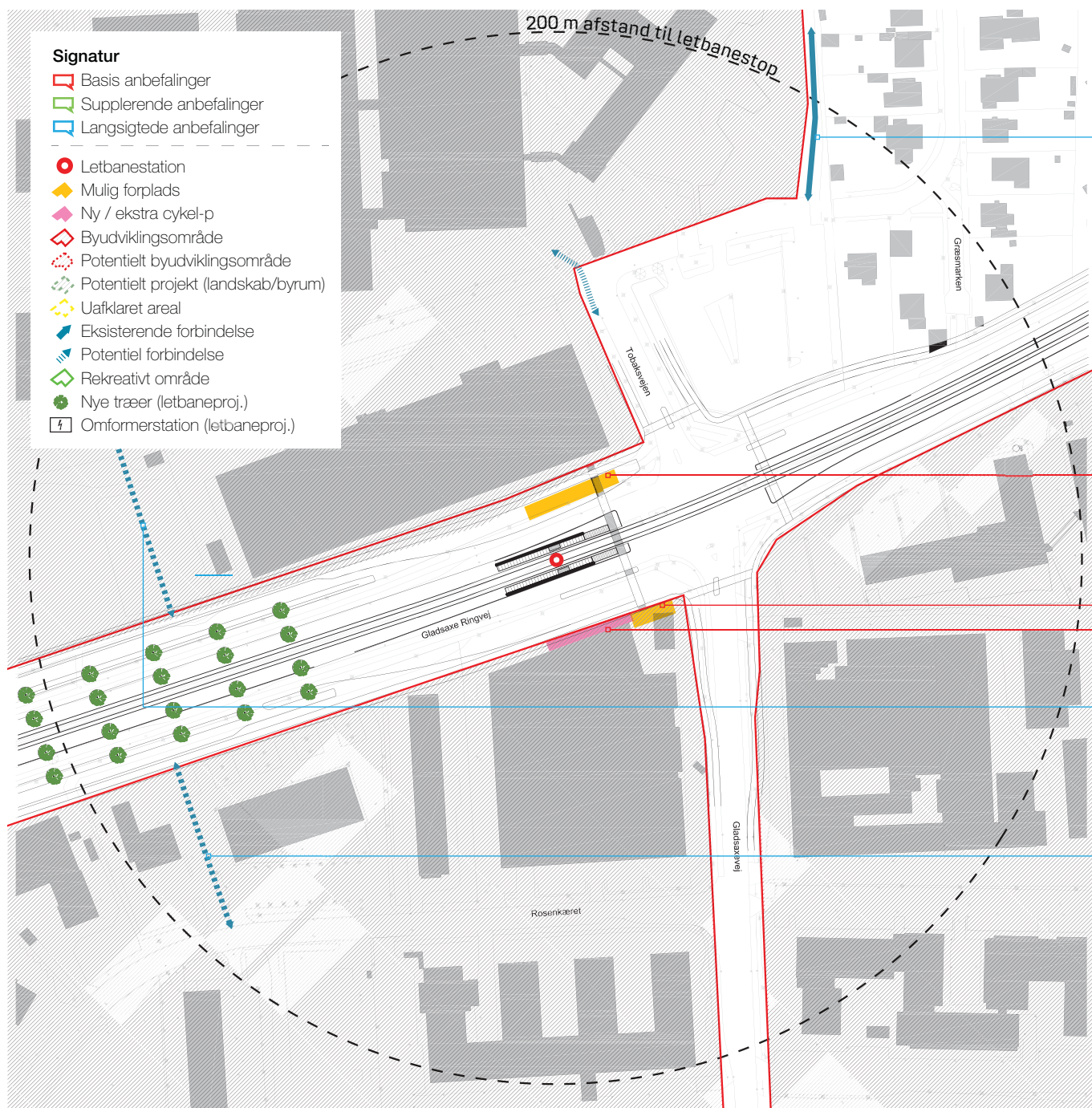
Visuel forbindelse og god stiforbindelse til kirkegården.

STATION v/ Gladsaxevej

Stationen v/ Gladsaxevej ligger lige vest for Gladsaxevej mellem byudviklingsområdet nord og syd for den fremtidige Gladsaxe Boulevard. I fremtiden bliver vejrummet rumligt afgrænset pga. boulevardplantningen og højere erhvervsbyggeri tættere på vejen. Forpladsfunktioner kan fordeles på begge sider af krydset. Der ligger et

potentiale i at skabe en forplads, der formidler sammenhængen mellem byudviklingsområderne på hver side af ringvejen og som afspejler områdets fremtidige anvendelse.

Stationen etableres med sideperron, og det er muligt at skifte til bus.





God forbindelse mellem station og eksisterende stinet.



Forplads på begrænset areal.

Der kan sikres god forbindelse mellem letbanestation og eksisterende stinet.

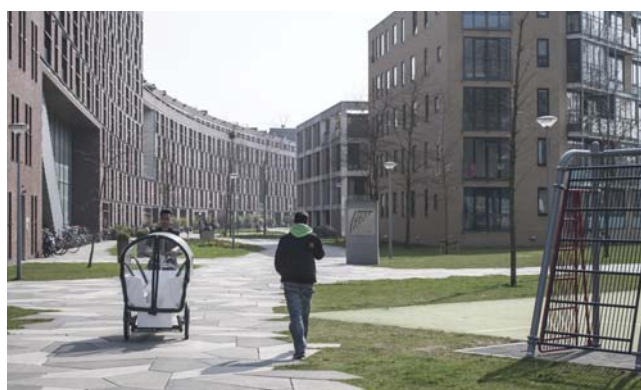
Her kan etableres forpladser til letbanestationen.

Behovet for cykelparkering vurderes til at være størst på denne side af vejen.

Der kan i planlægningen sikres gode fremtidige stiforbindelser mellem Gladsaxe Boulevard og byudviklingsområderne nord og syd for Ringvejen.



Tydelig cykelparkering ved station.



God stiforbindelse med byudviklingsområde.

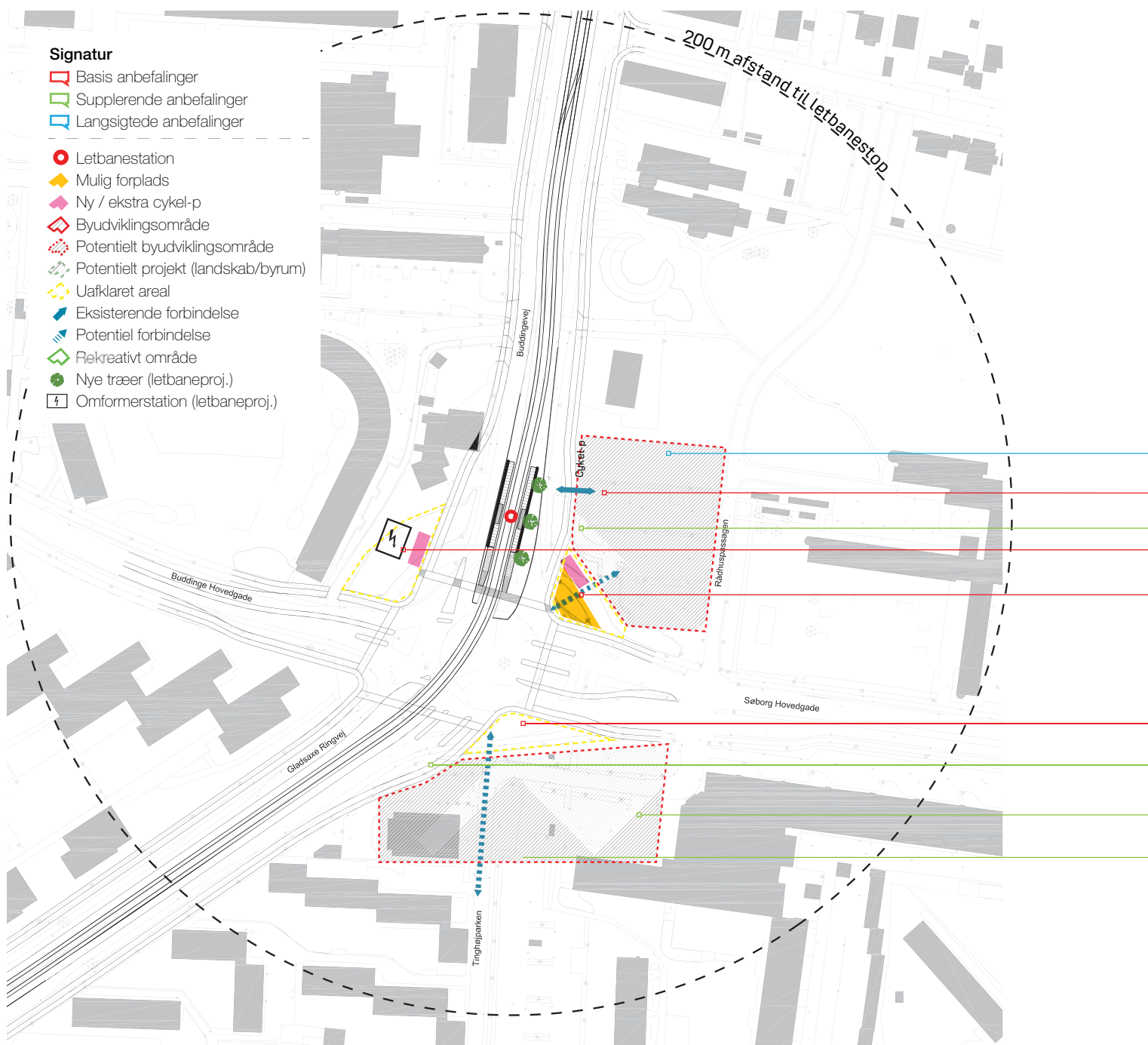
STATION v/ Buddingecentret

Stationen v/ Buddingecentret er placeret nær Gladsaxe Rådhus, umiddelbart nord for det nye kryds, der erstatter den eksisterende rundkørsel ved Søborg Hovedgade. Rundkørslen kendetegner i dag stedet og har en høj grad af genkendelighed pga. beplantningsstrukturen, der samtidig definerer en rumlighed. Stedet har

kulturinstitutioner, butikker og offentlige funktioner som naboer. Forpladsen placeres mest logisk på hjørnet tættest på Rådhuset. Der ligger et stort potentiale i, at forpladsen udformes som en urban plads, der understreger stedet som en central plads i kommunen med gode forbindelser til omkringliggende bymæssige funktioner. Der er behov for at fastholde et rumligt

velafgrænset byrum, eksempelvis med en markant beplantning.

På stationen, der etableres med sideperron, er der omstigningsmulighed til bus.



Området består af en stor parkeringsplads, der står tom i aftentimerne. Dette stationsnære areal kan have et udviklingspotentiale evt. i sammenhæng med det kommende klimaprojekt i Rådhusparken.

Den eksisterende forbindelse mellem Ring 3 og parkeringspladsen / Rådhusparken kan med fordel opgraderes.

Stedets nuværende grønne struktur og karakter kan erstattes og styrkes.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Her kan indrettes en forplads.

Der opstår nye og store rabatarealer ved omlægning af rundkørsel til kryds. Udformning og indretning af disse arealer kan tage afsæt i kommunens overordnede beplantningsstrategi og ønske om at opretholde stedets stærke identitet.

Stedets nuværende grønne struktur og karakter kan erstattes og styrkes.

Muligt omdannelsesområde. Der kan etableres en bedre sammentænkning mellem stationsområdet og det bagvedliggende kulturområde.

Der kan med fordel ændres på adgang til og fra supercykelsti samt adgang til McDonald's og p-plads for at opnå en logisk trafikafvikling.



Klimatilpasningsprojekt



Forplads der understøtter stedets grønne struktur



Design af rabatarealer styrker stedets grønne struktur og identitet



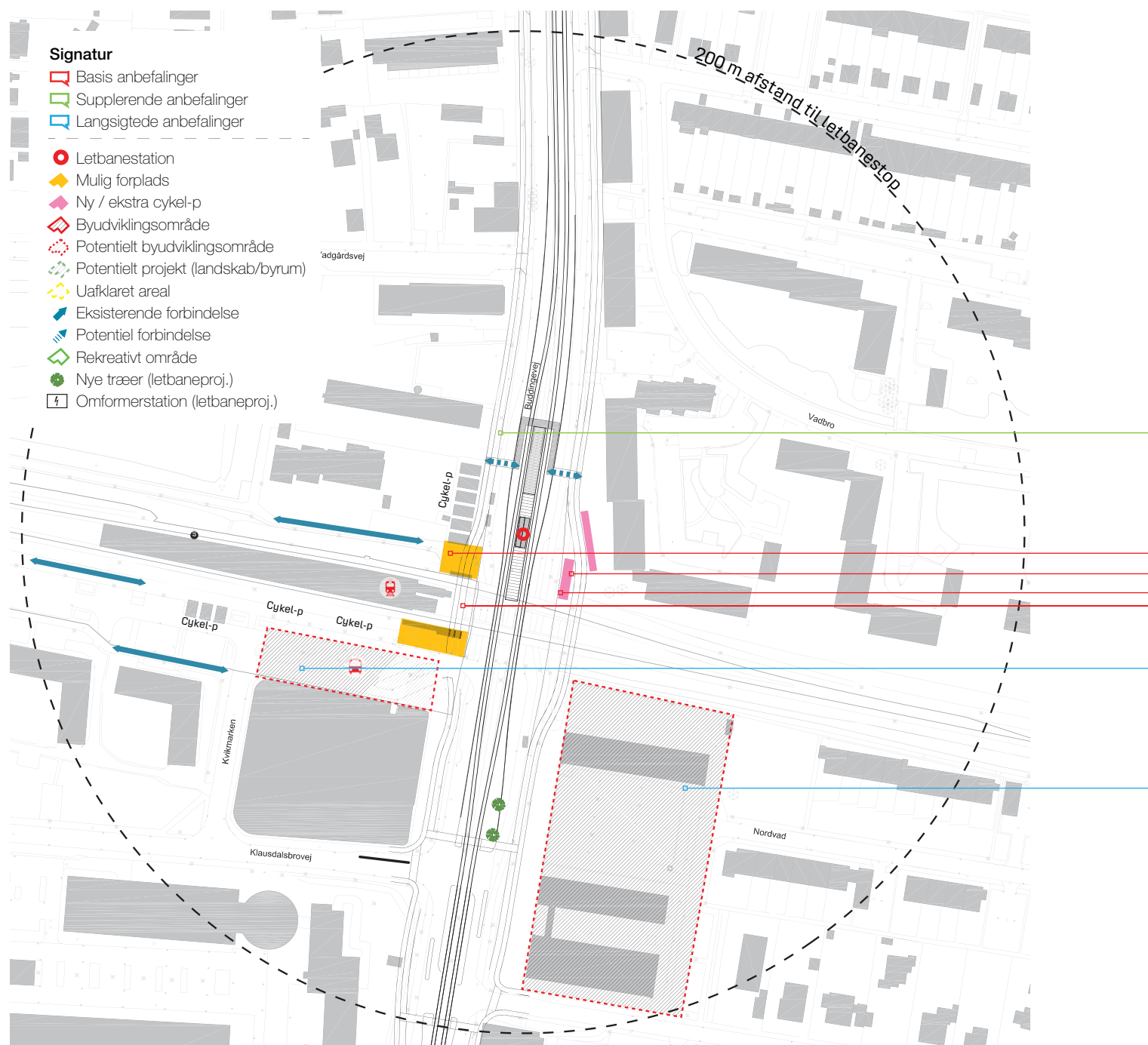
Nem og logisk trafikafvikling for bløde trafikanter

STATION Buddinge

Stationen Buddinge er en omstigningsstation, der ligger i tilknytning til Buddinge S-togstation, hvor letbanen krydser under S-togsbanen. Vejrummet er rumligt veldefineret med etageboliger som nærmeste naboer. Syd for S-togsbanen ligger et nyt større erhvervs- og butiksbyggeri som lokalt landmark. Der ligger en arealmæssig udfordring, men

samtidig et stort potentiale i at skabe en fælles urban forplads, der afspejler stedet som et vigtigt infrastrukturelt knudepunkt, der samler de mange bymæssige funktioner på stedet.

Stationen etableres med Ø-perron. Der er omstigningsmulighed til bus og S-tog.



Her kan med fordel etableres en mindre forplads, idet adgangs- og pladsforhold omkring overgangen til letbanen er trange.

Her kan der etableres forplads under hensyntagen til de meget begrænsede pladsforhold ved S-togsstationen.

Her kan der med fordel tilvejebringes plads til etablering af stationsnær cykelparkering.

Her kan der med fordel tilvejebringes plads til etablering af kiss & ride.

Fortov og cykelsti føres gennem en eksisterende stationsbygning med kioskfaciliteter. Der kan etableres en forplads syd for stationen med areal til kioskfaciliteter.

Evt. fremtidig udbygning af erhvervs- og butiksejendom er planlagt som mulighed over eksisterende busterminal. Det kan sikres, at en fremtidig udvidelse harmonerer med trafikafviklingen og evt. retablering af kioskfaciliteter foran station.

Området med politiets byggeri kan på sigt have potentiale som stationsnært byudviklingsområde. Det kan sikres, at evt. fremtidigt nybyggeri eller bygningsrenovering orienterer sig med aktive facader mod Buddingevej og stationsområdet.



Forplads med opholdsmulighed



Stationsnært cykelparkering



Kiss & ride ved station



Aktive facader mod vejen

Stationen ligger i midten af vejen og etableres med sideperron.





Beplantningsmarkør



Skalaformidlende og identitetsskabende beplantning

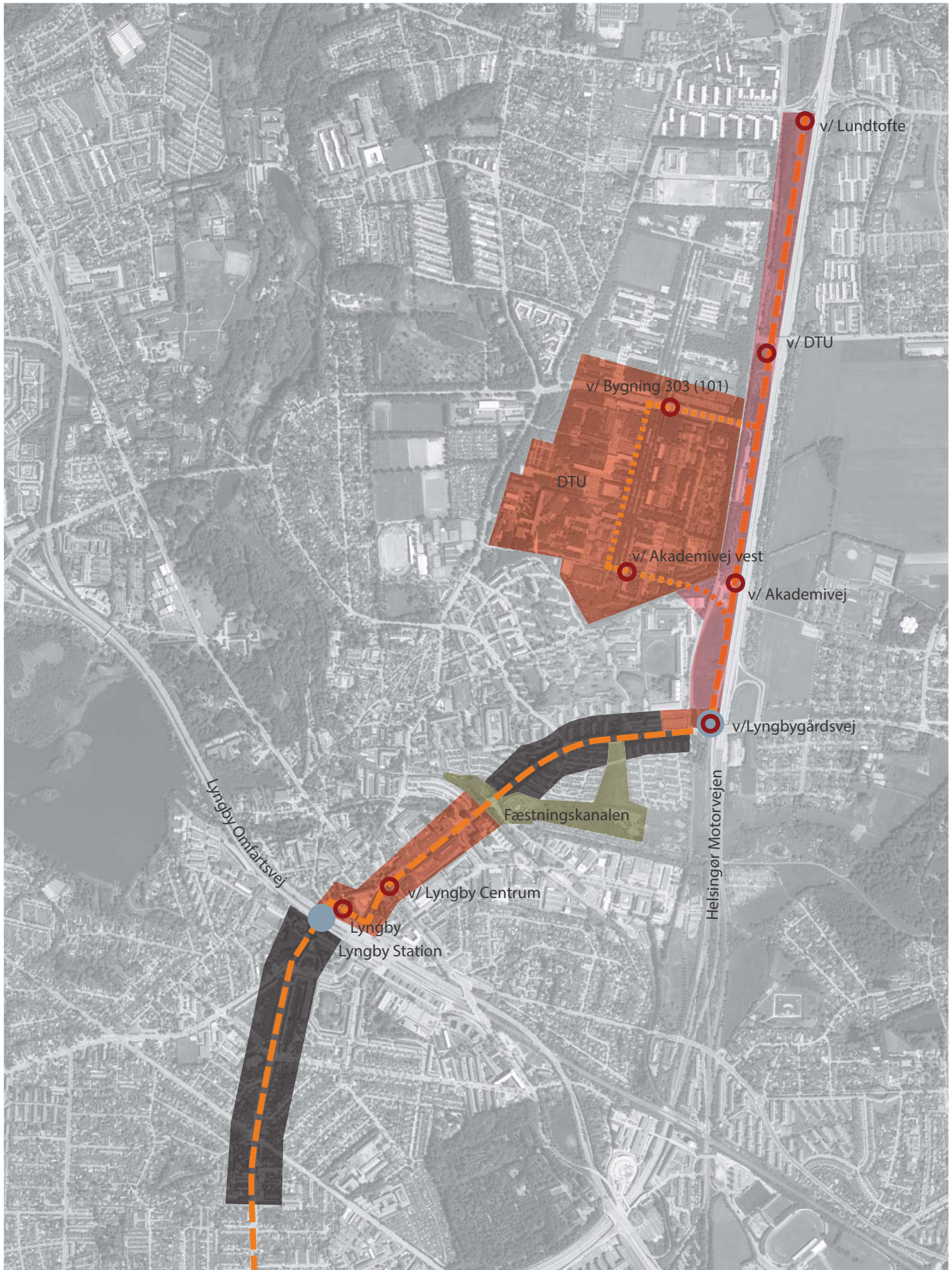
Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Her kan man arbejde med beplantning som en markering af krydset og som skalaformidlende, rumligt element.

Der kan etableres forpladser ved fodgængerovergangene til letbanen.



Forplads tæt på fodgængerovergang



Lyngby-Taarbæk Kommune

“Lyngby-Taarbæks udvikling skal ses som en del af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. En udbygning med arbejdspladser og en yderligere fortætning af boliger og erhverv skal ske med respekt for kommunens styrke, nemlig balancen mellem de grønne landskabstræk, de grønne parcelhus- og rækkehusområder, etageboliger og erhvervsområder. Kommunalbestyrelsen finder, at der er plads til en vis fortætning og udvikling med tyngdepunkt i Kgs. Lyngby og DTU. Men balancen er hårfin.” Fra “Grønt Lys”

Lyngby-Taarbæk Kommune dækker et område på 38,78 km². Der etableres 5,1 km. letbane og fem stationer:

v/Lundtofte
v/DTU
v/Akademivej
v/Lyngbygårdsvej
v/ Lyngby centrum
Lyngby

Ved den alternative linjeføring gennem DTU etableres samlet 5,8 km. letbane gennem Lyngby-Taarbæk Kommune og to yderligere stationer:

v/Bygning 303 (101)
v/Akademivej Vest

Infrastruktur

Ring 3 og Ring 4 mødes i Lyngby og krydser Lyngby Hovedgade. Lyngby Hovedgade fortsætter nord på som Kongevejen. Strandvejen løber langs

Øresundskysten i den østlige del af kommunen. Desuden gennemskæres kommunen af Helsingørmotorvejen og Motorring 3. S-togslinjen til Hillerød kører gennem kommunen med Lyngby Station som trafikalt knudepunkt, hvorfra også en lang række buslinjer udgår. Nærumbanen kører fra Jægersborg station til Nærum. Kystbanen til Helsingør kører langs Øresundskysten i den østlige del af kommunen.

Typologi

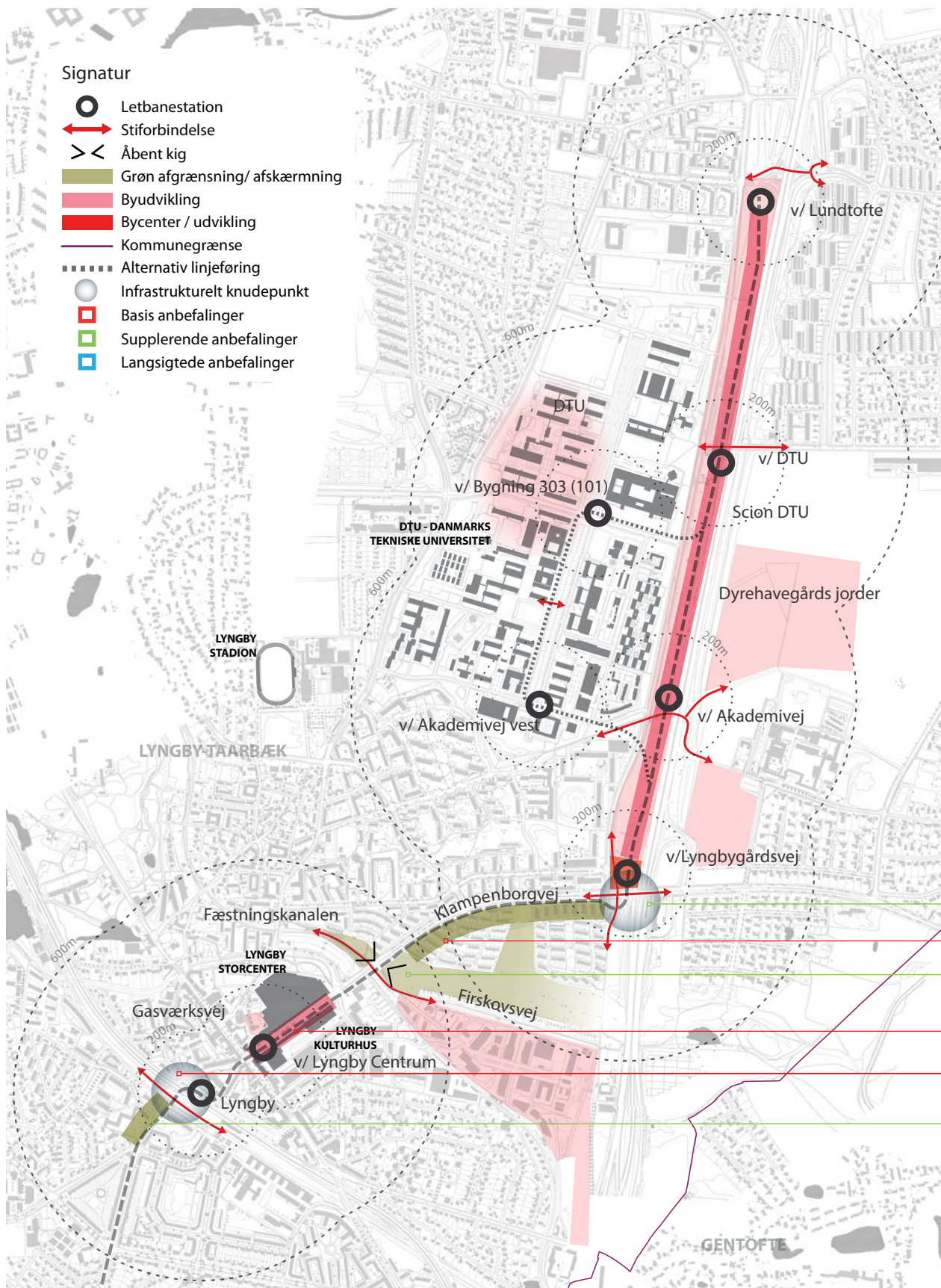
Lyngby-Taarbæk Kommune har et naturligt centrum med bymidte i Lyngby. Her er en blanding af boliger i den gamle del af Lyngby, og forretninger og større erhvervsjendomme nær stationen. Der er en overvægt af etageejendomme i Lyngby og Lundtofte, mens der findes mange enfamiliehuse og rækkehuse i Virum og Hjortekær. Boligerne stammer især fra 1935-60. På et stort areal på Lundtoftesletten er Danmarks Tekniske

Universitet (DTU) opført. Der var tidligere industri af stor betydning langs Mølleåen og i Lyngby, mens nogle af de naturskønne områder i nyere tid er blevet bebygget med kontorejendomme, bl.a. Mølleådalene ved Ravnholm.

Landskab

Det meste af kommunen udgøres af en bølget moræneslette, der gennemskæres af to dalstrøg, der strækker sig fra Furesøen og Ørholm mod Øresund. Mølleåen er et markant landskabstræk i kommunen. Mølleåen afvander Furesøen og løber via Lyngby Sø igennem Lyngby og Ørholm videre igennem dalstrøget til Øresund. Kommunen rummer mange vigtige rekreative områder som Dyrehaven, Mølleåen, Lyngby Sø, Lyngby Åmose og skovene ved Frederiksdal. Frilandsmuseet og Sophienholm er andre vigtige udflugtsmål.

STRÆKNING Lyngby-Taarbæk



Fastholde den markante beplantningsmarkør i form af store popler. Beplantningen har regional betydning og tydeliggør motorvejskrydsningen.



De store popler der markerer vejrydset

Sikre en visuel afskærmning med et grønt udtryk for de private ejendomme, der støder op til vejen.

Friholde og styrke en åben kile med kig mod øst og vest.



Bevare det åbne kig ved Fæstningskanalen

Genskabe eksisterende miljø med plataner som karaktergivende grønt element (kun muligt ved lukning af Klampenborgvej). Understøtte kommunale planer om at etablere en ny pladsdannelse på Klampenborgvej mellem Magasin og Lyngby Storcenter gennem fortætning, struktur og urbanitet. Understøtte kommunale planer om at etablere et nyt byrum foran Lyngby Rådhus med gode opholdsmuligheder.

Styrke forbindelse til S-toget og busser, visuelt og adgangsmæssigt. Skabe overskuelige og logiske pladsforhold. Genskabe beplantningskarakteren.

Sikre visuel afskærmning for de private ejendomme, der støder op til vejen - i det omfang, det er fysisk muligt og hensigtsmæssigt



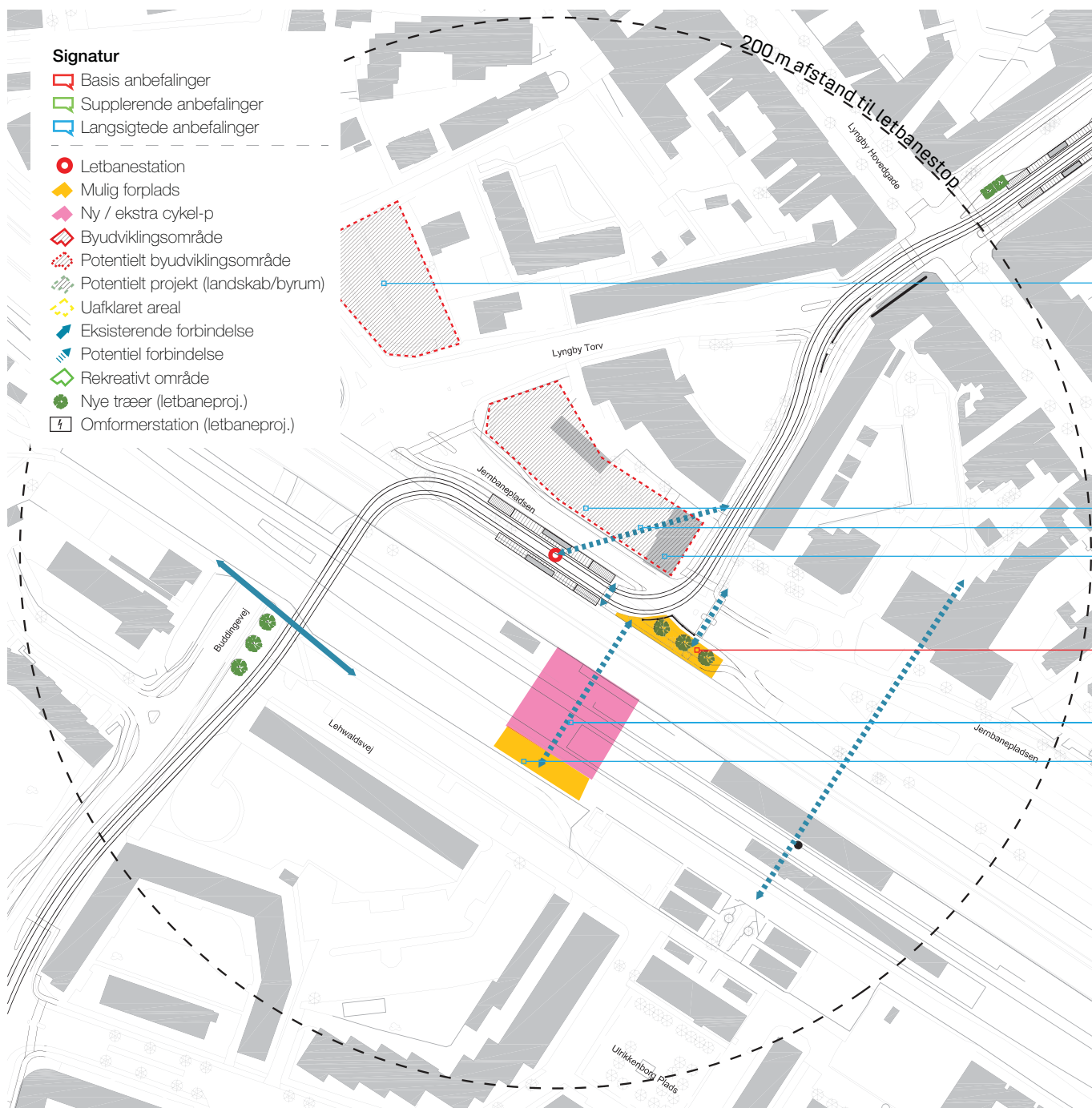
Visuel afskærmning

STATION Lyngby

Stationen Lyngby er en omstigningsstation placeret ved den nordlige del af den eksisterende Jernbanepads. Stationen ligger langs kolonnaden med butikker under motorvejsbroen, der meget markant definerer rummet omkring den nuværende stationsforplads. På modsatte side mod Rådhuset bliver der en mere diffus rumlighed. Afhængig af

udbygningsplanerne på rådhusgrunden er der mulighed for at skabe et meget præcist og veldifineret byrum, hvor der ligger et stort potentiale i at skabe en urban forplads, der kan forene betjening af passagerer til S-tog, busser og letbane med de øvrige by-funktioner på stedet med fokus på de mange mennesker, der færdes i byrummet til fods og på cykel.

Stationen etableres med sideperron, og der er omstigningsmulighed til busser og S-tog.



Ved evt. fremtidigt parkeringshusprojekt kan eksisterende karaktergivende og rumskabende beplantning mod vej bevares eller genetableres.

I forbindelse med fremtidigt projekt for Rådhuset kan der etableres fortov på denne strækning.

I forbindelse med fremtidigt projekt for Rådhuset kan gangforbindelsen til Rådhuset forbedres.

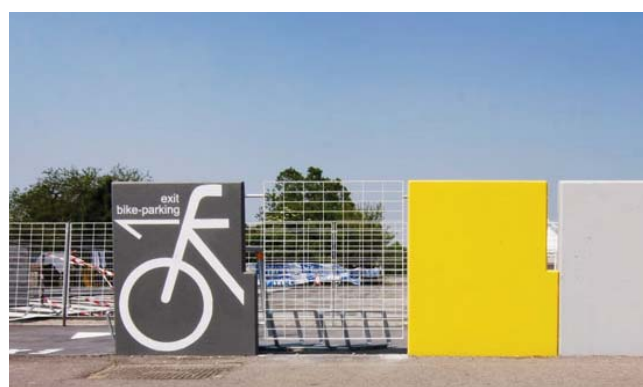
Areal med høj intensitet af mennesker og krav om mange funktioner på lidt plads. Her kan indrettes en forplads, der understøtter koblingen mellem gående og cyklister, vareindlevering og biltrafik samt adgang til DSB cykelparkering.

Der kan med fordel arbejdes for en forlængelse af gang- og cykeltunnellen for en betydelig bedre adgang på tværs af motorvej og S-togsbane. Et eventuelt projekt ligger i DSB regi.

Ved en evt. forlængelse af tunnelen kan der etableres en mindre forplads her.



Byrum - fodgængere og letbane



Wayfinding



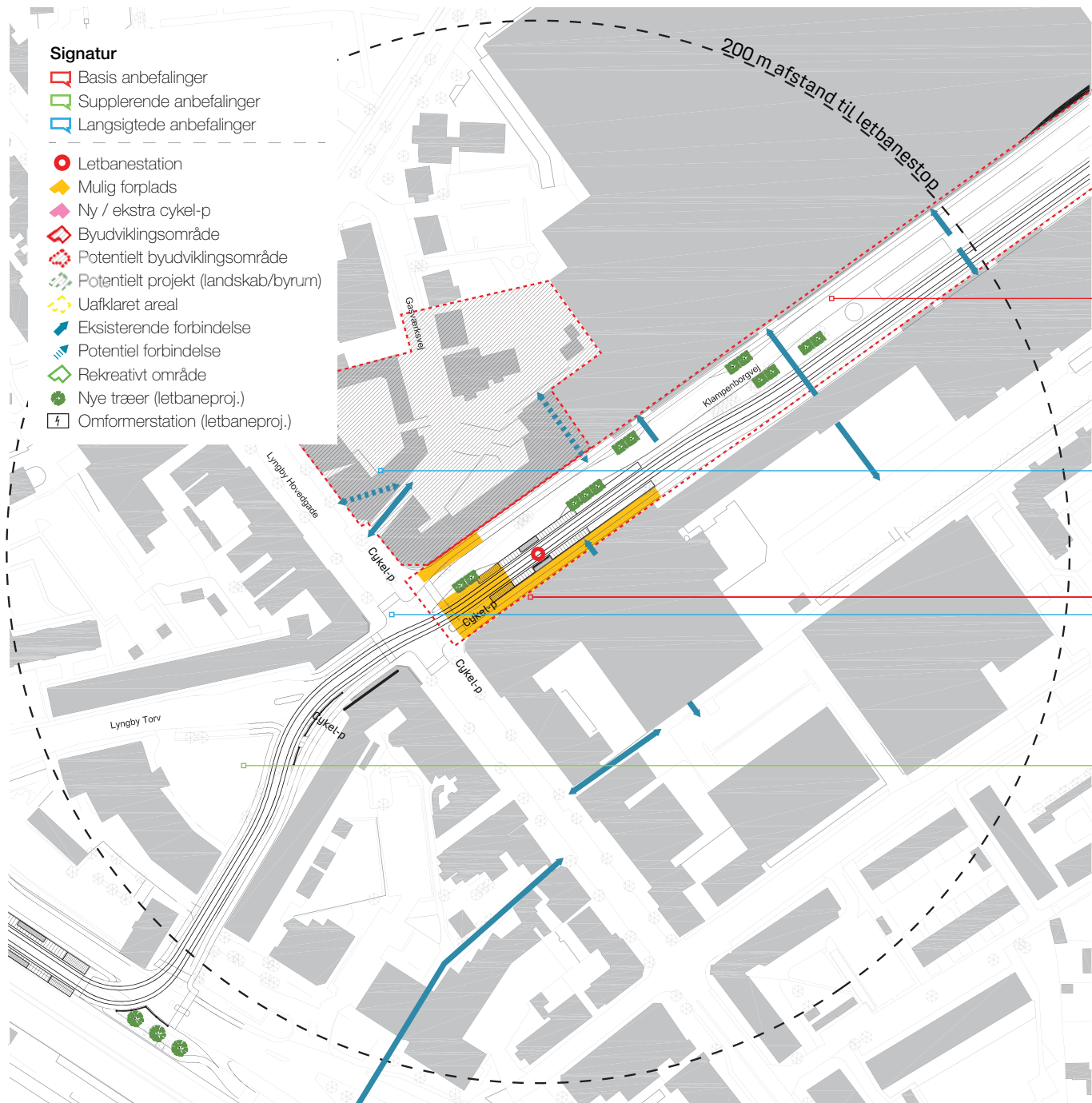
Indbydende underføring

STATION v/ Lyngby Centrum

Stationen v/ Lyngby Centrum er placeret på Klampenborgvej, midt i Lyngby centrum. Stationen ligger i et centralt og rumligt veldefineret byrum tæt på krydset ved Lyngby Hovedgade. Letbanens måske mest urbane rum. Omfanget af mulige forpladsfunktioner er afhængig af om Klampenborgvej lukkes for biltrafik, hvilket ligeledes har betydning for byrummets

fremtidige disponering. Ved udformning af forpladsen er der et potentiale i at understøtte stedets urbane karakter som en del af det centrale Lyngby.

Stationen etableres med sideperron, og der er omstigningsmulighed til busser.



Eventuel lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil betyde markant ændrede forudsætninger for indretning af byrummet med bedre mulighed for etablering af en forplads, der kan understøtte et aktivt byliv.

Byudviklingsområde Gasværksvej. Der foreligger projekt for ny bebyggelse med erhverv, boliger og butikker. Der kan tages højde for, at projektet vil give øget færdsel til området og betyde ændrede gang- og trafikmønstre.

Pladsforhold omkring letbanestation er meget begrænsede i forhold til etablering af cykelparkering i umiddelbar nærhed af station. Der kan arbejdes med at tilvejebringe alternative placeringsmuligheder for cykelparkering.

Lyngby Hovedgade som eventuel fremtidig gågade.

Lyngby Torv er et centralt og vigtigt byrum, hvor letbanen vil udgøre et markant element. Overvejelser om torvets fremtidige disponering kan med fordel fokusere på tovets opholdskvaliteter og brug af beplantning som skalaformidlende og rumskabende elementer.



Aktivt byrum



Gågademiljø



Torv med beplantning

STATION v/ Lyngbygårdsvej

Stationen v/ Lyngbygårdsvej er beliggende i en landskabskile umiddelbart nord for Klampenborgvej.

Stationen er rumligt afgrænset af motorvejsafkørslen mod øst og en markant poppelplantning og et højt boligbyggeri mod vest. Området er udlagt til byudvikling, nærmere betegnet som

bycenter, og vil på sigt fuldstændig ændre karakter.

Der ligger således et stort potentiale i at skabe en urban plads - en markering, der sammen med en kommende bycenterbebyggelse kan blive en landskabelig og byarkitektonisk markering af stedet som infrastrukturelt knudepunkt.

Samtidig er der også, på et mere detaljeret niveau, et potentiale i at inddrage byrummet under Klampenborgvej i relation til at skabe særlig identitet på stedet.

På stationen, som etableres med sideperron, er det muligt at skifte til bus.



På sigt udbygges området, og den sydlige del ved Klampenborgvej er udpeget som bycenter. I planlægningen kan der sikres en fremtidig stiforbindelse langs letbanen.

I planlægningen kan der sikres god forbindelse mellem eksisterende butikker og nyt bycenter.

Der er kommunale overvejelser omkring etablering af shunt fra motorvejen til Lundtoftegårdsvej.

Letbanen er planlagt til at koble sig på den eksisterende stiforbindelse. I forbindelse med disponering af areal til nyt bycenter kan der sikres gode sti- og adgangsforhold.

Der er potentiale for mange passagerskift mellem letbane og busser. Skiftet kan understøttes ved at prioritere en god fysisk og visuel sammenhæng mellem letbane og bus højt.

Her kan etableres forplads med opholdsmuligheder og cykelparkering, der kan udformes med en særlig bymæssig identitet og sammenhæng med bycenterudviklingen.

De nuværende popler er en vigtig regional markør af det infrastrukturelle knudepunkt. Ved fremtidig byudvikling kan den rumlige markering retableres, såfremt poplerne forsvinder.



Gode forbindelser



Lysdesign som tryghedsskabende element



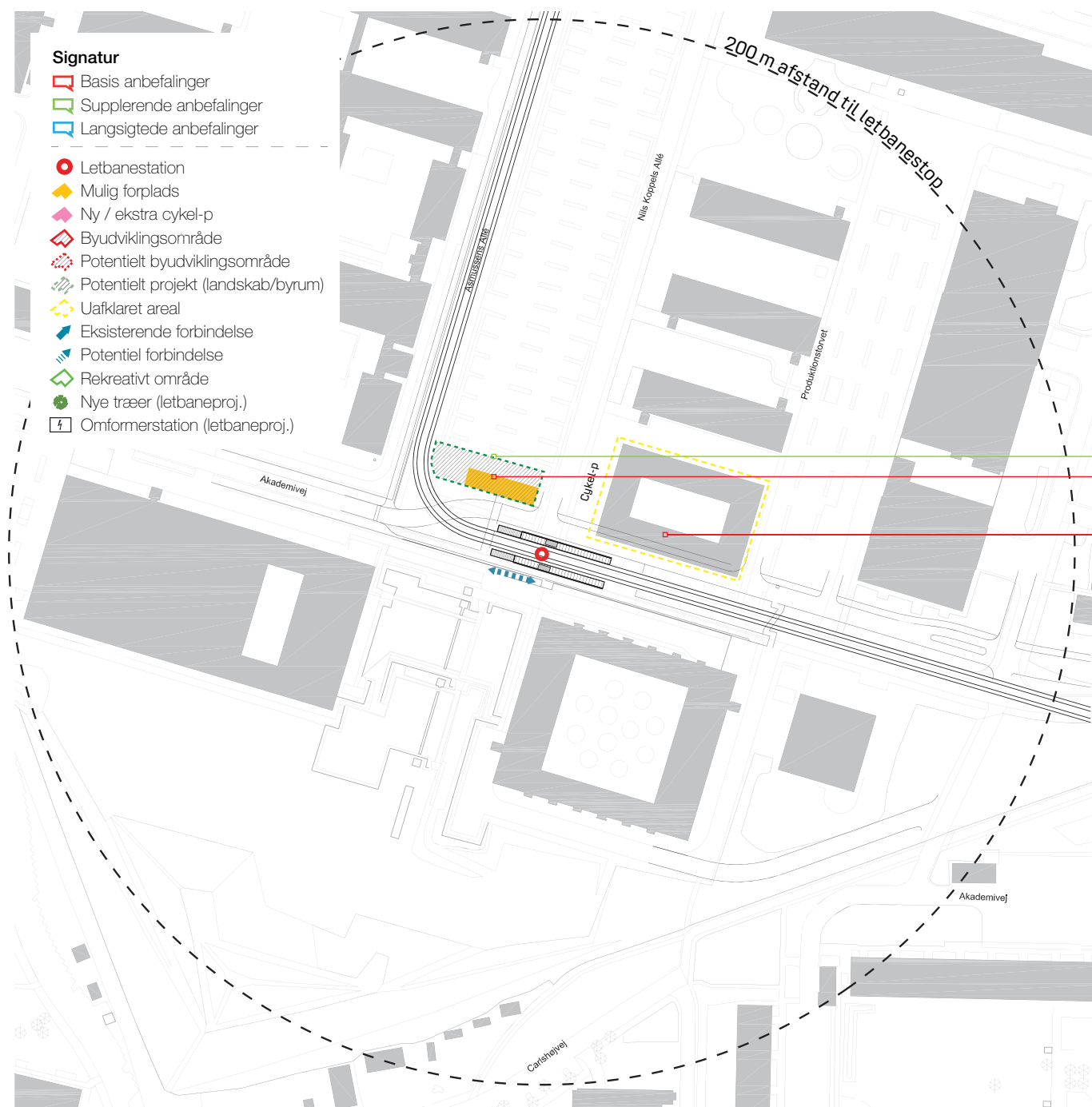
Underføring med tryghedsskabende design

STATION v/ Akademivej Vest

Stationen v/ Akademivej Vest etableres på Akademivej i nærheden af krydset ved Asmussens Allé. Den er beliggende på den alternative linjeføring igennem DTU Campus, der er karakteriseret ved en stringent bebyggelsesstruktur og landskabsplan med systemplantninger og terrænspring, der optages af høje støttemure. Rummet omkring stationen

er veldefineret af en støttemur med træer på kronen mod syd og træplantningen på p-pladsen nord for stationen. Der er behov for at skabe en forplads, der underordner sig og styrker den eksisterende landskabsplan med fokus på stedets karakteristiske rumlighed og enkelthed.

Stationen etableres med sideperron.



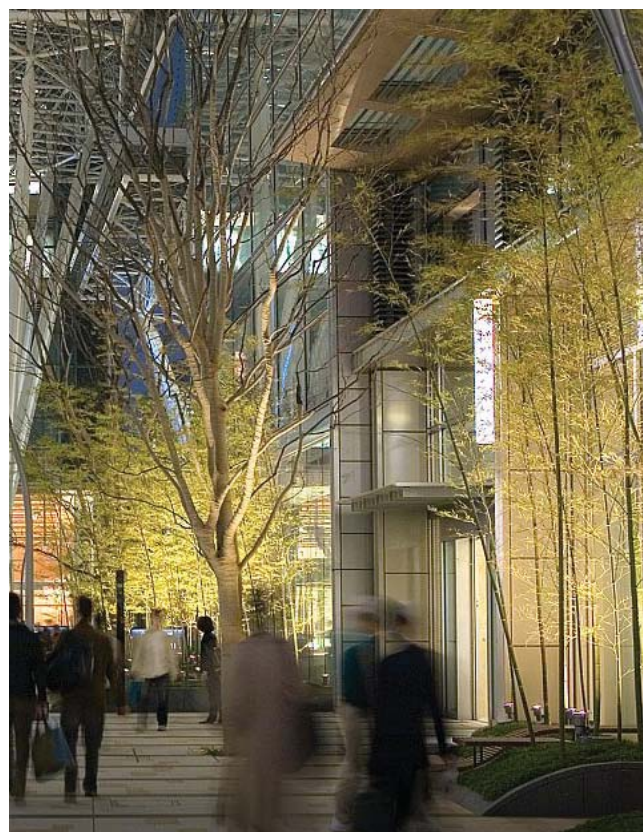
Her kan det overvejes at nedlægge 10-12 p-pladser for at give plads til et mindre byrum som forplads til stationen med ny belægning, opholdsmuligheder og belysning.

Systemplantning af ældre bøgetræer på parkeringsplads afsluttes ensartet og markant. Ved etablering af forplads kan det sikres, at overgang mellem forplads og beplantning udføres i overensstemmelse med det stringente beplantningsprincip.

Bygning forventes nedrevet. Det kan i planlægningen sikres, at evt. nybyggeri orienterer sig med aktive facader mod letbanestation og forplads.



Byrum med opholdsmuligheder



Nybyggeri med aktiv stueetage

STATION v/ Bygning 303 (101)

Stationen v/ Bygning 303 (101) etableres på Anker Engelundsvej i nærheden af dens krydsning med Asmussens Allé. Den er beliggende på den alternative linjeføring gennem DTU Campus, der er karakteriseret ved en stringent bebyggelsesstruktur og landskabsplan med systemplantninger og terrænspring, der optages af støttemure. Stationen ligger i et forholdsvis åbnet

vejrum, der dog er rumligt velafgrænset af en støttemur med træer på kronen mod syd og træærken langs p-pladsen ved bygning 101. Der er behov for at skabe en urban forplads, der underordner sig og styrker den eksisterende landskabsplan med fokus på stedets karakteristiske rumlighed og enkelthed. Der er samtidig et stort potentiale i at udforme

forpladsen med fokus på den massive fodgængertrafik, der præger krydset.

Stationen etableres med sideperron.



Kvadrant med forventet markant udbygning, herunder forskningsfaciliteter til 700 ansatte. Der kan i udformning af fremtidigt byggeri sikres gode adgangsforhold til letbanestation.

På sigt kan der etableres et egentligt byrum i dette stærke knudepunkt. Træer kan søges bevaret i udformning og P-pladser nedlægges.

Særlig opmærksomhed kan gives til stor mængde tværgående fodgængertrafik.

Letbaneplacering er ikke endeligt afklaret. Hvis træække fældes, bør byrummets skala og fremtidig beplantningsstruktur indgå i DTU's planlægning af pladsen foran bygning 101.

Evt. fremtidig broforbindelse (placering ukendt).



Stiforbindelser



Byrum med systemplanthning



Gangbro

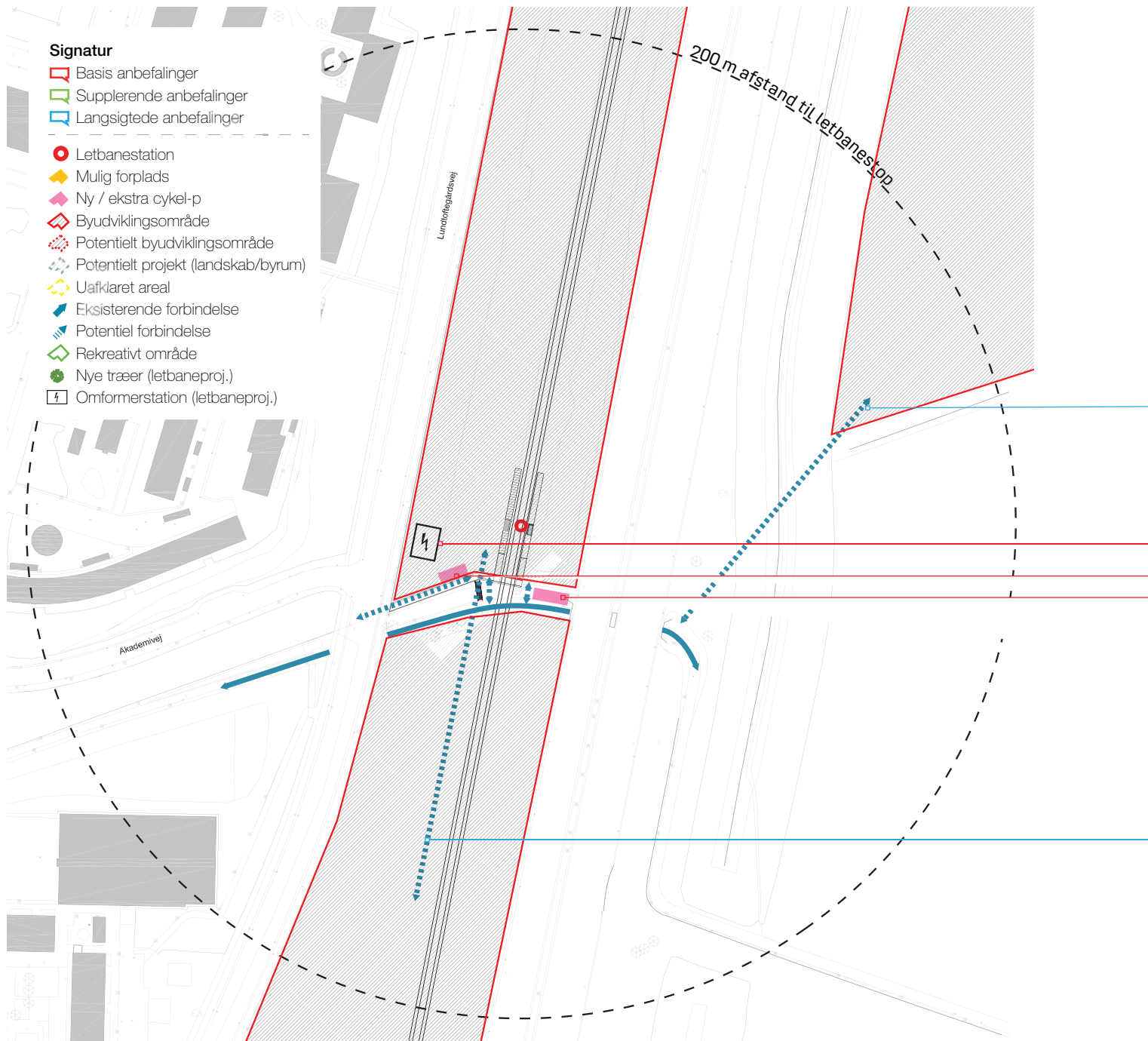
STATION v/ Akademivej

Stationen v/ Akademivej er beliggende umiddelbart øst for Akademivej i en landskabskile mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingør-motorvejen.

I dag er stedet rumligt velafgrænset af beplantning med hegns- og skovbryns karakter, men området er udlagt til byudvikling og vil på sigt fuldstændig

ændre status. Der er behov for, at udformningen af forpladsen forholder sig til, at den skal indgå i en bymæssig sammenhæng, ligesom der er et stort potentiale for at skabe et smukt offentligt byrum i tæt relation til de kommende byggerier med en særlig tilknytning til stationen.

Stationen etableres med sideperron.



Der kan etableres stiforbindelse til byudviklingsområdet i sammenhæng med realisering af de konkrete planer for området.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.

Der kan tilvejebringes cykelparkering i begge niveauer, både ved sti-underføring og oppe i perronniveau.

I planlægningen af byudviklingsområdet kan sikres en fremtidig stiforbindelse langs letbanen.



Stiforbindelse



Underføring



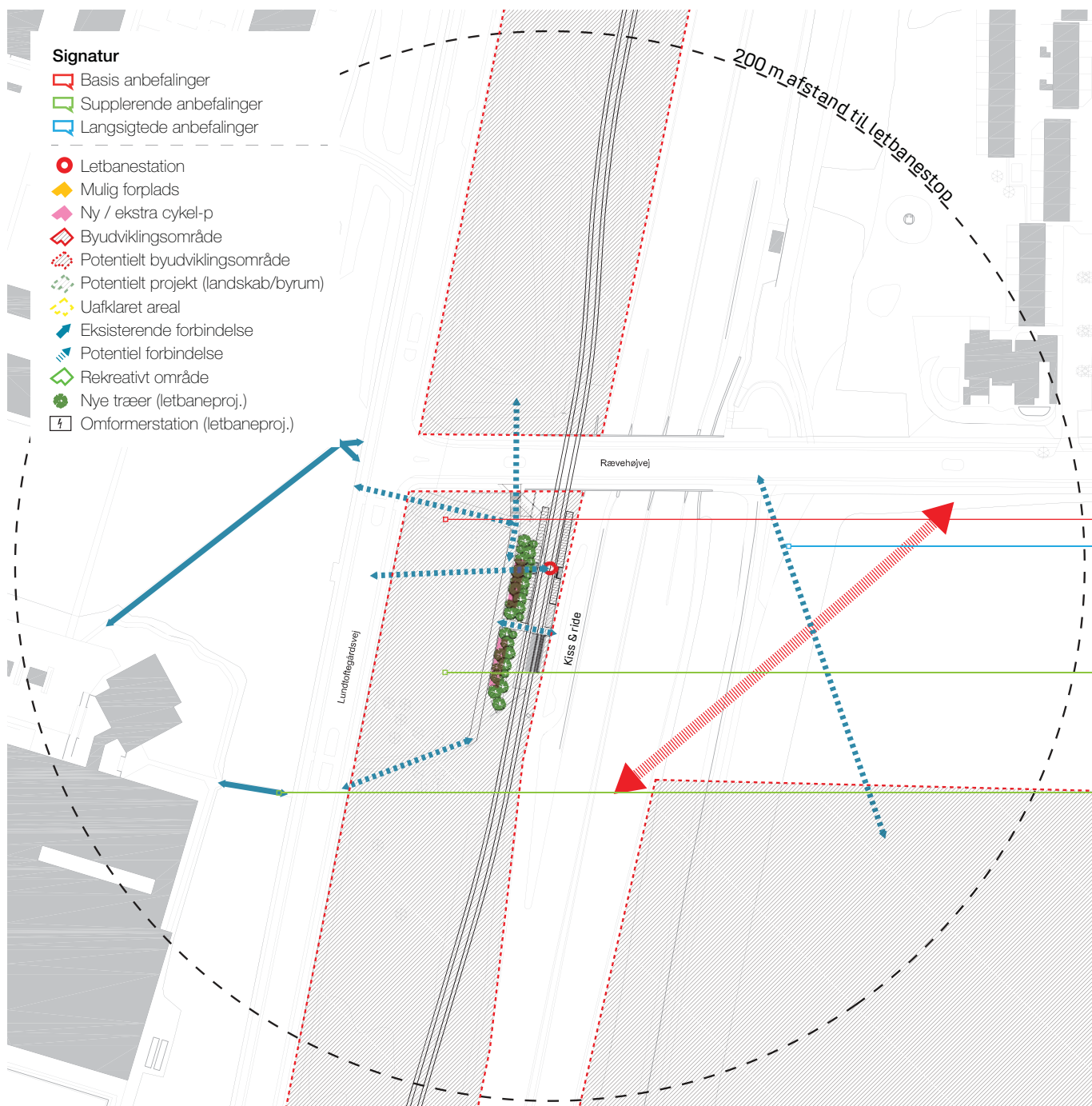
Cykelparkering

STATION v/ DTU

Stationen v/ DTU ligger i en landskabskile placeret umiddelbart syd for Rævehøjvej, på arealet mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingør Motorvejen. Mod vest er stationen rumligt afgrænset af en hegnsplantning og mod nord af vejbroen. Stationen er præget af nærhed til Helsingør-motorvejen med busstoppested samt kiss&ride.

Området er udlagt til byudvikling og vil på sigt fuldstændig ændre karakter. Der er behov for, at udformningen af forpladsen forholder sig til, at den skal indgå i en bymæssig sammenhæng, ligesom der er et stort potentiale for at skabe et smukt offentligt byrum i tæt relation til det kommende byggeri med en særlig tilknytning til stationen.

Stationen etableres med sideperron, og det er muligt for passagerer at skifte til bus.



I forbindelse med fremtidig byudvikling kan planlægges gode adgangsforhold for stationen. Stationen kan med fordel synliggøres fra Lundtoftegårdsvej - enten via direkte visuel forbindelse eller et markant wayfinding-element.

Der kan sikres en logisk og nem stiadgang til byudviklingsområde i forbindelse med evt. etablering af motorvejsafkørsel.

Den store niveauforskel mellem Lundtoftegårdsvej og stationen vil skulle adresseres i et fremtidigt byggeprojekt. F.eks. kan bygningen "lægges ind i terrænet".

Sti kan opgraderes og stiforløb justeres, så ganglinje mellem letbanestation og DTU bliver logisk og direkte.



Stiforbindelser



Wayfinding - belægning



Gode stiforbindelser

Stationen etableres med Ø-perron.
På stationen er det muligt at skifte til bus.



Her kan etableres evt. pendlerparkering, Park & Ride. Der bliver etableret stiforbindelse under motorvejstilkørslen i letbaneprojektet.

På langt sigt er der mulighed for en forlængelse af letbanen mod nord. Behovet for pendlerparkering vil formentlig i det scenarie flytte sig til en ny nordlig endestation. Parkeringspladsen kan udføres som et midlertidigt anlæg uden at gå på kompromis med funktionaliteten.

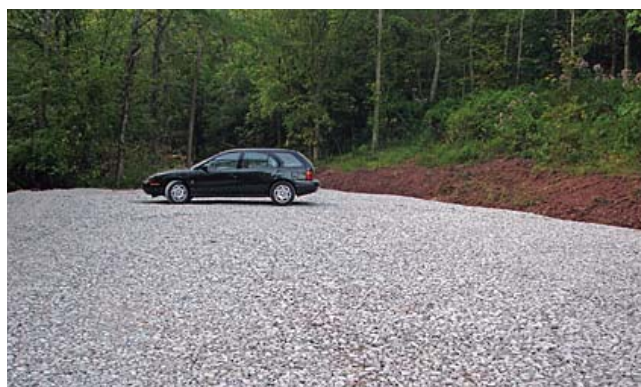
Der må forventes stor aktivitet mellem station og lokalcentret. Der kan sikres god forbindelse, så utilsigtede krydsninger undgås.

Ændring af stiadgang kan ændres, så skift mellem bus og letbane kan ske via direkte stiforbindelse.

Her kan indrettes en forplads, der synliggør letbanen fra vejen og "fanger" trappe og rampe til stationen.

Der er kommunale overvejelser omkring evt. etablering af højresving-shunt til motorvejen.

Endelig placering af omformerstation er ikke fastlagt.



Midlertidig parkeringsplads



Byrum



Forbindelser