



Kongens Lyngby Centrum Udviklingsplan

Februar 2022

LYTT Urban & Landscape
Architecture

NIRAS

jaja

fremforsk | CENTER FOR
FREMTIDSFORSKNING





Introduktion og fremtid

Med konkurrenceprogrammet for Kongens Lyngby Centrum, sættes ambitiøse mål for fremtiden. Kongens Lyngby skal være en levende, grøn og oplevelsesrig by, der er kommunens foretrukne mødested i fremtiden. Konkurrenceprogrammet beskriver seks bystrategiske temaer som sætter en tydelig retning for fremtidens Kongens Lyngby. Alle seks bystrategiske temaer, er indarbejdet i projektet. Temaet 'Udvikling med respekt for historien og høje krav til kvalitet' ser vi dog som en helt grundlæggende tilgang til hvordan vi arbejder med både udviklingsplanen og de enkelte delområder.

'Udvikling med respekt for historien og høje krav til kvalitet' er derfor en forudsætning for hvordan vi bearbejder og udvikler hvert af delområderne. De

øvrige fem bystrategiske temaer behandles på et strategisk niveau, så der sikres sammenhæng og helhed i udviklingsplanen. Konkurrenceprogrammet definerer delområder hvor indsatsen fokuseres og de strategiske indsatser foldes ud til konkrete projekter.

Lyngby har et stort potentiale og er allerede på mange måder levende og rig på oplevelser. Gennem parallelopdraget giver vi vores bud på hvordan kommunens vision for en udvikling af et allerede attraktivt område som Lyngby centrum kan formes, i sammenhæng med de igangværende ændringer, der er i fuld gang med at ske i vores samfund. En udvikling, som er nødvendig for at sikre, at byen følger med tiden og fastholder sit momentum som attraktiv by mange år frem i tiden.

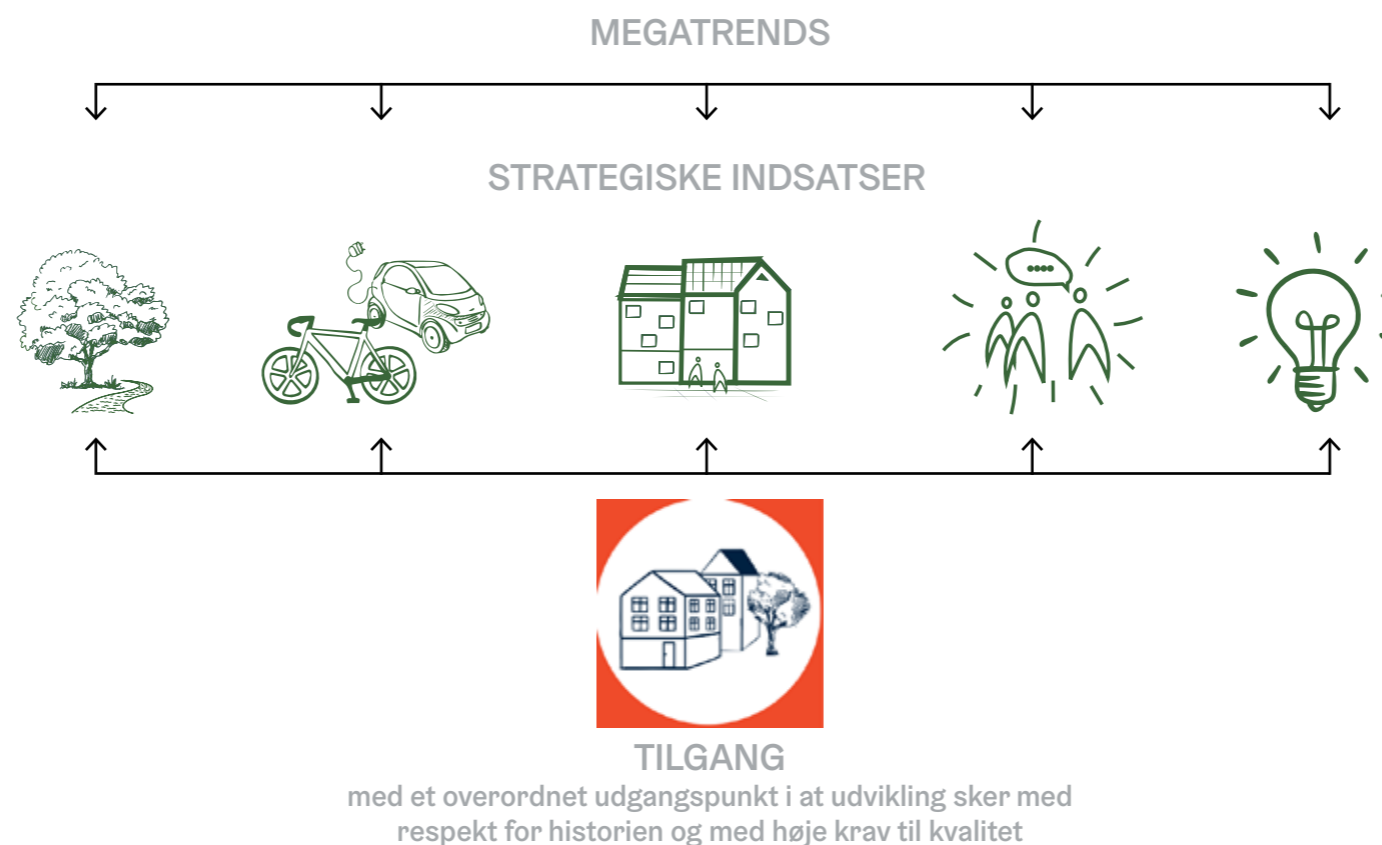
Med den tydelige trend at liv i byen skifter fokus fra shopping til oplevelser, ser vi en pointe i at betragte Lyngby Centrum som en række af scener med hver sin scenografi, hvor folk i byen både er tilskuere og skuespillere.

I bestræbelserne på at skabe oplevelser i byen, tager vi udgangspunkt i de mange eksisterende kvaliteter i delområderne. Likørstræde skal gøres endnu mere kringlet, Fæstningskanalens historie skal træde tydeligere frem i et frodigt aktivt parkrum og Rådhuset skal i sin helhed stå værdigt i et repræsentativt og alsidigt byrum.

De forskellige scener i centrum vil bidrage til en totaloplevelse af byen, hvor ét besøg ikke er nok. Hvor bylivet tilbyder forskellige oplevelser igennem årsti-

derne, tilgodeser interesser for forskellige aldre og sætter ramme for socialt samvær i forskellige konstellationer, både de aftalte og de tilfældige møder.

For at sikre, at udviklingen er robust og sker med udgangspunkt i både kommunens ønsker og aktuelle tendenser, beskriver vi 6 megatrends, som påvirker den efterspørgsel vores byer skal honorere mange år frem. Disse Megatrends er således med til at sætte den overordnede ramme for hvorfor og hvad vi gør i arbejdet med udviklingsplanen, så byens centrum bliver endnu mere mangfoldig, frodig, bæredygtig og oplevelsesrig for endnu flere forskellige brugergrupper.



Fra MEGATRENDS til robust og langtidsholdbar byudvikling

TREND #1

RIGDOMSUDVIKLING

Attraktive byzoner prioriterer kvalitet og mangfoldighed

I gennem en meget lang årrække er danskernes privatforbrug vokset med i gennemsnit 2,6% om året i realvækst. Denne stigning betyder, at vi på 10 år får 30% mere til privatforbrug og oplever en gennemsnitlig fordobling på 27 år. De seneste 20 år har udviklingen været lidt mere moderat med lidt lavere vækst, men tendensen er stadig den samme. Hver generation har omkring det dobbelte af den foregående generation. Alt tyder på, at denne udvikling fortsætter.

I Nordsjælland – Lyngby Centrums opland – er stigningen i privatforbruget lidt større. Lyngby Centrum vil i de kommende 10 år opleve, at kravene til butikker, restauranter, cafeer, miljøer, oplevelser og events vil blive højere. Uden udvikling vil området tabe attraktivitet og det er derfor nødvendigt løbende at udvikle Lyngby Centrum alene for at bevare den nuværende attraktivitet om 10 år i forhold til i dag.

Når privatforbruget stiger, er det den immaterielle del, der vokser mest. Vi går fra varer til service, og en stigende andel af vores forbrug er igennem de seneste 30 år blevet forskellige services. Det er alt fra mobiltelefonabonnementer, streamning-tjenester og internetadgang, til restaurant- og cafebesøg, musikoplevelser, deltagelse i events, motion samt rejser til udlandet.

Detailhandelens andel af det samlede forbrug har derfor alene af denne grund været faldende, og dette fald i andel af det samlede forbrug vil fortsætte i årene fremover. Til gengæld fylder restauranter og cafeer, events musik og andre oplevelser mere og mere i forbruget.

Denne udvikling betyder, at hvis man vil fastholde den samme andel af privatforbruget hos den enkelte i Lyngby centrum i fremtiden, må denne fremtid indeholde en stigende andel af musik, events, cafeer, restauranter og andre oplevelser, da forbruget af varer som andel vil være faldende. Coronakrisen har skygget for udviklingen, da store dele af det immaterielle forbrug har været sat på standby. Det ophører nu.

TREND #2

DIGITALISERING & OMLÆGNING AF ARBEJDE OG BOSÆTNING

Nye arbejds- og bevægelsesmønstre revitaliserer byen i dagtimerne

Digitalisering af hele samfundet er en megatrend, der har været virksom i hvert fald siden år 2000. Men digitaliseringen er på det seneste blevet accelereret af Coronakrisen og de tvungne nedlukninger af samfundet. Vi er gået fra digitalisering til lyn-digitalisering. På to dage i foråret 2020 formåede de fleste virksomheder og offentlige institutioner at omstille sig til at gøre alt på afstand.

Lyndigitaliseringen har påvirket to vigtige områder for Lyngby Centrums fremtid – arbejdsmønstre og indkøbsmønstre. Omlægning af arbejdet til at indeholde 2-3 hjemmearbejdsdage om ugen, hvad der ser ud til at blive den nye norm, har konsekvenser for, hvordan vi bevæger os rundt i hverdagen, og hvordan vi bosætter os.

Mange mennesker vil i løbet af en arbejdsdag fra deres hjem have brug for at gøre noget andet end blot at arbejde. Det vil betyde mere liv i de områder, hvor mange bor, frem for i det indre af de store byer. Det vil også betyde en revitalisering af lokale og regionale bycentre set i forhold til de store byer som København.

For området omkring Lyngby Centrum vil det betyde følgende. Flere mennesker arbejder på afstand, og det største potentiale for distancearbejde – nemlig omkring 40-45% af alle arbejdende – findes i Lyngby-Taarbæk Kommune og i resten af Nordsjælland.

TREND #3

DIGITALISERING & NY SHOPPING

Levende bymiljøer trækker kunderne tilbage til butikkerne

I forhold til shopping har Coronakrisen medført kraftig stigning i nethandlen og især i den dansk baserede nethandel, der ellers har haltet efter den udenlandske i stigningstakt i en del år. Forbruget har flyttet sig fra de fysiske butikker til nethandlen og i et tempo, der er langt højere end tidligere. Det er sket på trods af et ret stort fald i salget af rejser på nettet på grund af nedlukning rundt omkring i Europa og Verden. Så den reelle stigning i varesalget på nettet er større end tallene viser.

De kommende år vil nethandlen fortsætte sin kraftige vækst. Selv under åbninger af samfundet mellem Corona-nedlukningerne er omsætningen i store dele af den fysiske udvalgsvarerhandel ikke kommet tilbage på samme måde som tidligere. Især i løbet af 2021 er det tydeligt, at omsætningen i de åbne måneder ikke udligener omsætningstabene i de nedlukkede måneder og faktisk kun er over det gennemsnitlige niveau fra før Coronakrisen i den første måned og derefter falder under indeks 100. Nu er udsigterne, at halvdelen vil være nethandel allerede i 2024 frem for først omkring 2030.

Hvis butiksmiljøerne skal bevare fortidens styrke og overleve på lang sigt, er det ikke nok at arbejde med omnichannel (salg gennem flere kanaler som butik, net og events), men der skal også ske en styrkelse af attraktiviteten i det fysiske miljø, hvor butikkerne befinder sig samt en udvikling af butikskoncepterne. Der skal gøres en omfattende indsats for at få kunderne tilbage til butikkerne, og alt tyder på, at det skal ske ved at styrke de miljøer, butikkerne befinder sig i.

Der vil være flere mennesker, der besøger Lyngby Centrum for at foretage sig noget andet end blot passere igennem (pendling) eller have behov for indkøb (shopping). Lyngby Centrum har derfor en mulighed for at udnytte de nye strømme af mennesker, der i løbet af dagen og aftenen vil være i området for at hente adspredelse fra hjemmearbejdet. Det vil tilføre området et nyt potentiale for andre aktiviteter end shopping og cafe- og restaurantbesøg.

TREND #4

FRA SHOPPING TIL SAMVÆR OG OPLEVELSER

Byen generobrer funktionen som mødested ved at blande funktioner

Siden Finanskrisen er shopping aldrig blevet det samme som før krisen. Men i mange år har det alligevel været muligt at drive butiksstrøg og shopping-centre videre som før Finanskrisen.

Men der er sket følgende udvikling igennem årene 2009-2019. Fra at besøge et shoppingområde med det klare formål at købe noget og så måske samtidig følges med venner eller familie undervejs og måske gå på cafe eller restaurant i samme forbindelse, er forbrugerne begyndt at tage til bycentre med det primære formål at være sammen, gå på cafeer og restauranter, være til events, til koncerter, i biografen eller deltage i andre begivenheder og så derudover shoppe og se på varer.

Selve shoppingdelen af bybesøget har mistet betydning, og i stigende grad var vi inden Coronakrisen begyndt at foretage shopping på smartphones frem for at gå i butikkerne. I Lyngby Centrum har dette ikke været helt så mærkbart som i andre dele af landet, da man har haft en købedygtig forbrugerskare i sit opland og vi samtidig har haft en periode med økonomisk fremgang, men det er trods alt heller ikke gået ubemærket hen i Lyngby.

De tre hovedsøjler; butikkerne, kulturlivet og gå-i-byen miljøet i et bycentrum har alle været udfordrede af Coronakrisen. Derfor er den eneste mulighed for at udvikle sig de kommende 5-10 år at arbejde sammen om at løfte attraktiviteten og igen tiltrække forbrugerne.

Det kræver, at funktionerne flettes ind mellem hinanden, så man kan gå fra det ene til det andet uden at opleve, at man skifter scene. Dvs. kulturaktiviteter skal ligge tæt op ad og gerne sammen med butikker, restauranter og cafeer. Den ene attraktion skal trække kunder til de andre og omvendt alt efter målgrupper, tid på dagen og ugen, årstider og andre variationer i dagligdagen.

Da hele Lyngby Storcenter, Magasin og Fogs i Lyngby centrum er reserveret til detailhandel og cafeer – stort set – kræver det en særlig indsats at give det samlede område det nye præg af flettede aktiviteter med kultur, motion og andre nye aktiviteter. Derfor skal der en omfattende omdannelse til for at løfte denne opgave.

TREND #5

NATUR, KLIMA OG BÆREDYGTIGHED I FOKUS

Grønne byer er i høj kurs og det grønne kommer til at fylde endnu mere på sigt

Igennem en årrække har natur og naturoplevelser været en megatrend, der har trukket spor gennem samfundet. Coronakrisen har accelereret denne udvikling, da rigtig mange mennesker under nedlukningerne er søgt ud i naturen og har fundet oplevelser, som ikke tidligere var en del af deres liv.

Det betyder, at naturen fremover har endnu større betydning for et områdes attraktionsværdi end vi tidligere har set det. Det vil således fremover være afgørende for byområder, at de opleves som grønne, men stadig urbane områder, der gerne må flette sig med mere naturprægede grønne områder hvor naturen er tæt på byen.

Lyngby Hovedgade har i mange år været en grøn attraktivitet gennem sin karakterfulde og fine allé. Hovedgaden har haft en fremtrædende rolle i Lyngby Centrum og den øvrige del af Centrum har også indeholdt en del fine større karaktergivende træplantninger, men flere af disse er forsvundet i forbindelse med etableringen af Letbanen. Det betyder at store dele af Lyngby Centrum har behov for at få en ny grøn identitet eller få en revitaliseret identitet gennem at forbinde Lyngby Centrum, og især områderne rundt om Lyngby Hovedgade, skabe sammenhæng til de omgivende større grønne naturprægede områder der findes rundt om Lyngby.

Under de første dele af coronakrisen var forventningen, at klimaindsatsen og fokus på bæredygtig ville blive nedprioriteret på grund af den nye sundhedskrise. Det skete ikke. Derimod blev bæredygtighed og corona-pandemien hurtigt koblet som to overordnede, globale udfordringer, der begge krævede overordnet samarbejde og koordinering. På det nationale plan er der siden skruet op for klimaambitionerne, og blandt forbrugere og borgere har både klima og bæredygtighed fået en stor opmærksomhed.

Der er derfor også en afgørende megatrend samme med naturen at sikre bæredygtighed i et område som Lyngby centrum i fremtiden. Så natur, klima og bæredygtig er det udtryk, der gerne må repræsentere Lyngby Centrum i fremtiden.

TREND #6

UNGE SOM DRIVKRAFT I BYUDVIKLING (BOLIGER OG SAMVÆR)

Unge tilfører byen energi, kant og variation og er en stærk drivkraft for bylivet

Unge er en vigtig drivkraft for liv og attraktivitet i byer. De unge har små boliger og få forpligtigelser på familiefrenten og bruger langt mere tid og energi i byrummet end andre aldersgrupper.

Det kan i Danmark ses meget tydeligt i en by som Aarhus, der har dobbelt så mange mennesker i aldersgruppen 20-29 år (ca. 80.000), som i de øvrige aldersgrupper i ti-års intervaller, som de 30-39 år, 40-49-årige etc. (ca. 40.000). Der er langt mere byliv i Aarhus end byens størrelse tilskrives.

Byliv er næsten altid et væsentligt karakteristiskum ved en universitetsby. Lyngby er en universitetsby, men har ikke de samme karakteristika som Aarhus. Der er heller ikke det samme byliv, som i de områder af København, hvor de unge studerende færdes. Lyngby Centrum savner unge.

De unge kan derfor bruges som en drivkraft i udviklingen af Lyngby Centrum. Ved at skabe boliger for unge gennem fortætning af centrum, ved at skabe muligheder for aktiviteter og attraktivitet for de unge og ved at give plads til nogle af de aktiviteter, de gerne vil deltage i. Det kræver rum og plads i Lyngby Centrum, samtidig med at en fortætning også vil kræve plads til at bygge på.

Udviklingsloopet

Med udgangspunkt i frodighed

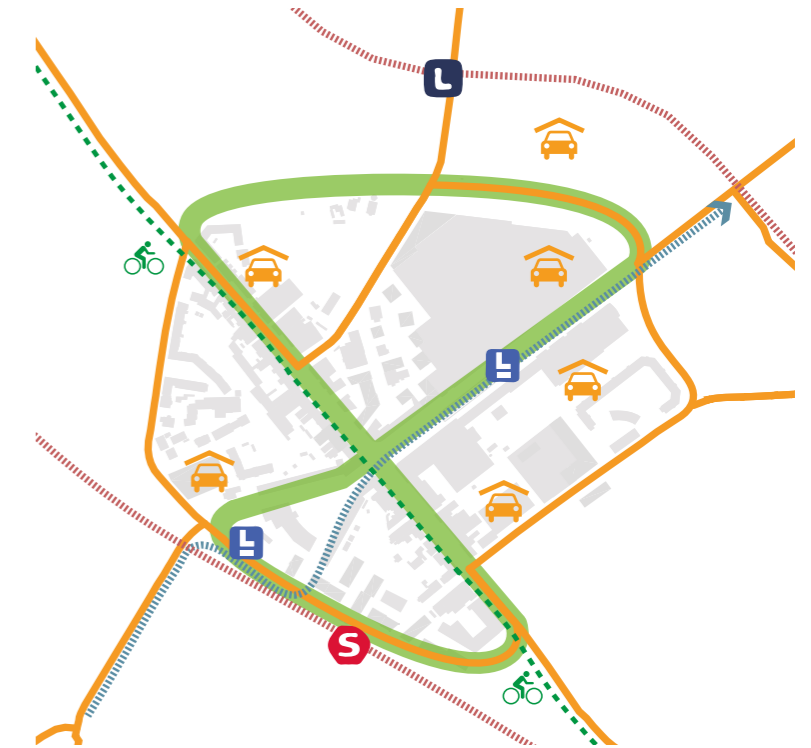
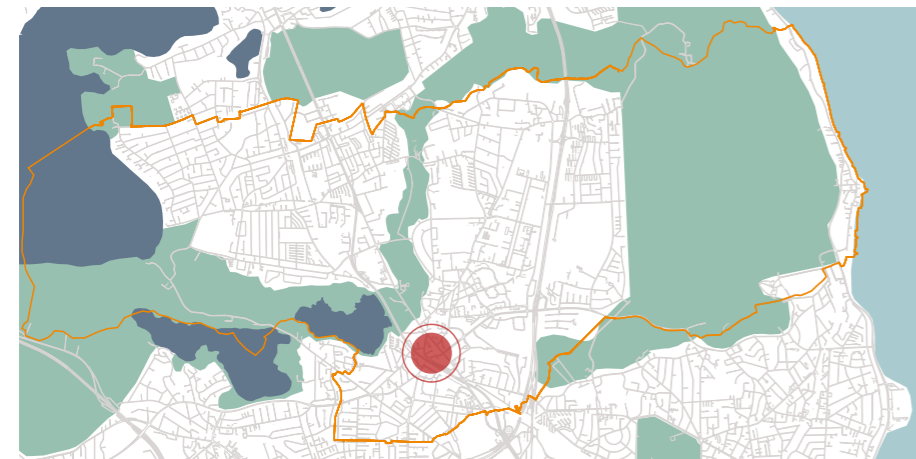
Med fokus på det overordnede mål om at skabe et oplevet grønnere centrum i 2030, hvor centrum skal danne ramme for attraktive mødesteder og fællesskaber for alle, der bor, besøger eller færdes i byen, er det for os naturligt at tage udgangspunkt Lyngbys i eksisterende stærke beplantningsmæssige strukturer.

Vi mener den grønne frodighed spiller en afgørende rolle for Lyngbys identitet, både i centrum, men også i de fantastiske rekreative arealer i hele kommunen. Derfor tager den samlede strategi afsæt i et ønske om at skabe et grønt og frodigt centrum, der binder den lille og store skala sammen.

Udgangspunktet er Lyngby Centrums vigtigste gade og identitetsbærer. Lyngby Hovedgade. Dernæst Fæstningskanalen, der rummer et stort oplevelsesmæssigt potentiale som grøn korridor på kanten af centrum, der formidler og forbinder centrum til Lyngby Taarbæk kommunes fantastiske rekreative arealer. Vi foreslår at trække den mere naturprægede struktur fra Fæstningskanalen og Ermelundssletten gennem Klampenborgvej, ned på Torvet ved Rådhuset og videre syd om rådhusets nye aktivitetspark og gennem Jernbaneplassen. På denne måde fremstår hele den sydlige del af centrum nord for omfartsvejen som en grønnere og mere frodig ankomst til Lyngby Centrum. Ved at forbinde Jernbaneplassens struktur af træplantninger med Hovedgadens stærke beplantningsstruktur opstår der et frodigt karakterfuldt loop, der samtidig knytter en flerstrengt udvikling af centrum til denne grønne og frodige struktur, et udviklingsloop.

At sikre et grønt, frodigt, levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum kræver strategiske indsatser på flere parallelle planer, der hver især har indflydelse på hinanden.

En trafikal fredeliggørelse og bevidst parkeringsstrategi skaber plads til byliv og flere blågrønne byrum. Grønne og blå byrum, bidrager til en oplevelsesrig, attraktiv og bæredygtig by. Byfortætning, skaber plads til flere borgere centralt i byen. Flere aktiviteter og kulturtilbud, der henvender sig til en bred brugerskare skaber byliv. Dette for at nævne nogle få, men væsentlige eksempler. Med denne forbundethed mellem de strategiske temaer i baghovedet, gennemgås de på de følgende sider.



Blågrøn strategi

Den nye beplantning i Lyngby Centrum henter inspiration fra naturen og de attraktive grønne områder rundt om Lyngby Centrum og vi foreslår derfor en mere naturpræget og varieret beplantning, der giver større biodiversitet, mere varierede oplevelser og større robusthed.

De blå elementer i forslaget relaterer sig til både historiske fortællinger og mere rekreative legefunktioner.

Andre lege- og aktiverende funktioner integreres i de grønne park og byrum. Primært i Kanalparken og ved Torvet.

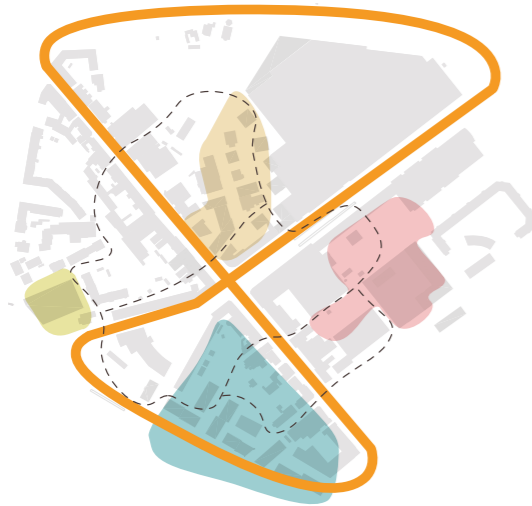


Bæredygtig mobilitetsstrategi

Vi ser en trafikal fredeliggørelse gennem regulering af biltrafikken og nedlæggelse af p-pladser på terræn i centrum som en væsentlig forudsætning for at skabe et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby centrum.

Med en fredeliggørelse, der omfordeler trafikken, skabes der plads til naturen i byen, plads til aktiviteter for børn og voksne og plads til oplevelser, leg og fællesskaber.

Udviklingsloopet



Fortætningsstrategi

I relation til historisk indpasning, materialemæssig og arkitektonisk kvalitet samt bæredygtighed bør alt nybyggeri og byudvikling i Lyngby Centrum ske med udgangspunkt i en holistisk tilgang til projektets samlede påvirkning af sine omgivelser, miljø og ressourcer.

Helt overordnet foreslår vi fortætning og udvikling hvor der i dag er plads og potentiale for forbedring. Vi foreslår typisk fortætning hvor der i dag er parkeringspladser/trafikarealer, på nær Gasværksvej hvor den primære fortætning sker langs Gasværksvej og op langs Lyngby Storcenter.

De nye bebyggelser udføres i en skala, der spænder fra 4-6 etager. Udformning af tage er et væsentligt opmærksomhedspunkt for at dagens krav til udnyttelse harmonerer med købsstadsskalaen i Lyngby Centrum.



Bylivsstrategi

Fra de megatrends, der angår handel kan vi udlede, at metode til at styrke butikslivet, er at skabe plads til andre og mere alsidige aktiviteter end shopping. Shopping er rigt repræsenteret i Lyngby, derfor søger vi at styrke kulturtilbud, oplevelser og aktiviteter i Lyngby Centrums Byrum ved at etablere legepladser, skate- og løbehjulsbaner, dansescener og plads til skiftende events.

Vi har valgt at have særligt fokus på børn og unge fordi der i dag er meget få tilbud til disse aldersgrupper. Derudover er der et stort uudnyttet potentiale i Lyngby for at opnå mere byliv, netop ved at henvende sig til unge. I området mod Jernbaneplassen, Kastanjevej, den sydlige del af Torvet og i Likørstræde, satser vi på ungdomsboliger og på aktiviteter henvendt til børn og unge for at skabe en synergieffekt mellem en bred vifte af tilbud.



Synergi og vidensstrategi

Ved at skabe bymiljøer, hvor videns netværk kan dyrkes ved tilfældige møder, skabes en god synergi og rum til fremtidens viden og udvikling.

Der er gode forudsætninger for at dette kan ske i Lyngby, der er tech-virksomheder og vidensvirksomheder som Microsoft og Cowi og der er Novozymes Innovation Campus, LIFE og DTU lige i nærheden.

Det der mangler, er uformelle mødesteder med inspirerende og udviklende miljøer.

Derfor foreslår vi, foruden ungdomsboliger, events og aktive byrum, at der etableres Makers Spaces og Makers Workdesks, så de unge kommer til at tilbringe mere tid i det område, de alligevel passerer igennem på vej til deres uddannelsessted.



Samlet strategi

At sikre et grønt, levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby Centrum kræver strategiske indsatser på flere parallelle planer, der hver især har indflydelse på hinanden.

En trafikal fredeliggørelse og bevidst parkeringsstrategi skaber plads til byliv og flere blågrønne byrum. Grønne og blå byrum, bidrager til en oplevelsesrig, attraktiv og bæredygtig by. Byfortætning, skaber plads til flere borgere centralt i byen. Flere aktiviteter og kulturtilbud, der henvender sig til en bred brugerskare skaber byliv.



Blågrøn strategi

Lyngby opleves som en grøn by med store eksisterende træer og klippede hække i selve byen og med god forbindelse til attraktive naturområder tæt på byen. Anlæggelsen af letbanen har dog gjort væsentligt indhug i træerne i byen. Lyngbys karaktertræ er platanen, der står mange steder i byen og særlig karakterfuldt i Lyngby Hovedgade. Beplantningen på Lyngby Hovedgade er en markant grøn rygrad i byen. På selve Hovedgaden skal alléen naturligvis bevares og vi foreslår at den styrkes i enderne, primært ved plantning af nye træer mod nord frem til Anløbspladsen.

Den ny beplantning i Lyngby Centrum henter inspiration fra naturen og de attraktive grønne områder rundt om Lyngby Centrum og vi foreslår derfor en mere naturpræget og varieret beplantning, der giver større biodiversitet, mere varierede oplevelser og større robusthed. Grønne frodige beplantninger trækkes helt ind i hjertet af Centrum ad Klampenborgvej til Lyngby Torv og ned til Jernbaneplassen hvor særlige biotoper i beplantningen er med til at styrke biodiversiteten for insekter og andre smådyr. Inspirationen til beplantningssammensætningen hentes fra Lyngbys omgivende grønne områder; Ermelundskilen, Mølleåen og Dyrehaven. Derved skabes en sammenhængende fortælling om hele området som naturpræget, grønt og opholdsværdigt.

Opbygningen af et fleksibelt oplevelsesrum med klatreplanter på Johannes Foghs Plads har også det formål at trække naturen ind i Lyngby Centrum til et område, der bliver centralt for mange at de nye større kulturelle events, foodmarked og lignende i området.

Drift og udvikling af beplantningen i de grønne områder på Assistenskirkegården og Kanalstien samt Kanalparken tilrettelægges med henblik på at skabe en grøn oase med en højere grad af biodiversitet end der er i dag.

Kanalstien anlægges med en tarzanbane/junglesti således at strækningen indeholder en dobbeltfunktion som klimasikring og legeområde. Også her vil det være muligt at etablere biotoper i beplantningen for at styrke biodiversiteten i Lyngby.

Grøn og blå udvikling og håndtering skal være en selvfølgelig del af den ny byudvikling på ikke mindst Gasværksvej-grunden, hvor bl.a. regnvandshåndtering, facadebeplantning og/eller taghaver skal være en del af løsningen i god sameksistens med eksisterende træer, der bevares i videst muligt omfang.

De blå elementer i forslaget relaterer sig til både historiske fortællinger og mere rekreative legefunktioner.



Eksisterende træer og klippede hække i Lyngby Centrum

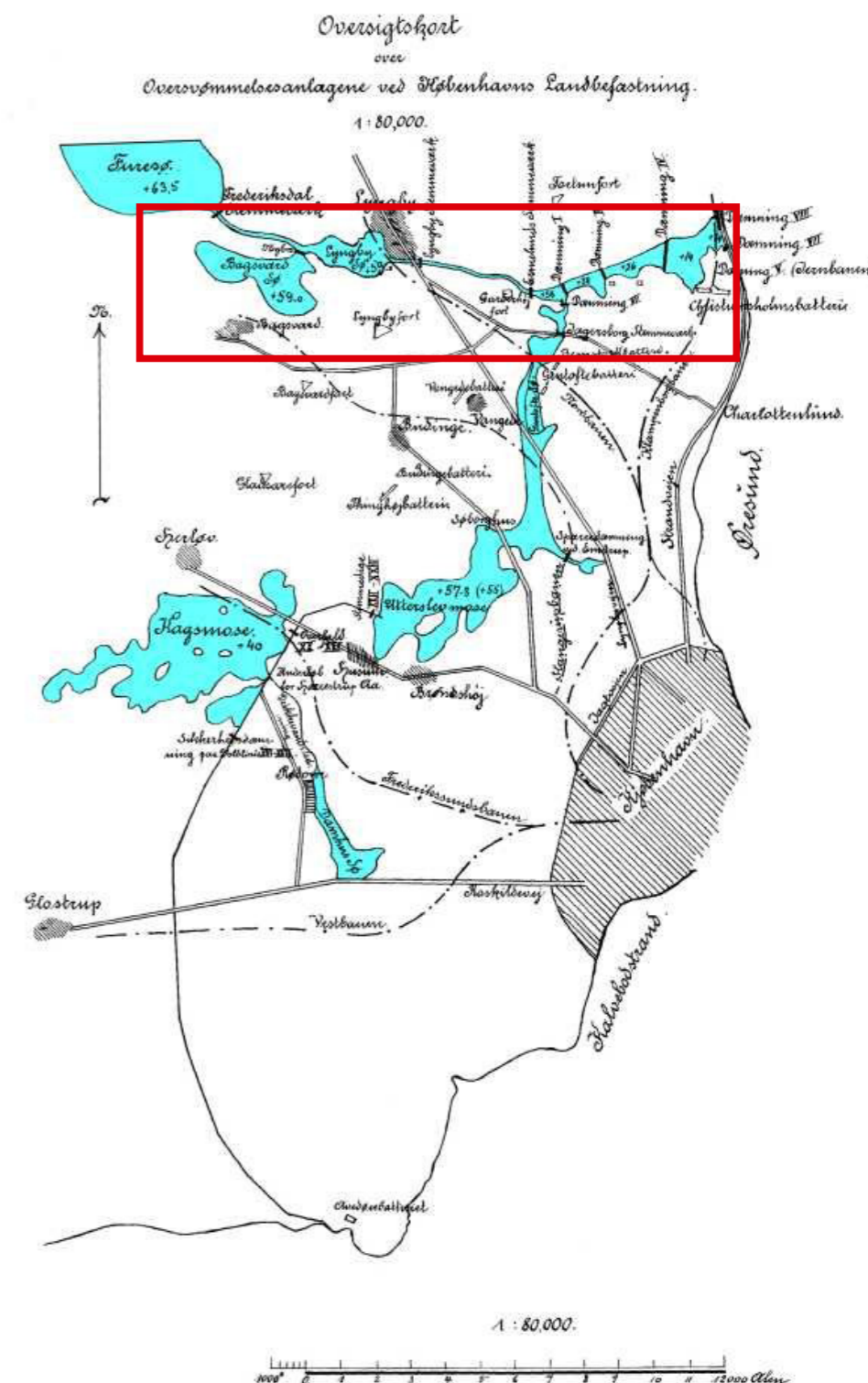
Det største blå element etableres i Kanalparken i relation til klimaprojektet her.

Fæstningskanalens historie og forløb tydeliggøres i Kanalparken hvor den større sammenhæng fortæles gennem vores forslag.

Der foreslås således funktioner, der opfordrer til leg, læring og bevægelse med en historisk integreret fortælling med vandtema som omdrejningspunkt.

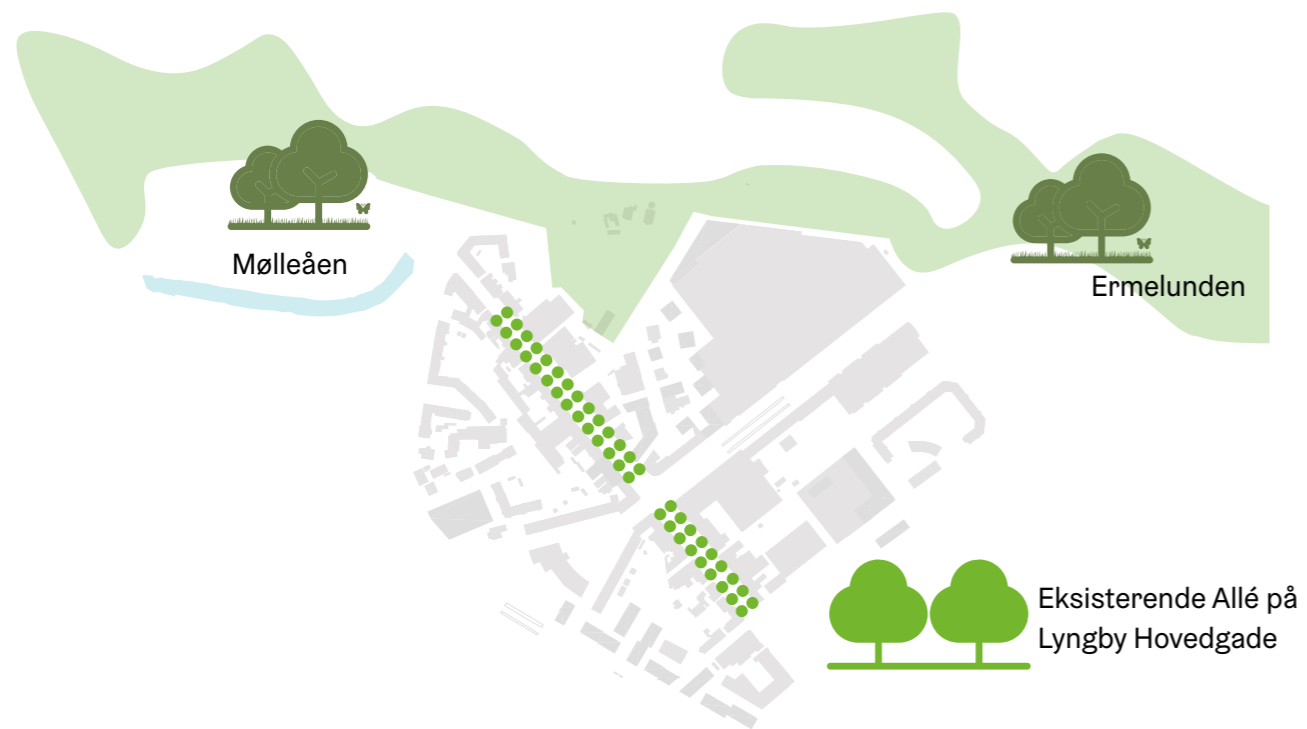
Øvrige vandelementer etableres på de to væsentlige pladser/torve i Centrum. På henholdsvis Anløbspladsen og på Lyngby Torv.

Begge steder som mere legende elementer, men på hver sin måde.

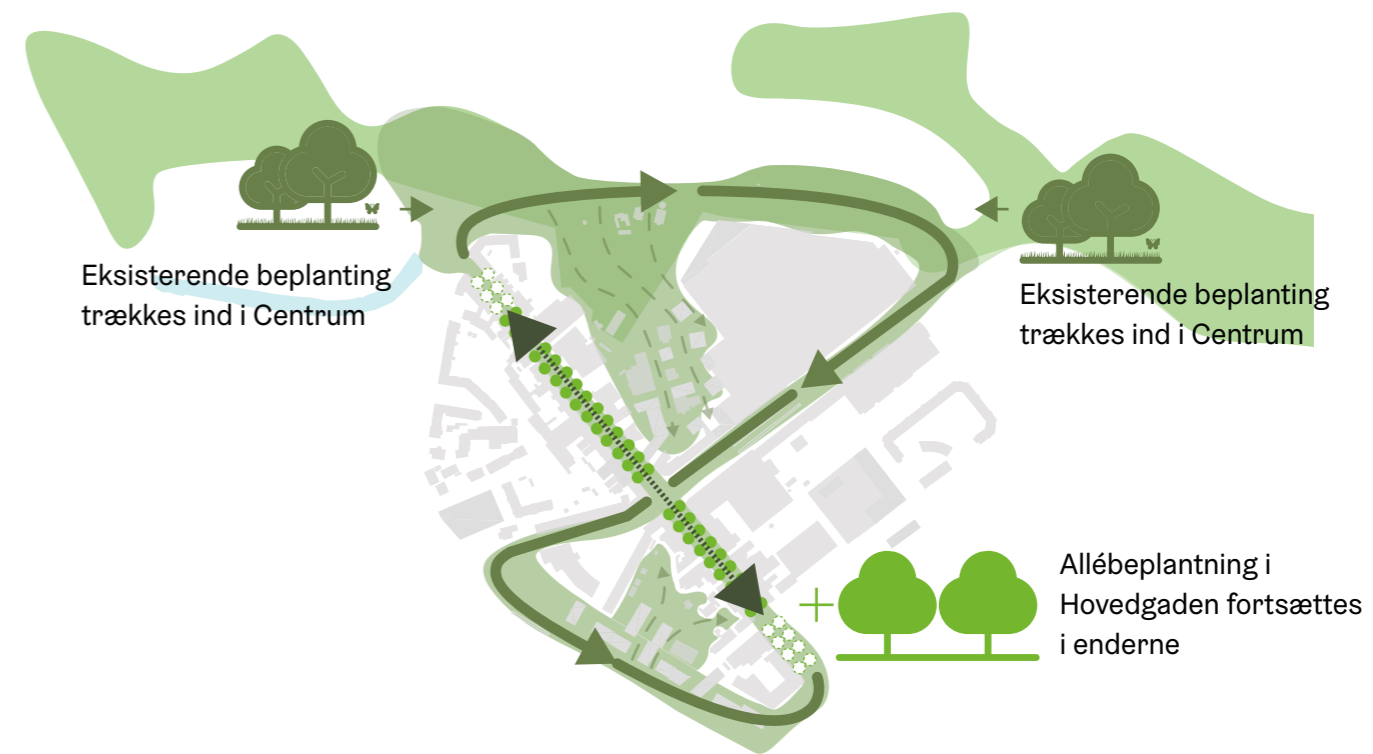


Historisk kort med oversvømmelsesanlæggene ved Københavns landbefæstning. Med prikker er omfang af bassiner, der benyttes som designstrategi i Kanalparken markeret.

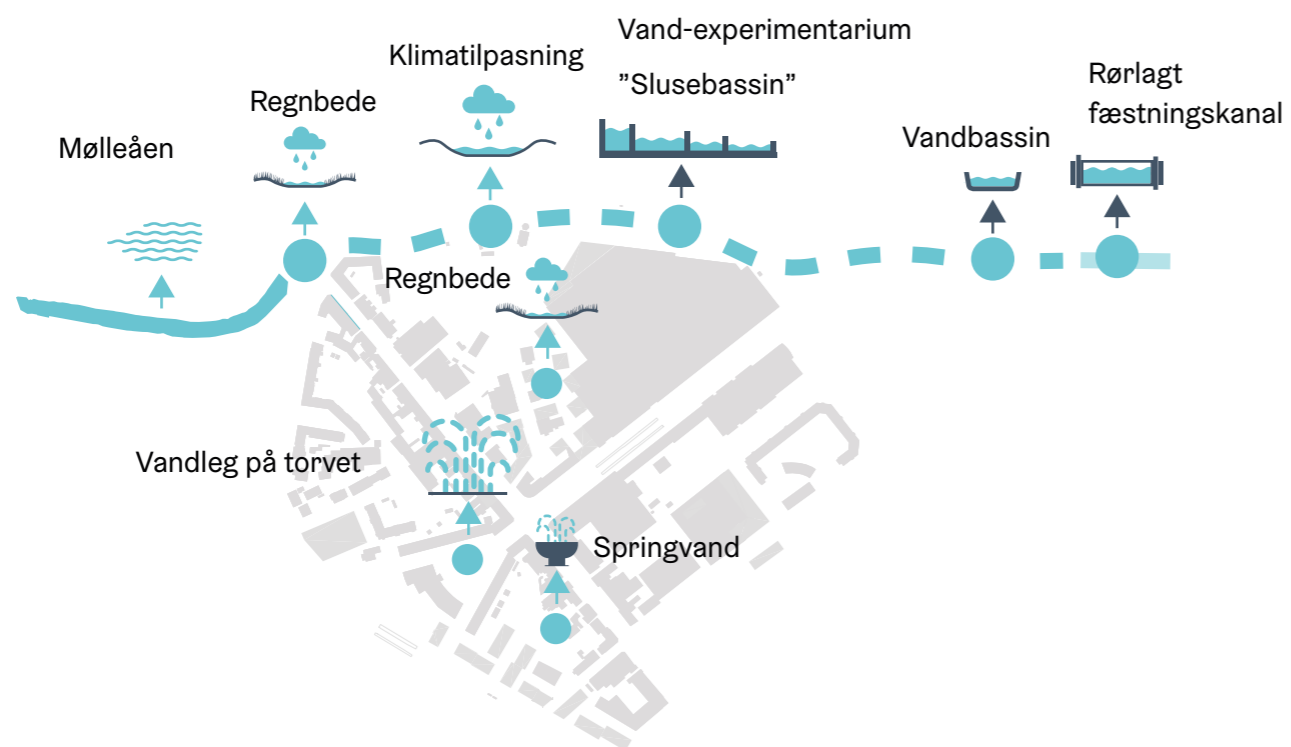
Eksisterende naturkvaliteter



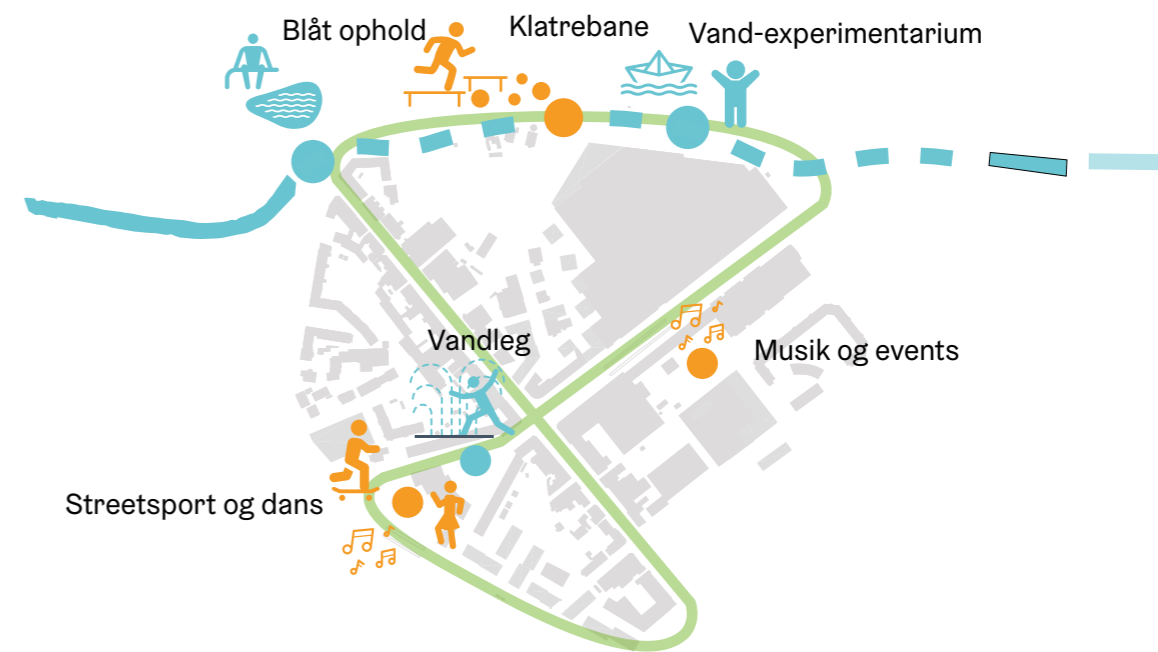
Beplantningsstrategi



Blå strategi



Leg og aktiviteter





Bæredygtig mobilitetsstrategi

Lyngby Centrum er ualmindeligt godt knyttet til omverdenen. Både i relation til privatbilisme, men også i relation til de glimrende offentlige mobilitetsløsninger. Dels S-toget, de mange busforbindelser, Lokalbanen og desuden den kommende Letbane.

Der er rigeligt med parkeringspladser i centrum – både som overfladeparkering og i parkeringshuse og -kældre.

Vi ser en trafikal fredeliggørelse gennem regulering af biltrafikken og nedlæggelse af p-pladser på terræn i centrum som en væsentlig forudsætning for at skabe et levende og oplevelsesrigt Kongens Lyngby centrum. Med en fredeliggørelse, der omfordeler trafikken, skabes der plads til naturen i byen, plads til aktiviteter for børn og voksne og plads til oplevelser, leg og fællesskaber.

En fredeliggørelse af Lyngby Hovedgade i forhold til biler vil supplere den lukning af Klampenborgvej, der er en konsekvens af letbanens etablering. Det vil samlet skabe, et centralt område, der binder hele Lyngby centrum sammen som et stort fredeliggjort område, hvor man nemt og relativt uhindret kan færdes til fods fra det ene område til det andet. Man vil kunne passere Lyngby Hovedgade til fods alle steder uden at blive hindret af parkerende biler eller relativt tæt biltrafik.

I krydset mellem Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade vil Letbanen og busser stadig skulle passere Hovedgaden, men fraværet af øvrig biltrafik vil gøre det signalregulerede lyskryds meget mere overskueligt og let passerbart for bløde trafikanter.

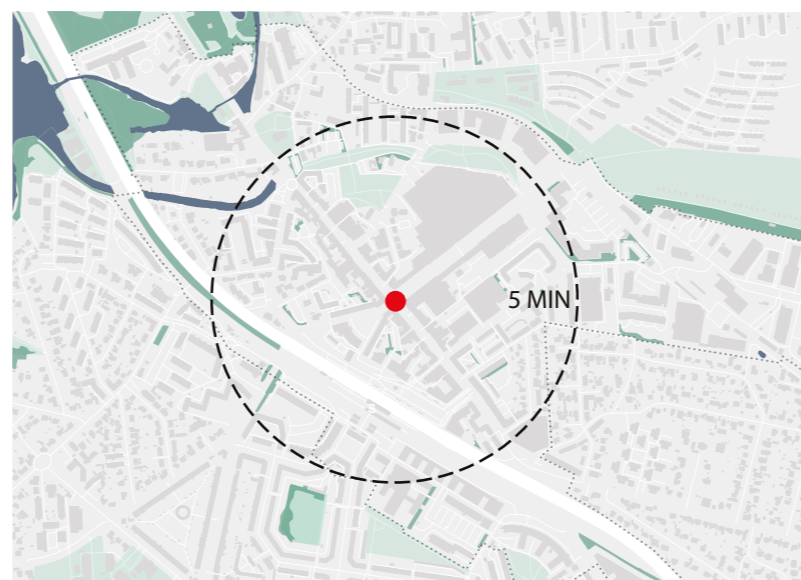
Selvkørende shuttlebusser mellem hjørnerne af centrum vil gøre det muligt at komme til og fra parkeringshusene og -kældre med småbørn, pakker, indkøbte varer og også gøre det let for bevægelseshæmmede at komme rundt og få stort udbytte af Lyngby Centrum.

Der er mulighed og plads til op til tre forskellige ruter, som i sig selv er meget korte. Med de korte afstande kan busser bevæge sig med lav hastighed (5-10 km/t) og medvirke til at fredeliggøre Lyngby Centrum.

Selvkørende shuttlebusser kendes allerede fra DTU området og det vil også være en god markering af Lyngby Centrums forbindelse med DTU, da der kører forsøg med denne type transport på DTU-området i dag.



Diagram der viser korte ture i bil fra 0,5 til 5 kilometers længde. Tykke streger er lig med større mængde uagtet vejgeometri. Diagrammet viser med al tydelighed, at der er et stort potentiale i at ændre trafikvaner og flytte noget af trafikken fra bil til cykel eller gåben på de relativt korte ture i Lyngby Centrum.



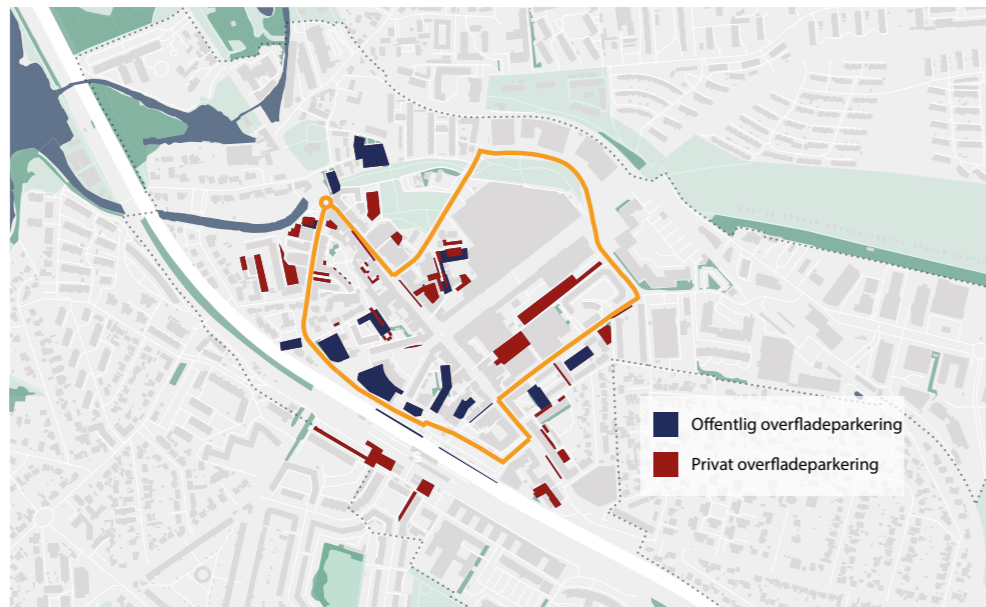
Lyngby Centrum er med udgangspunkt i det centrale krydsningspunkt en by hvor man kan gå til det meste på 5 minutter. Dvs. 5 minutters gang fra det nye Mobilitetshus i syd til Fogs Plads eller fra p-kælder ved Microsoft til Magasin



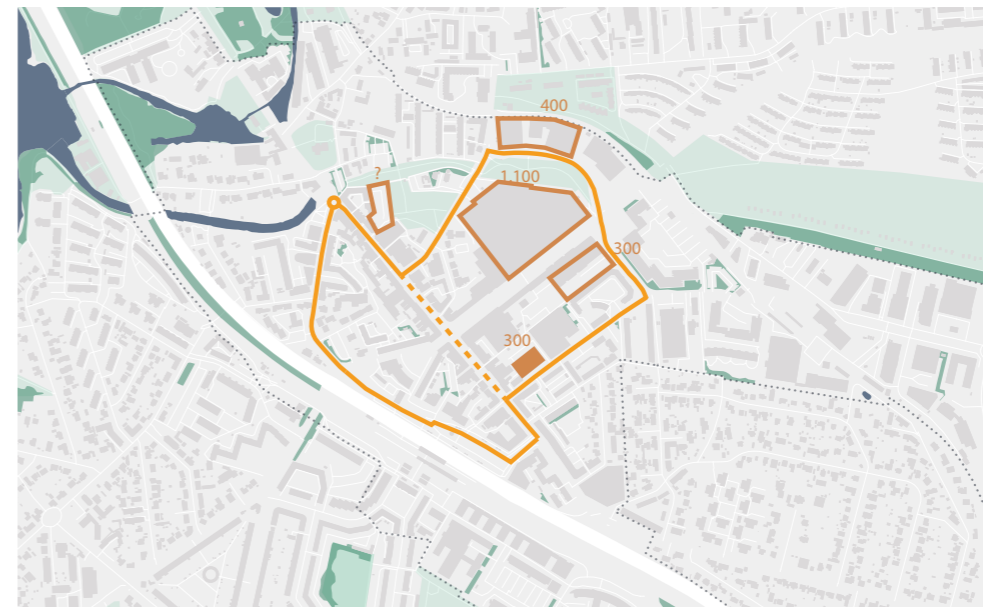
I hovedgaden foreslår vi at p-pladser nedlægges, dog undtaget handicap-parkering og lignende. I begge ender af gaden forestiller vi os at kørsel er tilladt som en del af P-søgeringen. Ved nedlæggelse af p-pladser gives plads til større grad af ophold og handelsaktiviteter i siden af gaden. Cykling foregår i princippet på samme måde som i dag.



I hovedgaden foreslår vi at p-pladser nedlægges, dog undtaget handicap-parkering og lignende. I den centrale del af Hovedgaden fjernes desuden gennemkørende trafik i begge retninger. Ved nedlæggelse af p-pladser og gennemkørende trafik gives rigtig god plads til større grad af ophold og handelsaktiviteter i gaden. I den centrale del foreslås Shared Space og dermed er det tilladt at cykle gennem gaden



I dag skyldes en stor del af trafikken i centrum, søgning efter gratis parkeringspladser. Samtidig står p-huse tomme og ubrugte hen. For at mindske trafikken og for at udnytte eksisterende kompakte p-anlæg bedre, foreslår vi at alle parkeringspladser er betalings p-pladser.



I stedet for overfladeparkering, foreslår vi at koncentrere parkeringsstrategien ved de eksisterede parkeringsanlæg.



I sydvest foreslår vi et nyt Mobilitetshus, der sammen med de eksisterende parkeringshuse/kældre, skaber en god kapacitet i hele centrum. Dette skaber et robust udgangspunkt for den videre mobilitetsplanlægning, hvor der skabes god adgang til centrum uden gennemkørende trafik.



Den samlede parkeringsstrategi baseres på ingen gratis parkering, kompakte p-anlæg, 30km/t zone og reducere af overfladeparkering. Denne strategi vil tilsammen skabe et markant reduceret behov for søgetrafik. Når dette fundament er etableret, er det naturligt at kigge på delstrækninger, og se om trafik skal ensrettes eller evt. lukkes for at styrke byrumsmæssige kvaliteter og forbindelser til gavn for bedre byliv samt bedre plads til beplantninger, der giver øget biodiversitet.



Fortætningsstrategi

Der er plads til fortætning i Lyngby Centrum og fortætning er med til at finansiere udviklingen af nye områder. Der skal dog ikke bygges hvor som helst og for enhver pris. Vi foreslår fortætning hvor det kan bidrage til byen og hvor det ikke ødelægger eksisterende kvaliteter.

I relation til historisk indpasning, materialemæssig og arkitektonisk kvalitet samt bæredygtighed bør alt nybyggeri og byudvikling i Lyngby Centrum ske med udgangspunkt i en holistisk tilgang til projektets samlede påvirkning af sine omgivelser, miljø og ressourcer.

Der kan eksempelvis opstilles en række dogmer eller krav/spørgsmål til de projektudviklere, der søger om byggetilladelse hos kommunen:

- Renovering og ombygning af eksisterende bygninger frem for nybygning.
- Krav til bæredygtighedsparametre, der som minimum skal være opfyldt. (F.eks. maksimalt CO₂ udledning/m² gennem LCA-analyser.)
- Hvordan beriger jeres projekt Lyngby centrum i forhold til arkitektonisk kvalitet og kulturel/social bæredygtighed?
- Hvordan understøtter jeres projekt Lyngby som vidensby?
- Hvordan bidrager jeres projekt til at forstærke den grønne struktur i Lyngby Centrum?
- Hvordan bidrager jeres projekt til at reducere biltrafik i Lyngby Centrum?

Vi foreslår en fortætning der ligger langs udviklingsloopet for at skabe synergi mellem de øvrige delstrategier. For at bringe fortætningen i spil med resten af centrum introducerer vi et forfinet netværk af mindre loops der forbinder Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej med byens øvrige netværk af passager, stier og smutveje og på den måde forbinde forsider og bagsider og skabe et samlet og gennemtænkt bynetværk.

Helt overordnet foreslår vi fortætning og udvikling hvor der i dag er plads og potentiale for forbedring. Vi foreslår typisk fortætning hvor der i dag er par-

keringspladser/trafikarealer, på nær Gasværksvej hvor den primære fortætning sker langs Gasværksvej og op langs Lyngby Storcenter. De enkelte fortætningsprojekter gennemgås mere detaljeret senere.

De nye bebyggelser udføres i en skala, der spænder fra 4-6 etager, og ét sted op til 8 etager med særlig begrundelse. Udformning af taget bliver et væsentligt opmærksomhedspunkt, for at dagens krav til udnyttelse harmonerer med købsstadsskalaen i Lyngby Centrum.

Der bygges i tilknytning til Lyngby storcenter, på p-pladser der nedlægges, på Jernbaneplassen, Gasværksvej og ved Fogs plads.

Hvis Lyngby Centrum i fremtiden skal være et attraktivt shopping- og oplevelsesområde, er det vigtigt at prioritere fortætningen til boliger med beboere, der skaber liv i byen og er med til at tilføre aktiviteter udenfor butikernes åbningstid – eller skabe basis for udvidede åbningstider i weekender og på andre tidspunkter gennem øget efterspørgsel.

Derfor vil vi foreslå, at en stor del af fortætningen skabes via opførelse af boliger, der fokuserer på unge beboere – ikke nødvendigvis ungdomsboliger, men mindre boliger, som typisk anvendes af unge. Det vil også være en fordel for udviklingen af centrum at satse på unge studerende fra DTU i dele af fortætningen og dermed gøre en del af fortætningen til egentlige ungdomsboliger. Som eksempel har Centrum af Aalborg opnået at skabe liv i byen via fortætning med mange ungdomsboliger samt indflytning af dele af universitetet til Nordkraft og andre bygninger.

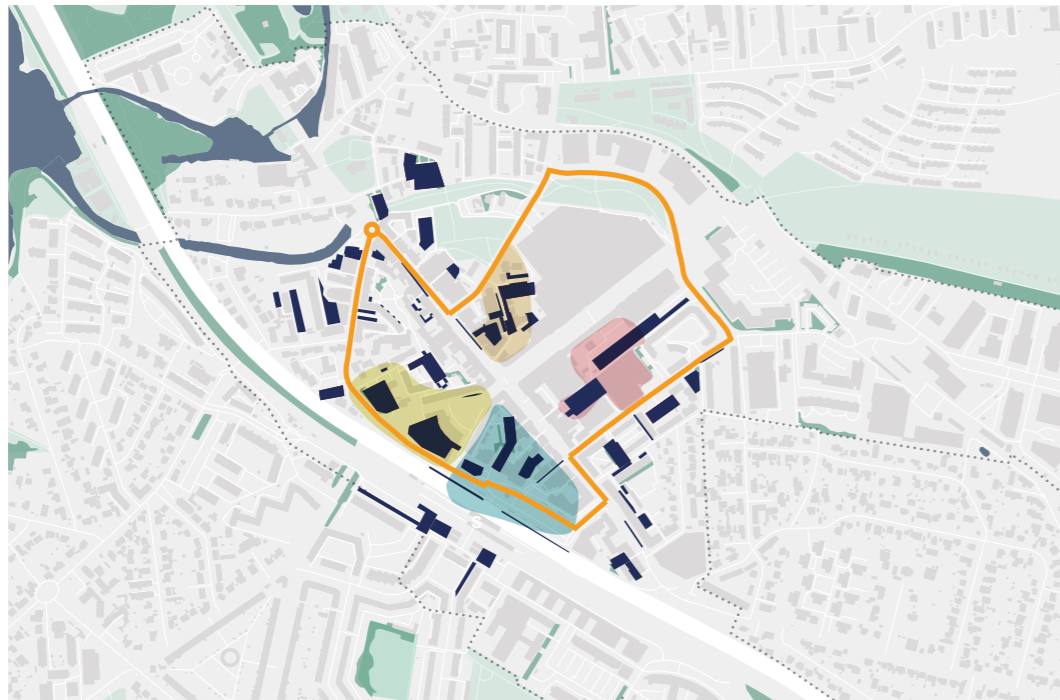
Med boliger kommer behovet for daginstitutioner, og der er i plandiagrammet th. markeret mulige placeringer til disse, hvor vi anser Gasværksvej Kvarteret med sin grønne identitet som en oplagt placering, da kommunen også ejer store arealer her.

Fortætning er dels en generator for byliv, men også en forudsætning for finansiering af de mange nye

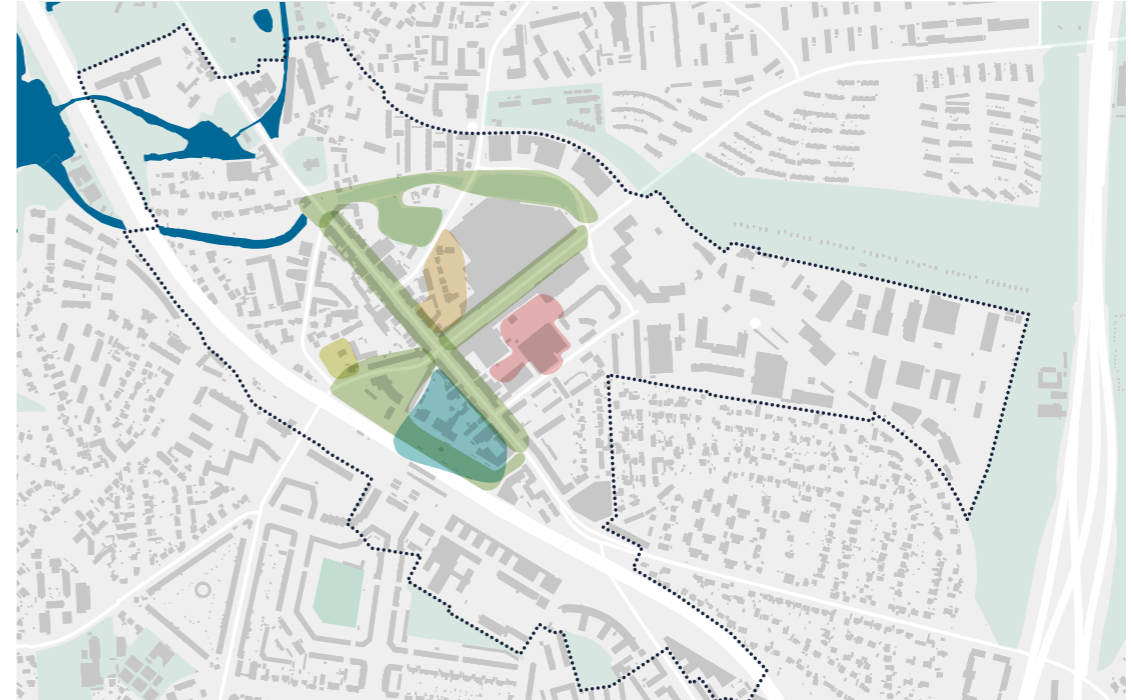


byrum i Lyngby. Samtidig er det vigtigt at ny bebyggelse ikke ødelægger eksisterende byrum og vi foreslår derfor at ny bebyggelse tilpasses Lyngbys særlige kontekst ved at bygge på områder, der ikke i sig selv er attraktive eller bevaringsværdige, men attraktive i relation til ny bebyggelse alene i kraft af central placering og det iboende potentiale.

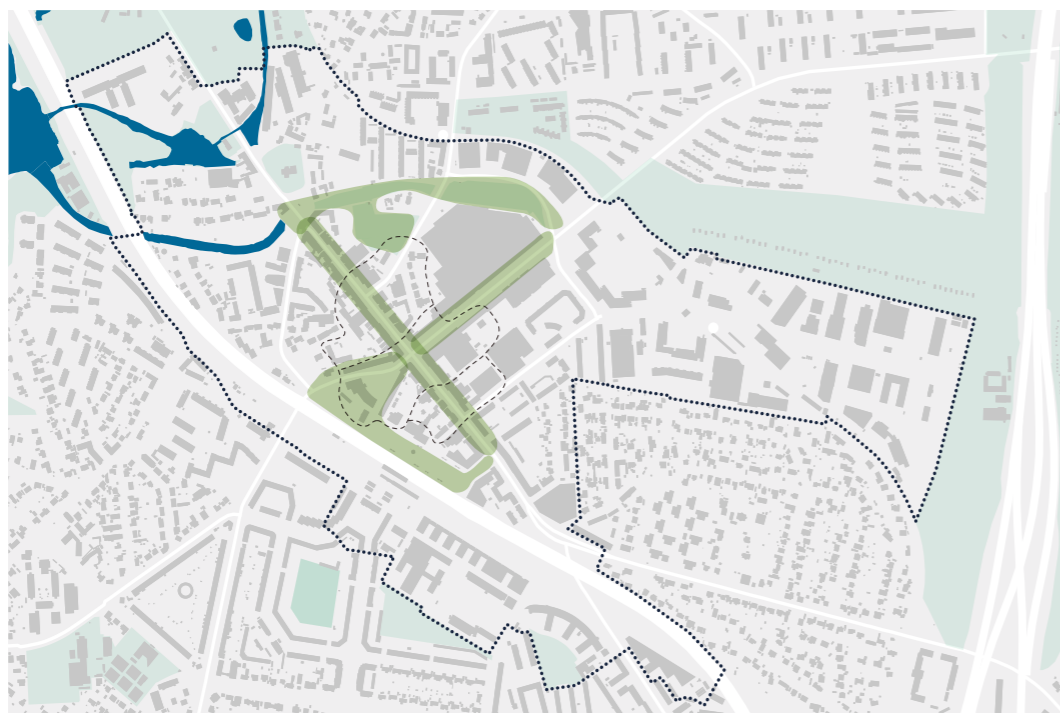
Der lægges op til en væsentlig fortætning langs omfartsvejen, og på denne måde skabes et beboergrundlag for aktivering af centrum mod syd. Dermed styrkes overgangen, kontakten og forbindelsen til den modsatte side af omfartsvejen i tråd med ønsker i programmet.



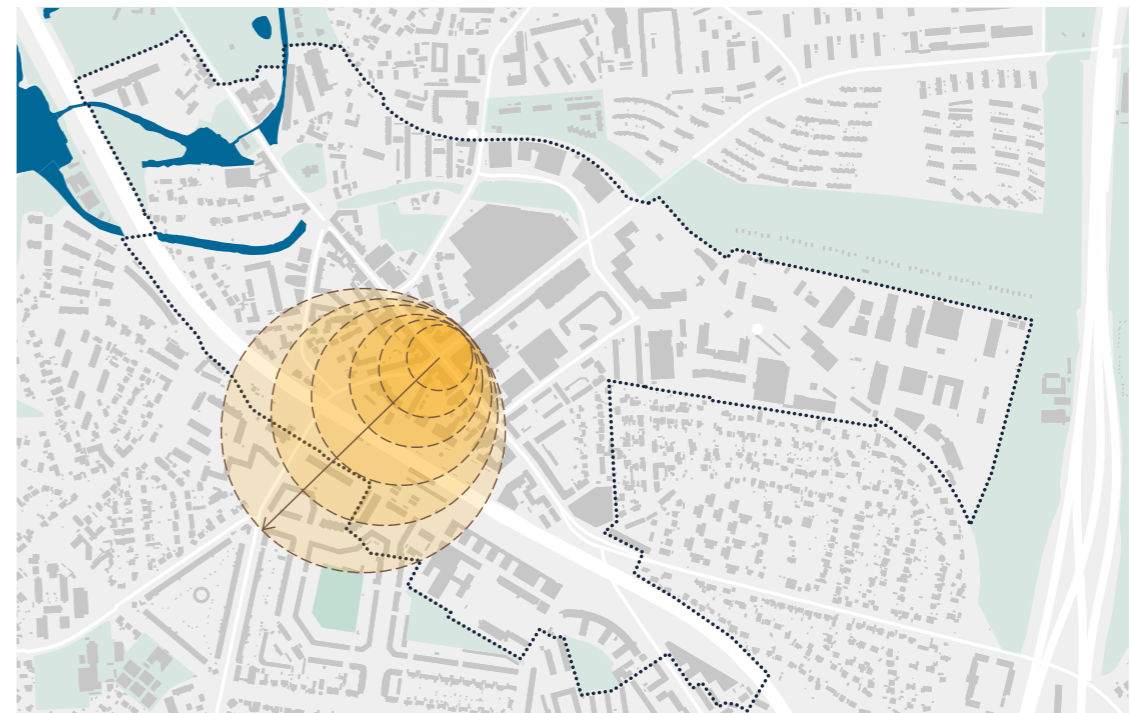
I områder med terrænparkering knyttet til P-søgeringen, skabes der mulighed for fortætning ved at nedlægge terrænparkeringen.



I tilknytning til det grønne loop ligger fire udviklingsområder, der har hver sit potentiale og hver sin karakter og fremtræden. Forskellige oplevelsessteder.



Det grønne loop suppleres med et mindre loop, som forbinder Lyngbys porøse centrumstruktur. På denne måde sikres det, at oplevelsen af bagside undgås, og at det er det varierede og komplekse byvæv, der kendetegner attraktive byer, som opleves.



Gennem en større fortætning og aktivering af området langs Jernbaneplassen, syd for Rådhuset og ved Mobilitetshuset samt en evt. transformation af kontorbygningen ved Rådhuset til Kulturhus, forskydes centrum af byen lidt mere mod syd end i dag.



Bylivsstrategi

Ændring af centrum fra shopping-mekka til et samværs-event-kultur-shopping-motion og oplevelses-område

Lyngby centrum er i dag på mange måder indbegrebet af et godt sted at shoppe. Der er et af Danmarks bedste storcentre, der er stormagasinet Magasin de Nord og en lang, stemningsfuld hovedgade med masser af butikker samt en række af fine cafeer og restauranter samt stræder som Likørstræde og andre passager mellem S-togstationen og hovedgaden samt bag ved hovedgaden mod nord og endelig Johannes Fogs Plads med Fog.

I hovedgaden ønsker de unge, efter eget udsagn, ikke at sidde på caféer i kanten af rummet og se på parkerede biler.

Der er heller ikke meget aktivitet i området, når butikkerne er lukkede. Om morgenen er der blot passage af pendlere på vej til arbejde, og om aftenen er området relativt dødt, når butikkerne er lukkede.

Skal Lyngby centrum i fremtiden kunne tiltrække kunder fra hele Nordsjælland, skal man have noget mere at byde på. Der skal være plads til flere kulturelle aktiviteter, events, markeder, foodfestivaler, musikoptræden, motionsaktiviteter, unge studerendes byliv og en lang række andre aktiviteter. Det kræver plads og muligheder for en omstillelig anvendelse af forskellige byrum. Dele af Lyngby Centrum skal kunne opfattes som en scene med forskellige 'forestillinger' i løbet af året, årstiderne, ugen og dagen.

Derfor foreslår vi en række områder, der alt efter deres beliggenhed, er egnede til disse funktioner.

Vi foreslår et aktivitets- og eventområde på Johannes Fogs Plads, en ny musikskole med koncertsal ved Hovedgaden og Gasværksvej og boliger på en række tidligere parkeringspladser og på trafikfredeliggjorte nye byggefelt langs Jernbaneplassen. Vi foreslår også en udvikling af bestående områder som Likørstræde.

Formålet er at skabe rum, mulighed og plads til alt

det, der i fremtiden skal være med til at bære et bycentrum, der i en nær fremtid ikke vil kunne blive båret af detailhandlen alene. Et byområde, der giver mulighed for rigtig mange attraktioner på et ret lille og kompakt område.


Det er en vigtig komponent i planen, at de forskellige funktioner i et bycentrum ikke opdeles fuldstændigt efter funktion, men søges flettet sammen med naturlige overgange mellem forskellige faciliteter for at skabe et sammenhængende byrum med funktioner, der glider over i hinanden og fletter sig med hinanden.

Derfor foreslår vi:

- at der placeres kulturtilbud centralt i Lyngby for at skabe liv efter lukketid (primært Musikskolen på Hovedgaden og Gasværksvej)
- at der bygges boliger centralt i Lyngby for at generere mere byliv.
- at der etableres flere og mere forskelligartede byrum, der kan understøtte en god variation af handel, kultur, bevægelse og leg. Herunder også taget på Mobilitetshuset.
- at der etableres byrum, der er fleksible og kan benyttes til både store og små events
- at blande funktioner i forbindelse med Lyngby storcenter – udviske grænsen mellem byen og storcenteret, - ved at der skabes udadvendte funktioner fra centeret til de omgivende byrum og ved at der bygges boliger i nær tilknytning til storcenteret.

Formålet er at skabe en række byrum og bygningsrelaterede funktioner, der opleves som dele af en større helhed der udgør et sammenhængende centrum. Hovedgadens fredeliggørelse sker i den sammenhæng med to formål. For det første at skabe en lettere og strøgetig overgang fra syd til nord i centrum og for det andet at integrere Hovedgaden med de bagvedliggende byrum omkring Likørstræde, Gasværksvej og Lyngby Torv.



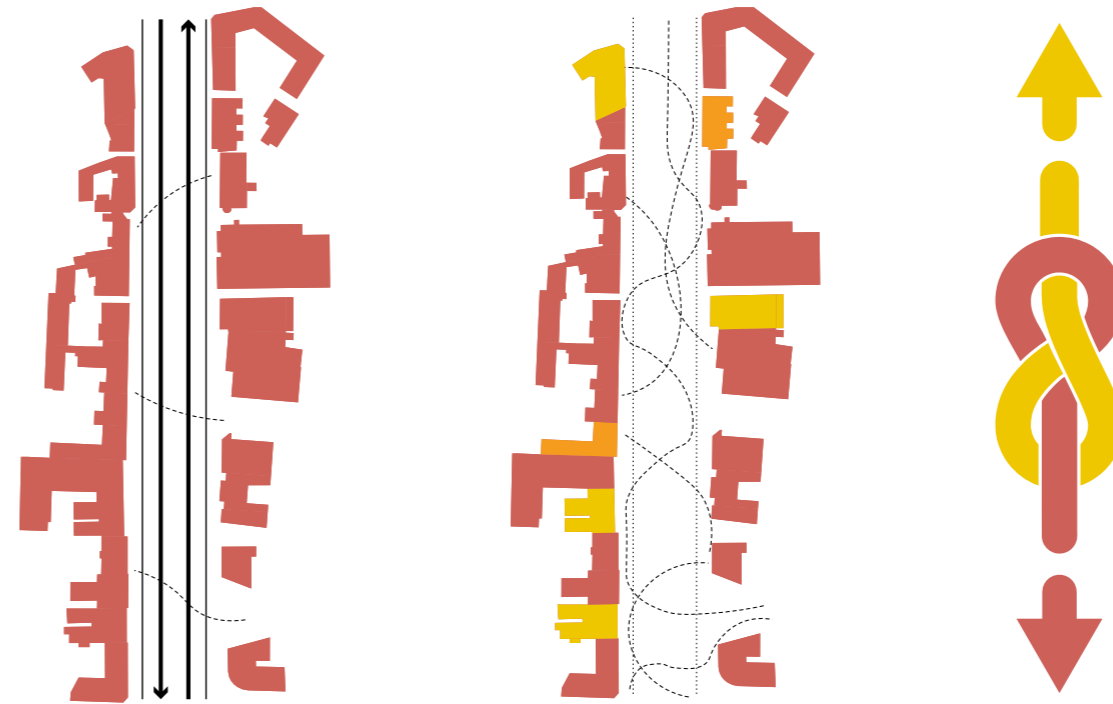
 Nye og gamle pladser og steder til ophold og aktivitet



Sammenfletning af funktioner i byens rum skaber de gode rammer for mere byliv, bevægelse og leg.



Lyngby centrum udgør i fremtiden et finmasket nettværk af gader, passager og stier, der alle kobler sig op til Lyngbys primære gader og centrale by- og parkrum. Dette giver en varieret og sammensat bymidte med bredt tilbud af oplevelser.



Ved at fredeliggøre trafikken i Lyngby Hovedgade skabes der bedre grobund for etablering af andre funktioner i gaden bygninger end almindelige butikker. Her kan etableres en bedre variation mellem handel, servering og kultur der sammen kan skabe et mere levende gaderum med aktivitet fra morgen til aften. Dette vil også være med til at aktivere bylivet når man bedre kan færdes på tværs af gaden til en større variation af funktioner i bygningerne.

Hverdagshistorier

Ved at lægge op til fortætning, styrke tilgængeligheden og en større funktionsblanding håber vi at kunne lægge grundlaget for flere formål og hverdagshistorier i centrum.

Vi ser for os hvordan et styrket fokus på boliger til studerende, byliv, forbindelser med mere kan skabe flere formål i relation til at benytte centrum og dermed også generere flere synergier med det liv og de aktiviteter, der allerede findes.

Vi ser muligheder for at Musikskolen, Makers Space værksteder eller den populære restaurant med udeservering i hovedgaden kan ramme nye målgrupper og få brugere til at mødes på kryds og tværs i centrum, og dermed understøtte det gode byliv.





Synergi og vidensstrategi

Sammen med DTU kan Lyngby Centrum udvikle sig til at udgøre en klynge af unge mennesker, viden, innovation og iværksætteri, der skaber en vidensby, der med rimelighed kan sammenlignes med andre steder i verden med samme kombination. Silicon Valley har med Stanford University og de mange techvirksomheder en lignende karakter, og selv om Lyngby centrum og DTU er i en noget mindre skala i dag, er det kun godt med store ambitioner.

I Lyngby er der tech-virksomheder og vidensvirksomheder som Microsoft, Cowi, Novozymes og en hel række andre. Der er en stor underskov af mindre virksomheder, som er opstået i forbindelse med DTU. Der er en ambitiøs udvikling af DTU Sciencepark som et incubations-miljø ved DTU og der er Vidensbyen (Science City Lyngby) med netværk mellem en lang række interessante virksomheder. Der er tilmed LIFE ved Novozymes Innovation Campus. Der er også investorer, der interesserer sig for nye virksomheder og en formidling via Vidensbyen.

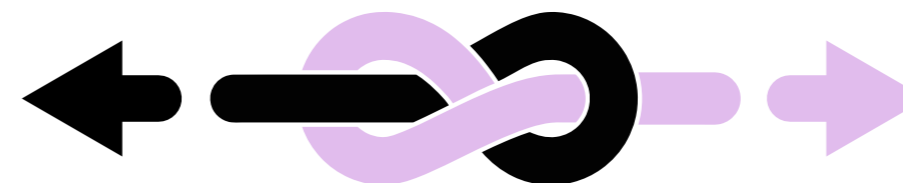
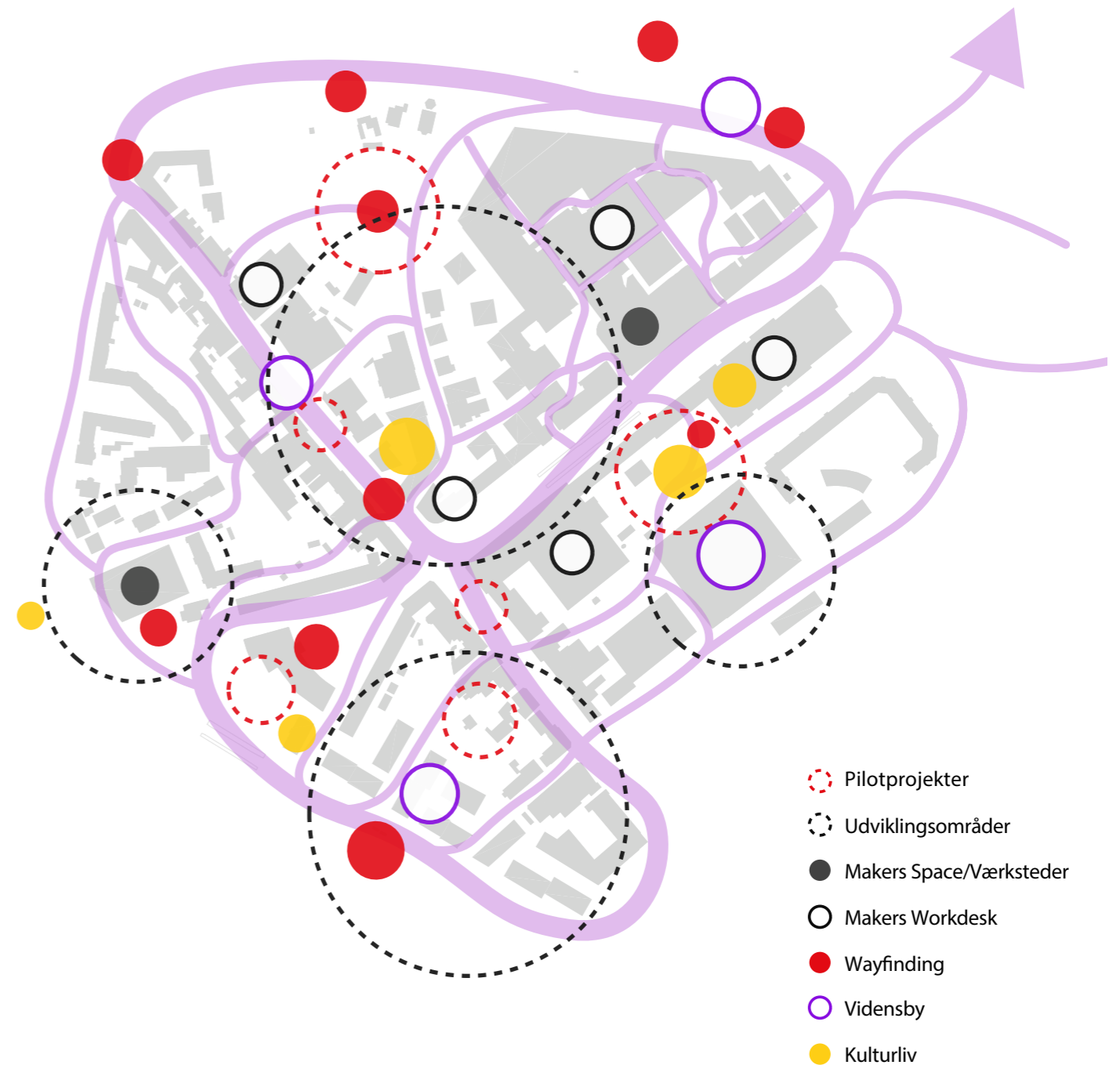
Der mangler et bymiljø, hvor disse forbindelser og netværk kan dyrkes via de tilfældige møder i et inspirerende bymiljø for unge mennesker og for virksomhederne. Det er det miljø, der kan skabes i Lyngby Centrum.

Derfor foreslår vi udvikling af Lyngby Centrum til at være et attraktivt sted for unge og især for studerende fra DTU. Der skal skabes Makers Spaces og Makers Workdesks, så de unge kommer til at tilbringe mere tid i det område, de alligevel passerer igennem op til to gange om dagen.

Mulighederne for events og andre kulturbegivenheder er også tænkt at kunne skabe mere ophold og tilstedeværelse af unge i Lyngby Centrum. Fortætning med boliger til unge skaber den samme effekt.

Dermed kan Lyngby centrum blive som de mindre byer i Silicon Valley, der gennem de seneste 40 år har været magneter for investorer, iværksættere og studerende, der efter endt studiedag tilbringer tid i en inspirerende og udviklende miljø, møder andre, får nye ideer og skaber virksomheder og innovation.

DTU & LIFE



Sammenfletning af Kommunens netværksstrategi med videns-, innovations- og vækstvirksomheder

Klampenborgvej

Klampenborgvejs brede tracé, bygningernes udtryk og markante akse til Lyngby Torv og Rådhuset, vidner om en modernistisk tankegang med adskilte funktioner, rationel tænkning og trafikken som primært formål. Vi ønsker at styrke det modernistiske udtryk, men Klampenborgvej skal samtidig svare til nutidens krav med en mere nuanceret blanding af funktioner og trafikformer og et mere grønt og varieret gadebillede.

Vi forestiller os at Klampenborgvej bliver et byrum man kan tage ophold i, men det vil primært være et dynamisk byrum man færdes gennem, med offentlig transport, som gående eller på cykel.

Vi foreslår en bred fodgængerzone langs Lyngby Storcenter og en smal langs modsatte side. Der etableres cykelsti i begge sider af vejen, men mod Lyngby storcenter slynges stien og adskilles fra fodgængertrafik af beplantede øer. Målet er, at det skal være interessant af færdes, uanset hvilken transportform man anvender.

De beplantede øer er udformet og placeret så de understreger et dynamisk flow gennem gaden, der samtidig skaber mindre pauser og rumligheder til ophold undervejs.

Vi foreslår at facader åbnes og aktiveres ud mod byrummet hvor det er muligt, især på promenaden, dels for at fremme handlen, men også for at skabe et mere interessant gaderum, der skaber byliv. Den slyngede cykelsti giver et mere interessant forløb for cyklister og er med til at sænke farten hvor der er mange fodgængere. Ud over ophold kan der også etableres cykelparkering i forbindelse med

beplantningen, der placeres i hævede bede for at undgå konflikt med de mange ledninger i jorden.

Beplantningen trækker referencer fra Lyngbys grønne kiler og områder. En varieret beplantning af træer og buske fra det åbne land som primært egetræer og hvidtjørn i bund af græsser og stauder, der trækker biodiversitet helt ind i hjertet af Lyngby. Det er samme dynamiske udtryk, bevægelse og inspiration, der dog i en mere varieret beplantningssammensætning trækkes helt ned til Lyngby torv og Jernbaneplassen.

De mange funktioner på Klampenborgvej og særligt Letbanens trace i en seks meter bred betonbelægning, kan virke fragmenterende. Vi foreslår for bl.a. dosere kontrasten til letbanens tracé, at binde gaderummet sammen fra facade til facade med en samlet belægning i store formater og lyse grålige varme nuancer, der understreger det modernistiske og storslåede. Belægningen fortsætter på Lyngby Torv på den anden side af Lyngby Hovedgade.

Fra Klampenborgvej er der forbindelse til de fleste af Lyngby centrums byrum og i disponeringen af beplantningsøerne sikres god opmærksomhed til de bagvedliggende og tilstødende byrum. Der er den eksisterende passage til Fogs plads og der foreslås en ny passage til kvarteret omkring Gasværksvej.

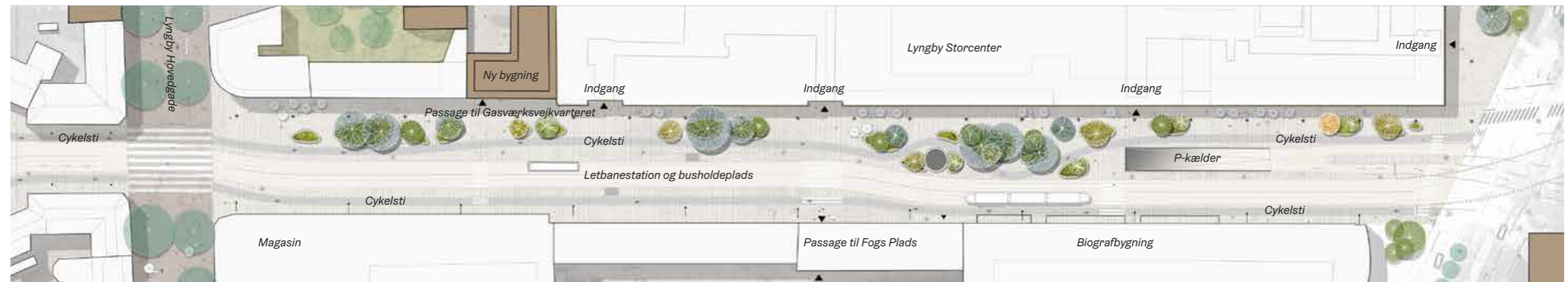
Belysning er tænkt løst med enkle ca. 4 meter høje rotationssymmetriske lysende lygter langs promenaden, et stykke fra facaden under hensyntagen til bygningers geometri og menneskelig skala. På den anden side belyses med asymmetriske lysende armaturer på 5-6 meter høje master.



Visualisering af Klampenborgvej. længere ud mod letbanetracéet.



Principsnit i Klampenborgvej



Plan af Klampenborgvej



Visualisering af Klampenborgvej. Beplantningen der er omsluttet af indbydende dynamisk formede siddekanter, der bryder de lange kig og danner mindre rum samtidig med at der dannes en fin afgrænsning mod Letbanetracéet i den anden side af rummet. Cykelstiens slygning dæmper farten, prioriterer den langsomme adfærd og giver en mere interessant oplevelse på vejen.

Lyngby Hovedgade

Lyngby Hovedgade er essensen af Lyngby Centrum. Med de store træer plantet som allé, granitbelægningen og de mange butikker har gaden en stærk identitet. Hovedgadens skala og udtryk har et historisk klassisk præg, der er i kontrast til Klampenborgvejs modernistiske udtryk.

Gaden er, især grundet de karaktergivende træer og belægninger fin, som den er. Men uden biltrafik og især parkerede biler på den centrale del af gaden, vil der skabes plads til mere byliv, til kommercielt ophold gennem udeservering, til udstillinger og events samt uformelt ophold.

Derfor foreslår vi at lukke strækningen mellem Nørsgaardvej og Toftebæksvej helt for alm. biltrafik og nedlægge almindelig parkering.

En vigtig del af ændringen i Lyngby Hovedgade er, at man som fodgænger nemt og enkelt vil kunne gå fra side til side, og besøge butikker hvor man vil, som en klassisk Strøggade. Gaden vil med den ændrede prioritering sende helt andre signaler om ophold og oplevelser end den nuværende trafikale udfordring for gående og cyklister.

Alene ved at ændre de trafikale forhold, vil forudsætningerne for bylivet i gaden ændres markant og det er derfor oplagt at arbejde med

midlertidige byrumsforsøg her, da øvrige ændringer ikke er nødvendige. Vi foreslår derfor at det er noget, der tidligt kan afprøves og efterfølgende vurderes, så effekten kan diskuteres inden en evt. mere permanent implementering.

I en mere permanent version af den nordlige del af Lyngby Hovedgade fortsættes rækkerne af platantræer helt op til anløbspladsen for at styrke Hovedgadens identitet helt frem til hvor man møder gaden fra nord.

Fra Lyngby Hovedgade er der passager og koblinger til Lyngby Centrums andre byrum via stræder og porte. Ved hjælp af enkel wayfinding som identitetsgivende inventar, skiltning og markering i belægningen, vil vi arbejde med at gøre opmærksom på disse koblinger og forbindelser, så bevægelsen rundt i Lyngby bliver mere varieret og alsidig og for at lede folk andre steder hen end ad hovedstrøgene.

I forbindelse med etablering af Letbanen og dennes krydsning af Hovedgaden, har vi skitseret en beløgningsløsning, der prioriterer Hovedgadens geometri og materialemæssige udtryk. Fliserne i begge sider af Hovedgaden føres hen over kørebanearelaet op mod krydset og den centrale del af

krydsningspunktet udformes som et stort fodgængerfelt i hele gadens bredde. Uden for letbanetracéet udføres belægninger i granitfliser og inde på betonfladen udføres overgangen med almindelig thermoplast. Krydsningspunktet er stadig et signalreguleret kryds.

Som en væsentlig aktivering foreslår vi Musikskolen placeret ud mod Hovedgaden som et bindeled ind mod den sydlige storcenterindgang og som markering og adgang til Gasværksvej-kvarteret.

Musikskolen udformes i skala med de omgivende bygninger med en udadvendt stueetage og med koncertsal i terrænniveau inde langs med Gasværksvej, så et gårdrum dannes mellem for og bagbygning. Dermed skabes et mere intimt sted til mindre udendørskoncerter der er i direkte kontakt med koncertsalen. Et inde-uderum med stor attraktionsværdi.



I hovedgaden foreslår vi at p-pladser nedlægges, dog undtaget handicap-parkering og lignende. I begge ender af gaden forestiller vi os at kørsel er tilladt som en del af P-søgeringen. Ved nedlæggelse af p-pladser gives plads til større grad af ophold og handelsaktiviteter i siden af gaden. I den centrale del foreslås Shared Space og dermed er det tilladt at cykle gennem gaden. Bilkørsel og cykling i enderne af gaden foregår i princippet på samme måde som i dag.



Planudsnit af Lyngby Hovedgade med det nye Musikskole



View af den nye Musikskole fra Lyngby Hovedgade



View af bylivet på den fredeliggjorte Lyngby Hovedgade set mod nordvest



Legende og fleksibelt inventar på Lyngby Hovedgade kan danne rammerne for spontane møder og samvær

Lyngby Torv

Vi ønsker i fremtiden at rådhuset præsenteres på en samlet plads, uden bagside, der er den ikoniske bygning værdig. Torvet skal være en plads til fleksibel brug og plads til at mange mennesker, i alle aldre, kan samles.

Der skal være plads til events og årstidsbestemte arrangementer, til torvedag, til juletræstænding og rummet vil kunne danne en smuk og stemningsfuld ramme for en skøjtebane om vinteren. Som et aktiverende og legende element, indarbejdes et springvand i belægningen hvor flere rækker af vandstråler, der kan programmeres og styres, skaber den bedste vandleg, der kan tænkes. Anlægget er usynligt når det ikke er i brug og når man har behov for at benytte en større del af Torvet til andre events. Ud over vandelementet er der også en scene til taler og koncerter på torvet.

På den østlige side af rådhuset vil letbanens forløb præge pladsen og vi foreslår at pladsens tyngdepunkt forskubbes mod nord, væk fra letbanen og ud i den mest solbeskinnede del af byrummet. Rådhusets hovedindgang, der er placeret asymmetrisk mod nord, understøtter på bedste vis forskydningen af pladsens hovedrum mod nord for at skabe et roligt rum, afstand til letbanen og solorientering. Med inspiration fra Sankt Hans Torv, afskærmer lave plinte og en diskret terrænbearbejdning mod letbanens forløb mod sydøst.

Den varierede beplantning fra Klampenborgvej fortsættes, Nord om pladsen og rundt ud mod Jernbanepladsen og Jernbanevej. En beplantning,

der i høj grad er diversificeret og varieret i sit udtryk. Vi ønsker at give cykeltrafikken gode og sikre forhold og derfor er der i foreslaget cykelstier langs begge sider af pladsen. Mod øst løber cykelstien langs letbanen. Mod vest forløber cykelstien i et slynget forløb et stykke fra facaden, så der er mulighed for udnyttelse af det solbeskinnede areal til udeservering og ophold ligesom det let snoede forløb af cykelstien er med til at sætte hastigheden ned og signalere langsom opmærksomhed.

Området på den sydlige side af rådhuset mod Jernbanevej virker som en bagside, der i dag bruges til terrænparkering. Med den rette programmering af rummet, mener vi at der kan skabes et aktivt byrum, som understøtter det gode byliv samtidig med at rådhuset præsenteres og opleves som det fortjener.

Vi foreslår at fjerne parkering og regulere terrænet så rådhuset står på en stor let krummende flade, der afsluttes i en landskabelig trappe mod Jernbanepladsen i det vestlige hjørne af pladsen.

På den del af pladsen der vender mod banen mod syd, foreslår vi et byrum der henvender sig til børn og unge. Det kan være en skaterbane, en løbehjulsbane, en dansescene og sammen med aktiviteterne foreslår vi et stort udbud af uformelle opholdmøbler i byrummet. En aktivitetspark, der kan befolke stedet på trods af de umiddelbare støjgener fra omfartsvejen. Området kan skabe grobund for et ungdomsmiljø i forbindelse med både Rådhuset og Jernbanepladsen og



Principsnit på tværs af Lyngby Torv

mobilitetshuset ved Kastanievej. Et muligt regionalt tilløbsstykke med sin nærhed til busser, Letbane og S-tog.

Den sydvestlige del af Lyngby Torv er ikke direkte påvirket af anlæggelsen af letbanen og er derfor ikke helt så presserende at få anlagt. Det giver mulighed for at etablere et midlertidigt byrum til at teste byrumsfunktionerne 1 til 1, f.eks. med en midlertidig løbehjulsbane.

Den grønne landskabelige trappe formidler overgangen mellem trafikrum og parkmæssigt byrum med Rådhuset i baggrunden.

Beplantningen fungerer som et grønt filter mod den omgivende by og er en dejlig grøn ankomst til centrum fra viadukten.

Den mere funktionelle belysning af Torvet foreslås med delvist asymmetrisk lysende armaturer på 4,5

meter høje master placeret i kanten af rummet på helt klassisk vis. Ved Scenen og træerne og i gruppen af træer på modsatte side af torvet placeres to lidt højere master til at stemningsbelyse disse steder. Aktivitetsparken og pladsen foran Mobilitetshuset belyses med højt placerede og nedadrettede armaturer. Lys, der ved banerne kan styres uafhængigt af den normale funktionsbelysning.

Den eksisterende bygning syd for rådhuset foreslår vi transformeret til et Kulturhus, der møder borgerne med en helt anden åben karakter. Et transformeret hus, der byder på helt andre offentlige tilbud og funktioner, både lavpraktiske som offentligt toiletfunktioner, og mere eksotiske som en vinterhave, et orangeri, en ny og robust type inde-uderum med flere udadvendte offentligt tilgængelige funktioner.



Principsnit på langs af Lyngby Torv



Plan af Lyngby Torv og Mobilitetshus



Visualisering af Lyngby Torv set når man kommer på cykel fra Klampenborgvej og møder de store plantebede med stauder og overstandere, der skærmer og afgrænser Torvet mod det mere åbne letbanetracé. Torvet afskærms yderligere med en lav siddeplint. Dette finder vi især vigtigt mod øst. På torvet ses scenen th. med vandstrålerne i belægningen bag ved. To grupper af træer indrammer kigget mod Rådhuset og flere træer langs med den vest- og nordlige side af Torvet møbleres og indrettes til beskyttet ophold.

Kastanievej

Som nævnt i programmet og i mobilitetsstrategien, vil et parkeringshus, eller snarere et mobilitetshus være strategisk godt placeret på Kastanievej.

Et nyt mobilitetshus på dette sted skal ses i sammenhæng med de øvrige parkeringshuse og p-kældre og indgå i en samlet strategi for at fredeliggøre Lyngby centrum.

Et Mobilitetshus ved Kastanievej vil efter vores mening ligge perfekt og servicere al indkommende trafik fra syd via Buddingevej, men også fra nord via Jernbanevej. Placeringen er således optimal i forhold til p-søgeringen. Dvs. trafikken fanges meget tidligt, især når den kommer fra syd, med henblik på at undgå søgetrafik rundt om hele centrum.

I kraft af nærheden til Lyngby station, vil et parkeringshus på dette sted også fremme pendling og med sin strategiske placering bør man også afsøge synergier mellem mobilitetshuset og et parker og rejs anlæg, der forsyner et større opland. Dette vil styrke finansieringen af huset, forbedre miljøet i relation til mere brug af offentlig trafik og måske få endnu flere til at lægge vejen forbi Lyngby Centrum.

Selve Mobilitetshuset forestiller vi os udført i massivt træ. Erstatter man beton og stålarmering med træ ser man nogle af de største CO₂-

besparelser i byggeindustrien, og derfor er det et oplagt sted at starte. I Malmø er der netop i 2022 udført et parkeringshus i massivt træ og med de grønne ambitioner i kommunen har, lagt sammen med de store ingeniørmiljøer i Lyngby, ser vi det som et naturligt pilotprojekt for Danmark at få udført i vidensbyen Lyngby.

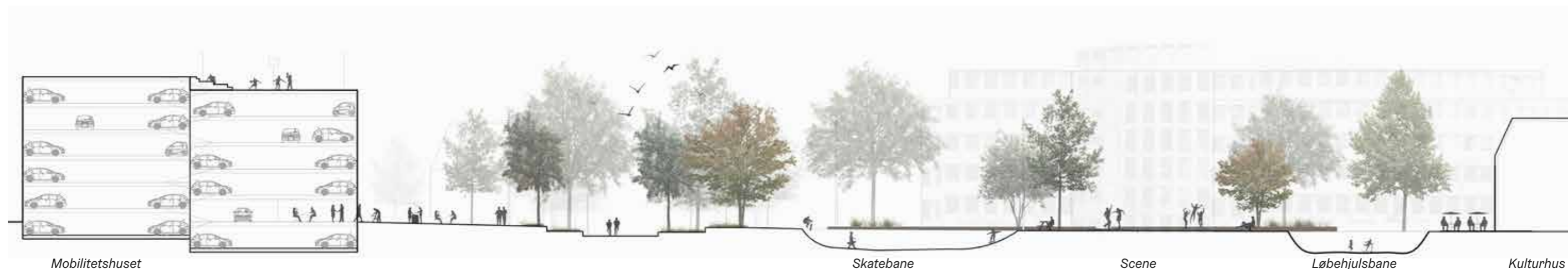
Den eksisterende p-plads ligger på et hævet plateau og er beplantet med store platantræer. Terrænet gør det muligt at spejle det grønne terraserede trappeanlæg syd for Rådhuset, så man ankommer til Lyngby Torv i en grøn slugt. De eksisterende træer bevares i videst muligt omfang og suppleres af ny og mere varieret beplantning.

Den sydligste af de to eksisterende bygninger, der ligger ud til Kastanievejs parkeringsplads bevares og kan med fordel programmeres i samspil med Makers Space, hvor de grovere aktiviteter er i mobilitetshuset og andre mere forfinede processer foregår i huset.

Ud for mobilitetshuset er der desuden plads til udendørs værkstedsfunktioner og aktiviteter, der hænger sammen med aktiviteterne syd for Rådhuset. Med et mobilitetshus, tilhørende aktivt taglandskab og forplads, bliver Kastanievej dermed en del af det større samlede byrum, vi foreslår syd for Rådhuset.



Mobilitetshuset tilbyder flere funktioner end bare parkering. Med et sportsteg og cafe-liv bliver bygningen en del af et længere aktivitetsstrøg med tilknytning til Aktivitetsparken og streetområdet ved Rådhuset. Længst mod øst ses det transformerede Kulturhus syd for Rådhuset.



Principsnit gennem Mobilitetshus og aktivitetspark syd for Rådhuset afsluttende med det transformerede Kulturhus

Kastanievej



View fra Viadukten ved Jernbanevej mod Mobilitetshus og Rådhuset.



View af Mobilitetshuset med cykelværksted og café-liv



Reference på transformeret kontorbygning til Kulturhus og vinterhave



Stemningsreference på området foran mobilitetshuset og syd for Rådhuset



Stemningsreference på trappe under træer som syd for Rådhuset

Omfartsvejen

Lyngby er godt forbundet, med ekstremt god kollektiv transport. Lyngby ligger også centralt i forhold til motorvej og omfartsvej, der giver hurtig adgang til resten af hovedstadsområdet. Omfartsvejen fungerer desværre ikke helt som en omfartsvej, da den skærer igennem centrum, og deler byen op i to. Vi foreslår at omfartsvejens centrale placering udnyttes til at skabe værdi, ikke kun for forbipasserende, men også for centrum.

Ved den centrale del af Omfartsvejen foreslår vi hastighedsreducering til 50-70km/t, og mulighed for at lave et drop-off for samkørsel, kiss/ride og stoppested for ekspresbusser med direkte adgang til Jernbanestationen. På en strækning på ca. 450 meter foreslår vi derfor to arealer i hver retning med et forskudt drop-off i hver side.

For at udnytte hele tværprofilen og skabe plads til drop-off og tilhørende venteareal, udnyttes nødsporet lokalt på de 450m. Udnyttelse af nødsporet er også noget Vejdirektoratet ved flere lejligheder har kigget på, for at kunne udnytte vejens geometri og kapacitet bedre i spidsbelastningen. For at få plads til et behageligt venteareal forskydes gadeprofilen og giver plads til venteskur, begrønning og trappe ned til Jernbanestationen og S-tog perronen.

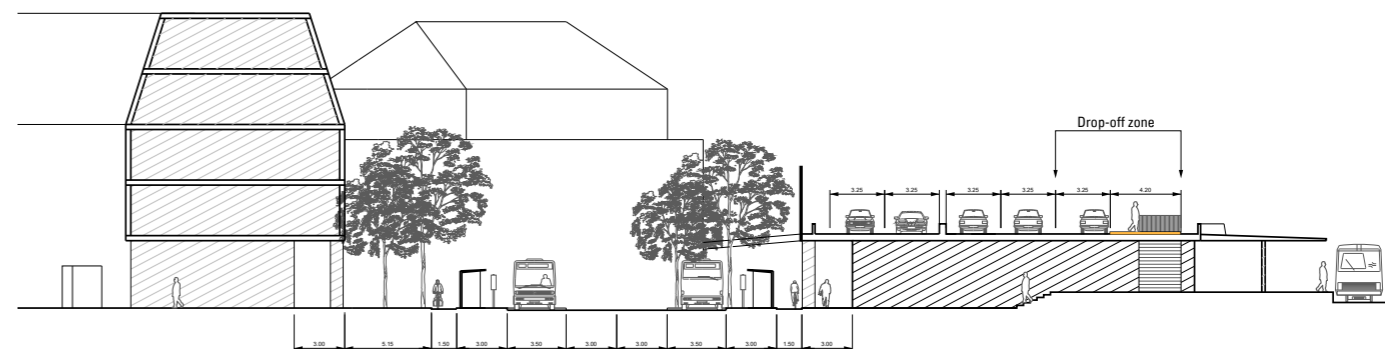
Vi foreslår desuden en støjskærm langs omfartsvejen udført i større glasspartier, således at forbipasserende, og nu ventende, stadig får nogle flotte kig ind til byen og Rådhuset, samt den nye Jernbanestations med tilhørende bebyggelse.

Dette forslag styrker den kollektive transport, skaber et bedre bymiljø lokalt i Lyngby Centrum og nedbryder den barriereeffekt omfartsvejen har i dag. Ideen er også effektiv, da den udnytter eksisterende ressourcer intelligent i stedet for at udvide, rive ned og lave tunneler.

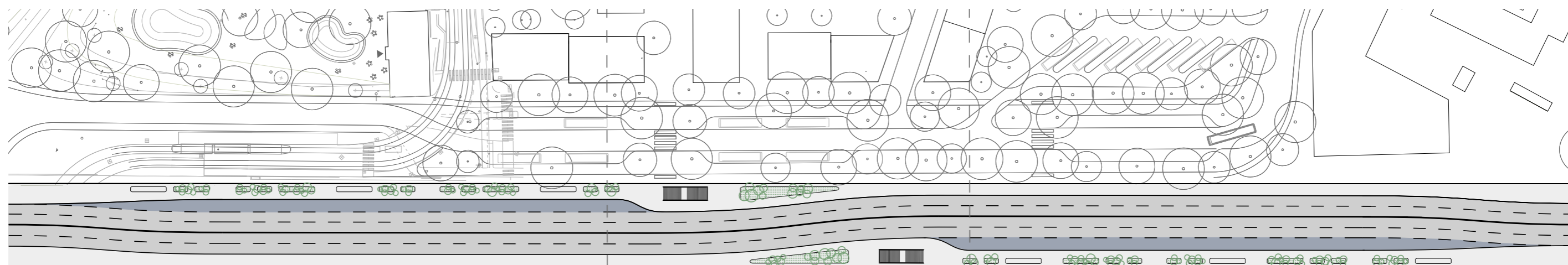
Omfartsvejen er en kommunal vej, og vi mener det er naturligt at kommunen viser hvordan den skal udnyttes i fremtiden. Vejen forsyner et stort opland med regional betydning og et sådant projekt skal også VD-godkendes, men vi mener at, ideen er så god at den bør undersøges videre i udviklingsplanen.



View af omfartsvej med det nye "Kys & Kør" set mod vest.



Snit der viser Jernbanestations gadeprofil sammen med omfartsvejen hvor vi foreslår en støjskærm for at reduceres støj langs Jernbanevej og Aktivitetspladsen ved Rådhuset. Støjskærmen kan udformes med større glaspartier, der giver de forbigående kig ind til Rådhuset, den nye bebyggelse og centrum generelt.



Overordnet disponeres Jernbanestations nye gadeterminale med 2 buslommer i hver retning, samt drop off-lomme, parkering og gadetræer på begge sider. Der er gjort plads til biltrafik og cykelsti. Omfartsvejen disponeres med to lidt smallere kørespor i hver retning, så der gives plads til afsætning i begge retninger.

Jernbanepladsen og Likørstræde

Jernbanepladsen og Lyngby Torv er det første man møder, når man ankommer med S-tog til Lyngby Station – det samme gælder når man kører forbi på Omfartsvejen. Jernbanepladsen giver et vigtigt førstehåndsindtryk, når Lyngby i fremtiden skal signalere grøn, levende og bæredygtig by.

En gentænkning og komprimering af Jernbanepladsens trafikale løsninger, giver plads til beplantning og fortætning, samtidig med at vi får skabt en tydelig kant og byrum langs pladsen. Jernbanepladsen er et vigtigt byrum, da det skal understøtte den kollektive transport og dermed lægge grundlaget for et attraktivt transitrum mellem transportformer.

Fra dagens 6 kørebaner foreslår vi en samlet trafikløsning med 2 kørebaner, og tilhørende stoppesteder. Forbilledet er en gadeterminale, indrammet af træer og kolonnade på begge sider. Gennem dialogmøderne er vi blevet bedt om at gøre plads til opstillingspladser for busserne i den østlige del. Dette er sammenfaldende med at vi foreslår en primær fortætning fra vest, og dermed er der plads til begge dele.

Bebyggelsen er planlagt til 5-6 etager og tænkes udformet som kontorer (gerne som startup kontorhotel), studenterboliger eller boliger. For at understøtte fortætningen og samtidig skabe et attraktivt byrum, foreslår vi en række tiltag for at reducere støjen, der udgår en væsentligt udfordring i relation til at opleve Jernbanepladsen som et relativt attraktivt byrum at bevæge sig i.

Der bør være en støjskærm langs Omfartsvejen, en

reducing af hastigheden på Omfartsvejen, ændret belægning på Jernbanegade så chausséen undgås (de foreslås genbrugt i Likørstræde) samt reducere af hastighed på Jernbanegade. På længere sigt er det også ønskeligt at Jernbanegade lukkes for alm. biltrafik, så området primært er for den kollektive transport.

Likørstrædes har karakter af hemmeligt byrum. Når man træder ind i passagen, befinder man sig i en anden skala og kontekst end i den øvrige by, særligt i kontrast til Jernbanepladsen. Den menneskelige skala er mere til stede. Disse kvaliteter skal bevares og underbygges i byudviklingen af Likørstræde.

Nye studieboliger og kontorer bygges ud mod jernbanepladsen i en struktur der fortsætter den labyrintiske karakter, der findes i dag. De nye kvadratmeter skal rumme boliger, kontorer og især butikker, caféer og restauranter i stuetagen.

Kvaliteten af området kan løftes ved at tilføje nogle funktioner som loppemarked, foodfair, julemarked eller andre mindre events, der kan udspille sig i løbet af året.

Et andet eksempel af mere permanent karakter kan være at skabe rum bag Fitness World for udformning af et Crossfit-område evt. suppleret med elementer til udøvelse af Parkour.

I Likørstræde foreslår vi en generel opdatering af belægningerne. Betonbelægninger fjernes og erstattes med genbrug af granitchausseen fra Jernbanepladsen, suppleret med granitfliser som på fortovsarealer i Hovedgaden. Desuden savede jetbrændte chausséen som alternativ til



Vi foreslår at Jernbanepladsen omdannes til en gadeterminale, indrammet af træer og en ny bygningsrække. Den nye bygningsrække indrammer et tydeligt gaderum og skaber værdifulde, stationsnære udviklingsarealer for studieboliger, boliger og erhverv.

granitfliser for bedre tilgængelighed i de primære gangzoner. Dette tiltag vil samtidig give en større materialemæssig sammenhæng i Centrum samtidig med at de belægningsmæssigt nedprioriterede bagarealer løftes til et niveau som for de øvrige primære bevægelsesstrøg. Området vil efterfølgende føje sig mere naturligt til Lyngby Centrums generelle høje, bæredygtige og langtidsholdbare materialemæssige karakter.



Principsnit gennem Hovedgaden, Likørstræde, Jernbanepladsen og Omfartsvejen

Udendørs fitness

Busterminal

Omfartsvej

Station



Visualisering af Lyngby Station og Omfartsvejen

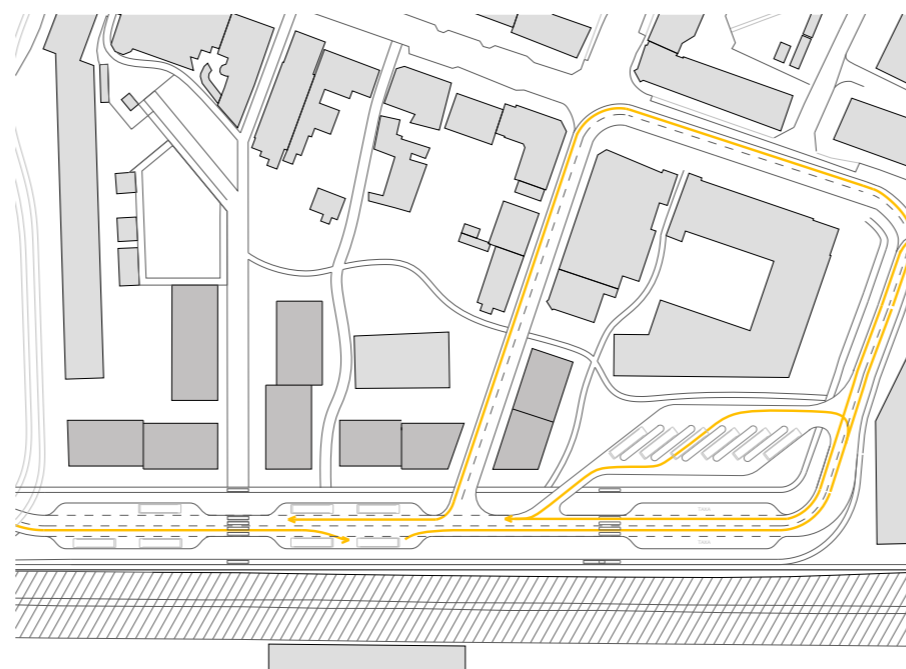


View af Jernbanepladsen med Kulturhuset i baggrunden. Et nyt gaderum langs omfartsvejen mod den nye bebyggelse. Den eksisterende kolonnades motiv fortsætter på modsatte side og skaber en attraktiv gadeterminale med fokus på gode overgange mellem forskellige transportformer.

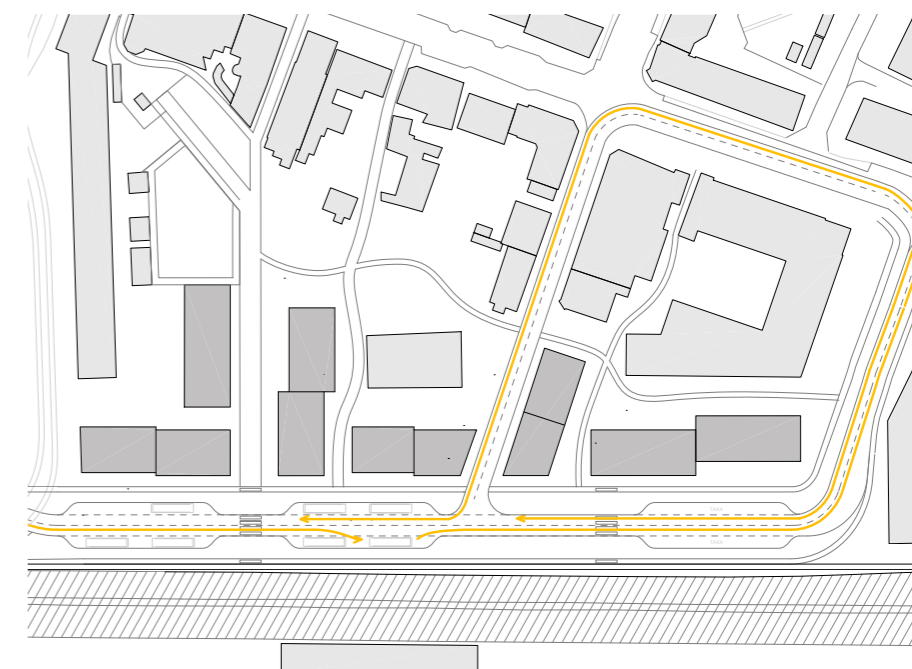
I relation til disponering af busser på Jernbanepladsen foreslår vi længst mod øst at begynde med etablering af en terminal til opstilling af busser for bl.a. at mindske ekstra kørsel rundt om 'blokken' med de gener det kan medføre borgerne der bor i området.

På længere sigt kan behovet for opstilling af busser på Jernbanepladsen måske ændre sig og det foreslås derfor at overveje om kørsel rundt om 'blokken' via Gamle Jernbanevej kan erstatte vendedmuligheden.

På denne måde etableres en effektiv arealdisponering der samtidig frigiver værdifulde arealer til supplerende byudvikling.



Til at begynde med foreslås længst mod øst etablering af en terminal til opstilling af busser for at mindske ekstra kørsel rundt om 'blokken'.



På lang sigt kan behovet for opstilling af busser på Jernbanepladsen måske ændre sig og det foreslås derfor at overveje om kørsel rundt om 'blokken' via Gamle Jernbanevej kan erstatte vendedmuligheden.

Gasværksvej

Som programmet angiver gør Gasværksvejs centrale placering i Lyngby centrum, at området er attraktivt og oplagt som fortætningsområde. Det er samtidigt et meget sammensat område, der grænser op til Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej mod syd og Assistens Kirkegården og Lyngby storcenter mod nord.

Udviklingen af Gasværksvejkvarteret tager udgangspunkt i selve Gasværksvej, hvor vi foreslår en punktvis fortætning, der opstrammer og indrammer selve gaderummet. Den punktvis fortætning tager udgangspunkt i SAVE-analysen, der tilsammen skaber et varieret og sammensat gademotiv af nye og bevaringsværdige bygninger.

De nye bygninger spejler sig i de eksisterende bygninger langs Gasværksvej i relation til form og skala samt tagudformning, for at helheden tilsammen skaber en fortætning i harmoni med det eksisterende gademiljø.

Mellem bebyggelsen langs Gasværksvej og Lyngby Storcenter opstår et sammenhængende landskabeligt park- og haveforløb med flere eksisterende træer. I dag fremstår facaden mod Storcenteret som en bagside, og derfor foreslår vi her tre højere punkthuse i det frodige haveforløb, der giver området et fysisk volumen til flere beboere og dermed ændres bagside til forside.

Bebyggelsen er udformet som punkthuse primært af tre årsager. Dels for at minimere påvirkning af den eksisterende storcenterfacade og give centret en tilpas fleksibel mulighed for udadvendt facade også i fremtiden. Dels for at skabe en effektiv udnyttelse, der ikke skaber skyggeeffekter og er til gene for andre. Og til sidst, nøjes bygningerne med et relativt lille fodaftryk, for at bibeholde plads og rum til et frodigt naturligt præg, der trækker den grønne struktur fra Assistens Kirkegården helt ind i Gasværkskvarteret.

Punkthusene er udformet helt enkelt i denne fase, men formålet er at vise at punkthuse på 8 etager,

kan fungere her, når de ligger op til storcentrets store robuste struktur. Bebyggelsen ligger i anden række fra Gasværksvej og på denne måde virker skalaen ikke overvældende og dominerende. Set fra Hovedgaden og Krydningspunktet ved Magasin er bebyggelsen ikke synlig.

Det sydligste punkthus er placeret så det indrammer den sydlige indgang til Storcenteret, og det tekniske anlæg her bliver integreret i den nye bebyggelse. I syd foreslår vi at bygningen, der husede Flying Tiger nedrives og erstattes med en ny bygning, der samtidig formidler et portmotiv og indgang til Gasværksvejskvarteret og pladsen ved Storcenter Syd.

Ved det nordlige punkthus ser vi for os hvordan der her kan indplaceres en daginstitution, enten her eller på modsatte side af vejen ved Toftbæksvej 3A-3B. Her i det mellem træerne og lidt tilbagetrukket fra Hovedgaden ser vi for os, at der kan skabes en attraktiv institution og imødekomme et behov i forbindelse med fortætningen. Se også stiplede placeringer af potentielle daginstitutioner på side 12.

Generelt foreslår vi et blandet Gasværksvejskvarter, med boliger i punkthusene og blandet erhverv og mindre boliger og intuitioner i bebyggelsen langs Gasværksvej. Vi foreslår at der etableres en Musikskole ved det hvide palæ og at der i den forbindelse bygges en koncertsal. Musikskolen har betydning som kulturel institution i byens centrum. Forældre vil komme forbi med deres børn til undervisning i skolen. Unge vil være der, når de modtager undervisning og spiller sammen.

Der er mulighed for ophold ved skolen, det skaber byliv. Dertil kommer koncertsalen, der kan bruges til mange musikalske arrangementer. Der kan være en foyer, som gerne må kunne åbnes udadtil og skabe et samlingsareal i forbindelse med arrangementer. Koncertsalen vil i sig selv skabe mere byliv udenfor butikkernes åbningstider og dermed skabe en mere levende by.



Aerial view, der viser fortætningen på Gasværksvej, der giver plads til en ny Musikskole, en spændende parkbebyggelse med et grønt strøg mellem Klampenborgvej og Assistenskirkegården



Referencer på stemning i Musikskolen og mellem husene på Gasværksvej



View af Gasværksvej med en passage mod de nye punkthuse til højre



View inde fra det frodige have- og parkrum i parkbebyggelsen set mod øst



View af det naturprægede stiforløb, der slynger sig mellem husene frem mod Assistens Kirkegården



View fra krydset i Lyngby Centrum mod Lyngby Hovedgade, hvor det nye Musikskole i Hovedgaden inviterer ind.

Johannes Fogs Plads

Modsat det mere intime bymiljø man finder i Likørstræde og Lyngby Hovedgade er der på Johannes Fogs Plads og Handelstorvet meget plads og få funktioner.

Byrummene har interessante porte og passager til og fra de omgivende byrum, fra Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade, men området har i dag delvis karakter af bagside.

Vi foreslår at der her etableres nye og anderledes karakterskabende rammer for især kultur, events og byliv.

Vi foreslår at møblere pladsen med en struktur med inspiration fra Zürichs MFO-park. En større stålkonstruktion som en åben og rumlig struktur begroet med forskellige arter af robuste klatreplanter, der kan danne en grøn og fleksibel ramme for skiftende events.

Et nyt markant byrum skabes på trods af at pladsen er på p-dæk.

Konstruktionen kan også anvendes til ophængning af skiftende installationer i relation til diverse events. Både den daglige funktionelle belysning og den særlig lyssætning, især i forbindelse med større events kan monteres på konstruktionen.

Her kan afholdes Food Market, open air biograf, koncerter og opstilles midlertidige kunstinstallationer og legeskulpturer.

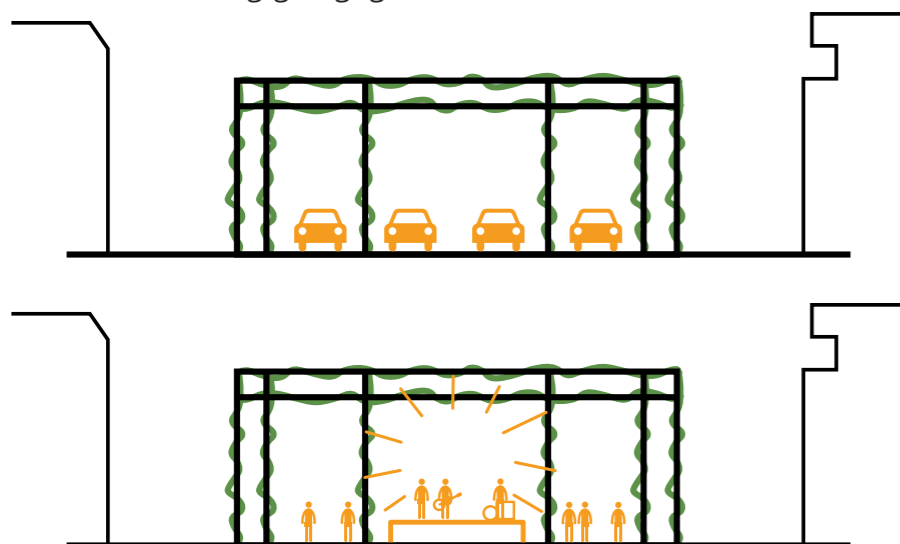
Til daglig kan pladsen desuden benyttes til almindelig parkering eller til andre mere dagligdags funktioner.

Vi ser desuden et potentiale i at fortætte med studieboliger i tilknytning til eksisterende bygningsmasse ved Fog Bolig og Designhus og desuden på p-pladsen på den anden side af Nørgaardsvej. Dette for potentielt at skabe et bedre økonomisk grundlag for etablering af den foreslåede løsning.



Den nye struktur på Johannes Fogs Plads kan nedbryde stedets store skala, skabe grønne omgivelser og facilitere store events. Desuden foreslås en L-formet fortætning suppleret med en mindre bygning på tag i forbindelse med Fogs bygning.

Konstruktionen til daglig brug og til fest.



Referencefotos fra MFO-park i Zürich



Anløbspladsen

Anløbspladsen er et vigtigt ankomstpunkt til Lyngby helt centralt placeret i den historiske del af byen, Bondebyen.

Det giver en mulighed for i både disponeringen og i detaljen at arbejde med en formidling af historien. Både som plads man ankommer til fra flere sider, med henvisning til navnet og med mere usynlige spor man opdager ved langsom passage og ophold på pladsen.

En omlægning af den eksisterende rundkørsel giver nye muligheder for udformningen af pladsen, så den kobles og knyttes til Hovedgaden.

Vi foreslår at den eksisterende p-plads til kirken nedlægges, at terrænet bearbejdes så der opnås en sammenhængende belagt flade hvori der udføres udsparringer til større frodige plantebede med træer. Bedet mod Stades Krog og kirken omfavnes og afskærmes mod vejen delvist af en bøggehæk og ellers åbner bedet sig mod pladsen og de forbigående. Eksisterende træer bevares med nye og større omgivende plantebede. Bede der sammen med den øvrige udformning hylder den lille skala, der passer til konteksten.

Anløbspladsen er et vigtigt koblingspunkt for cykeltrafik ad Kanalstien og forlængelsen af cykelstien dirigeres, udenom en terrænhævning og et større plantebed, hen over pladsen, så der skabes to mere rolige opholdsområder foran de to bygninger mod henholdsvis syd og øst.

Foran huset mod øst skabes et roligt og lidt mere privat rum mellem de to relativt store plantebede og mod syd afskærmes en opholdsareal med godt potentiale for udeservering af træer suppleret med lave siddemure i granit.

Der skabes med pladsen en synlighed og kontakt til Fæstningskanalen og at der integreres et vandelement på pladsen, der repræsenterer fæstningskanalen og den underliggende konstruktion til klimasikring.

Vandelementet der er placeret i forlængelse af Fæstningskanalen er skabt af en lille terrænmæssig foldning, hvor belægningen er henholdsvis trykket og hævet, og hvor vandet naturligt lægger sig i lavningen med en enkel bred og lav vanddyse i belægningen som forsyning af vand til stedet. Vand der recirkuleres og helt kan forsvinde efter ønske, men vand der kan opfordre til den lille leg og våde tæer.

Arealet ved busstoppestedet er tænkt mere som et transit- og bevægelsesrum langs med Hovedgaden.

Vi foreslår genbrug af eksisterende granitchaussessten suppleret med fliser omkring vandelement og i overgangen til hovedgaden. Fliser i granit som på fortovsarealer i Hovedgaden.

Belysning er tænkt løst med enkle ca. 3,5-4 meter høje rotationssymmetriske lysende lygter i periferien af pladsen under hensyntagen til bygningers geometri og menneskelig skala. Lys i muren ved vandelementet kan iscenesætte vandet om aftenen som et supplement til den mere funktionelle belysning.



Plan af Anløbspladsen



Fæstningskanalen og Assistens Kirkegården

Kanalparken

Som følge af klimasikringsprojektet, skal Kanalparken gentænkes. I klimaprojektet for Kanalparken repræsenterer store spejl bassiner bag Lyngby Storcenter fæstningskanalens forløb. Vi foreslår en ny udformning af spejl bassinerne.

Vi ser en unik mulighed for at fortælle Fæstningskanalens historie og forløb formidlet gennem bassiner i Kanalparken hvor den større sammenhæng fortælles gennem vores forslag.

Bassinerne udformes som et nedskaleret model af det historiske forløb af vand fra Bagsværd Sø til Øresund.

Idéen og disponeringen giver mulighed for at indarbejde flere legende og tekniske aktiviteter med historisk reference som sluser, stemmeværk og andre funktioner, der opfordrer til leg, læring og bevægelse med en historisk integreret fortælling med vandtema som omdrejningspunkt.

Der er således en glimrende mulighed for at formidle nogle af de principper, der ligger bag fæstningskanalens tilblivelse og funktion.

Vi foreslår at den østlige del af parken, der ligger mod Klampenborgvej er mere urban og belagt og henvender sig til byens kontekst, hvor den vestlige del har karakter af mere grøn og varieret park med græsflader til leg og ophold. Vi ønsker at parken bevarer sit grønne udtryk, dels ved at bevare så mange af de eksisterende træer som muligt og dels ved at plante nye. Også i vandelementerne kan der arbejdes med beplantning for større variation i oplevelser. Det er oplagt også at placere en større legeplads i den vestlige del for de yngre børn.

Vi ser også en mulighed for, at vidensbyen kan have et formidlingsrum der kan vise ny teknik og viden til omverdenen. Noget der med fordel kan interagere med det historiske vandelement vi foreslår.

Belysningen i parken sker generelt med lave pullertlamper, så mørket også kan opleves, dog ikke langs med storcentret fra Klampenborgvej, hvor de samme lygter føres ind til denne nodlige indgang til Centret. Desuden markeres overgangene til Kanalvej.

Kanalstien

Kanalstiens forløb og udformning er lagt fast i klimasikringsprojektet. Vi fastholder forslaget om en bro på tværs af stien med kobling til Assistens Kirkegården. Vi foreslår at justere plejen af det grønne område så en varieret vild urtebeplantning, en vådengsbiotop, der giver større biodiversitet og variation i oplevelser etableres. Som et



Visualisering af Kanalparken, hvor forløbet af bassiner, der som en miniaturekopi af det 'rigtige' forløb af søer, dæmninger og bassiner, skaber et utal af legemuligheder for børn i alle aldre, samtidig med at der formidles en væsentlig historisk fortælling om Fæstningskanalen set i det helt store perspektiv.

enkelt greb kan der også arbejdes med en varieret pleje så der er både uklippede græsflader med enggræs og klippede flader egnet til leg og ophold.

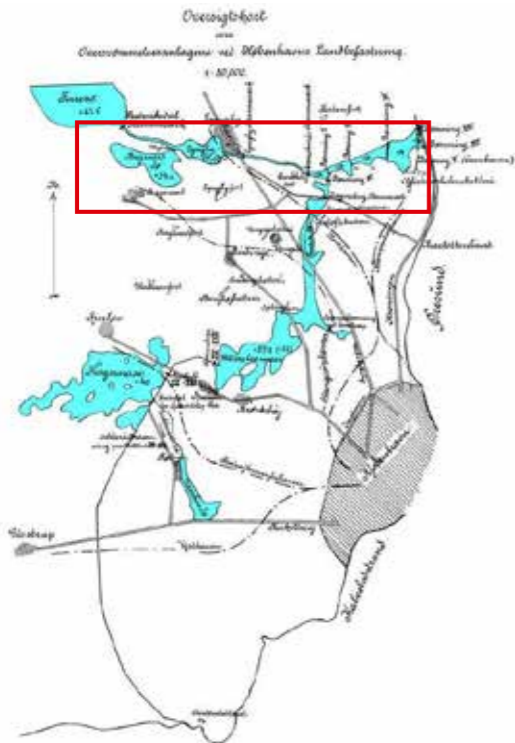
En Tarzanbane, en agility-bane, der kan fungere sammen med klimasikringsfunktionen foreslås som et aktiverende legeelement på den relativt lange strækning.

Assistens Kirkegården

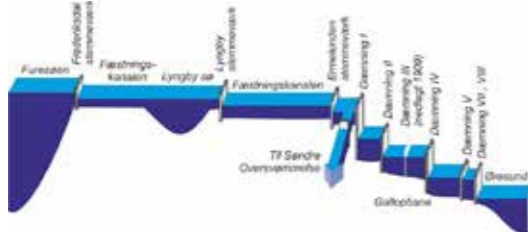
Assistens Kirkegården betragter vi som en miniversion af parken på Nørrebro med samme navn. Et sted til fordybelse og ro i de grønne rum mellem træer og buske. Vi forestiller os en nænsom supplering til

og bearbejdning af beplantningen som den er, så årstider træder frem og stor biodiversitet bevares og desuden øges på sigt.

Da stedet også er et gennemgangsrum forestiller vi os at indgangene til stedet med fordel kan synliggøres og markeres med brolægning og en enkel belysningsmast. Gennem vores foreslåede tilføjelse af aktiviteter i Kanalstien forestiller vi os at flere mennesker vil benytte stiforløbet gennem den lille park.



Fæstningskanalens sammenhæng i den store skala



Samlet forløb af søer, Fæstningskanal, stemmeværk og dæmninger ud til Øresund



Plan af Kanalparken



Principsnit gennem Kanalparken

Lyngby Storcenter

Lyngby Storcenter er en gigantisk konstruktion i relation til Lyngbys skala i øvrigt og repræsenterer sammen med den øvrige bebyggelse langs Klampenborgvej den modernistiske akse.

Lyngby Storcenter repræsenterer med sine mange butikker og handlende en stor dynamo og energi, som på bedst mulig måde skal fortsætte med at være.

Storcentrets logik med sin oprindelse fra USA, er at skabe en indre verden, og på denne måde styre de konsumerende i et kontrolleret miljø. Det er kun hvis der er noget væsentlig bedre på ydersiden, at et Storcenter ønsker at vende vrangen ud; være udadvendt. Dette har man set i storcentre i USA, der bliver kaldt Stealthcentre, der kamouflerer sig, og bygger sig ind i byens struktur. Samme tendens ses i resten af verden og Skandinavien (eks Fisketorvets seneste planer) i takt med at byliv og urbanitet går sin sejrs gang på alle verdens kontinenter.

Vores ambition er at lave omgivelserne rundt om Storcenteret så attraktive, at butikker i periferien ønsker at henvende sig ud mod omgivelserne og indgå i en symbiose med resten af byen.

Der er med nærværende opgave allerede mange gode tiltag, der peger i den rigtige retning; Lyngby Centrum er i proces. Mod nord planlægges Kanalparken, der bliver et nyt rekreativt samlingspunkt i Lyngby. Her ser vi for os at Føtex og andre mindre butikker kan se fordele i at åbne sig mod et af byens mest attraktive parkrum.

Klampenborgvej går fra at være et trafikrum til en frodig strøggade hvor biler erstattes med Letbane og masser af mennesker, dvs. byliv. Letbanestationen bliver et stort aktiv, der generer stort flow af mennesker til og fra stationen. Mon ikke en butik eller kaffeshop ønsker at åbne ved stationen og lokke nogle ventende passager et hurtigt smut forbi?

Mod Gasværksvej kvarteret planlægges et grønt have- og parkmiljø med boliger og blandede funktioner. Det etableres en ny pladsdannelse ved indgangene, der i kraft af de mange passager og funktioner

bliver et livligt og varieret bymiljø, og udvalgte butikker med særlig profil kunne godt tænkes at åbne.

Tilsammen skabes der tre helt forskellige miljøer rundt om storcentret, hvilket er en markant fordel i relation til at planlægge med en udadvendt strategi. Nogle butikker, profiler og segmenter vil tiltrækkes af parken, mens andre vil tiltrækkes af Klampenborgvej og Gasværksvej. Fra at man i Storcentret arbejdede med ankerpunkter/ankerbutikker inde i storcentret for at skabe kundeflow og optimal butikssammensætning, får de nu mulighed for at planlægge med ankerpunkter i tilknytning til udendørsfunktioner, og på den måde påvirke kundeflow og butikssammensætning inde OG ude.

Storcentret er relativt enkelt udformet og i et udviklingsperspektiv ser vi stort potentiale og god mulighed for at storcentret vender vrangen ud, især på de lange facadeforløb. I hvert hjørne ser vi muligheder for fortætning som er markeret på axometrien th.

Ved Tiger butikken ser vi potentiale i en ny udvikling, der markerer hjørnet, og samtidig inviterer ind i Gasværksvej kvarteret.

Ved Toftebæksvej ser vi mulighed for en hævet bebyggelse på søjler, der giver adgang til storcentret med tilhørende cykelparkering med mere, samtidig med at den eksisterende varelevering og affaldshåndtering overdækkes.

Ved krydset mellem Kanalvej og Klampenborgvej ser vi muligheden for en ny ombygning og facade der markerer indgangen til centrum fra nord. Disse hjørner er ikke afgørende for strategien om at vende vrangen ud, men det er en måde at indarbejde storcentret i gadebilledet så det indgår i en positiv udvikling sammen med resten af centrum.



Aerial view, der viser de nye på- og tilbygninger i relation til Storcentret samt den overordnede udformning af de nye bebyggelser mod syd samt de nye udformninger af de omgivende by- og parkrum.



View af Klampenborgvej langs storcentret set mod nord

Firskovsvej kvarteret

Vi vurderer at selve overgangen til Firskovvej kvarteret har et godt potentiale i relation til at binde Lyngby Centrum til dette udviklingsområde og derfor har vi set på (Øvre) Nørgaardsvej og særligt den store bebyggelse nord for, der i dag bebos af blandt andet Jyske Bank.

(Øvre) Nørgaardsvej er i dag fint proportioneret omgivet af træer og hække, og særlig ned til Nørgaardsvej St har vejen en fint og slynget forløb. Vejen er udformet primært til biler, og mangler cykelsti, særlig med tanke på at den forbinder eller skal forbinde til Nærumbanen, uddannelse og ikke mindst Firskovvej kvarteret som helhed, der i fremtiden ikke bør være så bilafhængig, som vi ser i dag.

En måde at frigive plads, og samtidig skabe en attraktiv gang- og cykelforbindelse mellem centrum og Firskovsvej, er at overveje en ensretning i østgående retning. Firskovsvej vil stadig have 2 retninger og koble sig direkte til Klampenborgvej i vest og Jægerborgsvej i sydøst. Ensretning i østgående retning vil have synergier med trafikken i Nørgaardsvej og dermed også en måde at lede trafikken ud af centrum fra søgeringen i østlig retning.

I udviklingsplanen for Firskovvej åbnes der for at fjerne Jyske Bank byggeriet. Det synes vi er ærgerligt, da bygningen er rigtig stor og i god stand, og derfor problematisk i en bæredygtig byudvikling. Vi har derfor fokuseret energien på at vise hvordan bygningens monotone udtryk kan brydes op ved at indarbejde udvalgte åbninger i facaden, og vise hvordan den eksisterende bygning i samspil med fortætning kan bidrage til et stort udviklingspotentiale uden at nedrive eksisterende bygninger ned.

Facaden på Jyske Bank kan trækkes ned til terræn, og stueetagen kan ændres til en åben og inviterende bygning, hvor de øvrige etager får et langt mere åbent udtryk end de lukkede langsgående vinduesbånd. Med en rigtig transformationsudvikling kan Jyske Bank byggeriet blive et attraktivt byggeri, der bidrager til at skabe en attraktiv overgang mellem Lyngby centrum og Firskovvej kvarteret.



Aerial view, der viser et forslag til fortætning og transformation af eksisterende bygning i overgangen mellem Klampenborgvej og Firskovvej kvarteret. En fortætning og transformation, der kan lette overgangen mellem Firskovvej kvarteret og Lyngby Centrum gennem mere åbenhed, udadvendthed, aktivitet og mennesketæthed. Fortætningen vil samtidig understrege overgangen og den rumlige kontrast der er på dette sted i relation til tæt bebyggelse og det store åbne rum på Ermelundssletten.



View af de grønne stier der snor sig imellem de nye bygninger



View fra det transformerede Stavtrupparken i Firskovvej kvarteret

Proces

Lyngby centrum er allerede en velfungerende by, og har på den måde ikke brug for en klassisk udviklingsplan eller masterplan. Snarere en udviklingsstrategi, med en række strategiske spor der allerede er nedfældet i programmet.

Vi står i en situation, der på mange måder er lidt modsat i rækkefølgen af en 'normal' udviklingsplan. Med anlæggelsen af letbanen står man overfor en række konkrete projekter, der skal udføres relativt snart og med denne konkurrence forsøger vi at indskrive disse relativt konkrete projekter i en langsigtet udviklingsplan med en 5 strategiske spor.

Udviklingsplanen udpeger foruden centrale byrum og landskabsrum, en række udviklingsområder. Da Lyngby har et velfungerende centrum, kan disse udviklingsområder i virkeligheden udvikles uafhængigt af hinanden, og på denne måde er det en dynamisk udviklingsplan uden en fastlagt udviklingstakt, der skal laves, inklusiv en tydelig vision.

Diagrammet til højre viser metoden til hvordan en dynamisk udviklingsplan fungerer. Man har en tydelig og ambitiøs vision for fremtiden, og visionsarbejdet opererer således baglæns med tiltag for at nå målet. Det modsatte aspekt har man i dag. Ideen er man hele tiden oparbejder erfaringer gennem forsøg og pilotprojekter, og på denne måde skabes der viden, der går ind og kalibrerer måden, vi når til visionen. Det er en dobbelt proces, hvor erfaringer og viden på kort og lang sigt giver feedback til hinanden og styrker planen og dets vidensgrundlag.

Metoden sikrer at beslutninger på kort og mellemlang sigt også harmonerer med den langsigtede vision, samtidig med at beslutninger bliver taget på baggrund af et oplyst grundlag.

Ingen kan forudsige effekten af de forskellige tiltag på byens dynamik. Byliv er på linje med trafikflow vanskeligt at forudsige og vi foreslår derfor en eksperimenterende tilgang, hvor forskellige tiltag testes af i Lyngby på midlertidig basis. De erfaringer man gør sig, kan derefter skabe grundlaget for mere

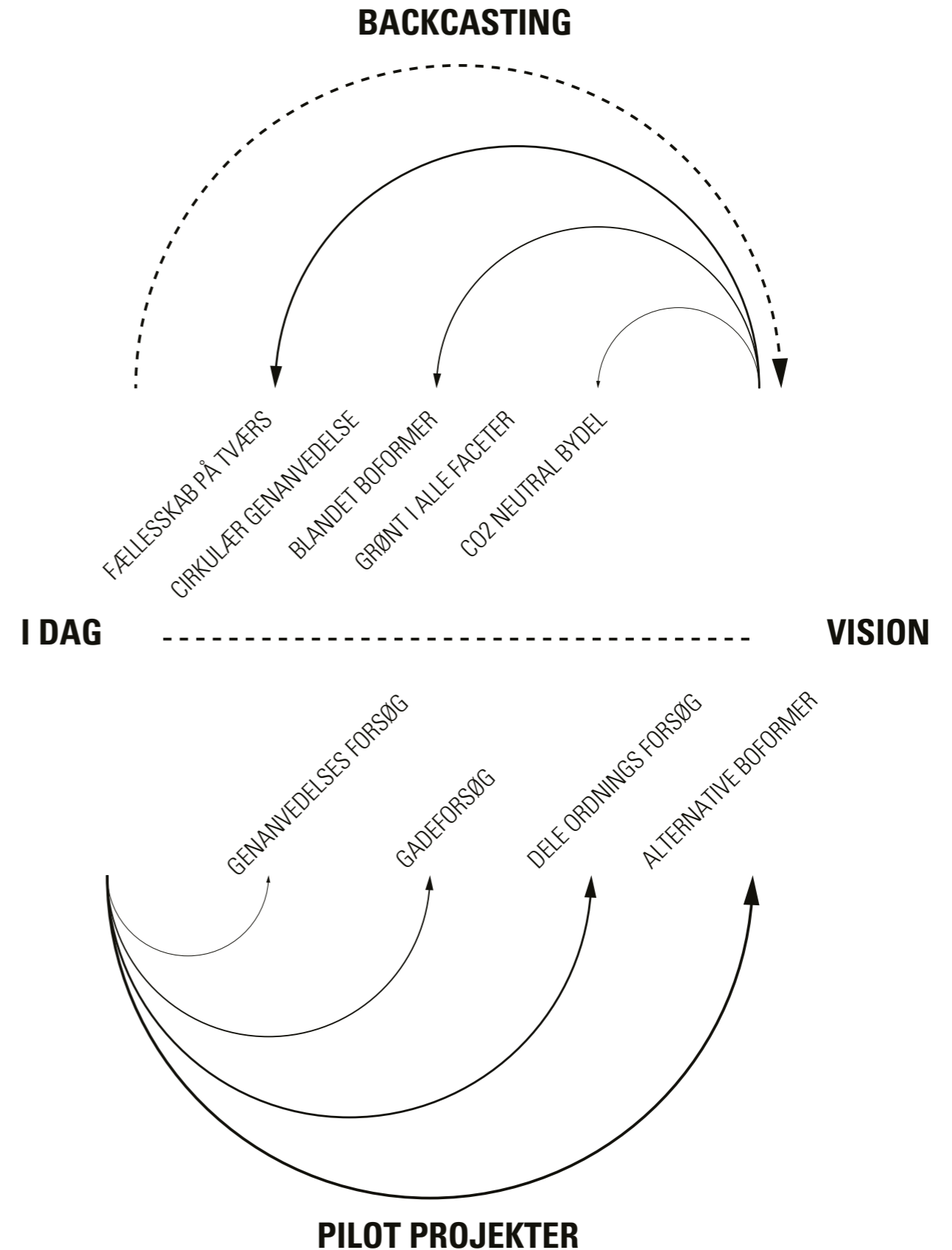
blivende løsninger i byen. Dette gælder de trafikale forhold hvor lukning af Lyngby Hovedgade kan testes i en periode. Det kan testes om annullering af gratis p-pladser vil skabe mindre søgning efter gratis pladser og derved mindre trafik. Det kan også være ensretning eller delvis ensretning af trafikken i p-søgeringen.

Forskellige midlertidige byfunktioner, kan også med fordel testes en til en. En afprøvning af forskellige funktioner i byens rum vil være med til at kvalificere om der er et behov, om der er noget, der skal justeres og ikke mindst, vil det være en metode til at nå mere alsidige brugergrupper, der er vanskelige at få i tale og ikke møder op til borgermøder.

Midlertidige funktioner kan involvere forskellige interessegrupper og foreninger, der kan indgå i partnerskaber som en vigtig del af medskabelsen af byens rum. DTU kunne være en vigtig aktør i relation til byrumseksperimenterne og efter vores mening er fortløbende tests, evaluering og gentænkning af løsninger, den bedste måde at sikre rum til fremtidens viden og udvikling. Med denne metode vil vi gerne undgå at borgerne er passive modtagere af forkromede byrum, der ikke opfylder reelle behov og derfor kommer til at stå tomme hen.

Procesdiagrammet viser hvordan vi ser de parallelle spor. Der er nogle projekter, der er planlagt på forhånd og andre projekter, der er foreslået gennem vores udviklingsplan. Det er ikke centralt hvornår de eksemplificerede projekter skal starte, men fælles for dem alle er, at der indledes forsøgsprojekter, der danner rammen for en permanent løsning.

Visionen er bygget op af 5 strategiske spor, hvor fagområder givetvis er fordelt ud på flere forvaltninger og fagområder i kommunen. For at sikre at viden og erfaringer forankres på tværs, foreslår vi et fast vidensdelingspunkt hvor løbende monitoring af udviklingsspor og evt. erfaringer fra pilotprojekter bliver delt og dermed forankret i den samlede udviklingsplan.





Lyngby Hovedgade: Visionen er tydelig, man ønsker mere diversitet og byliv i gaden. Vi mener at man til den optimale løsning gennem fysiske forsøg med tilhørende vidensopsamling og evaluering efterfølgende.



Jernbaneplassen: Visionen er tydelig, man ønsker et attraktivt stationsområde med robuste trafikløsninger. Ny viden, teknologisk udvikling og evt. forsøgsprojekter kan afgøre om der kan laves en mere enkel gadeterminale med bebyggelse langs hele Jernbaneplassen.

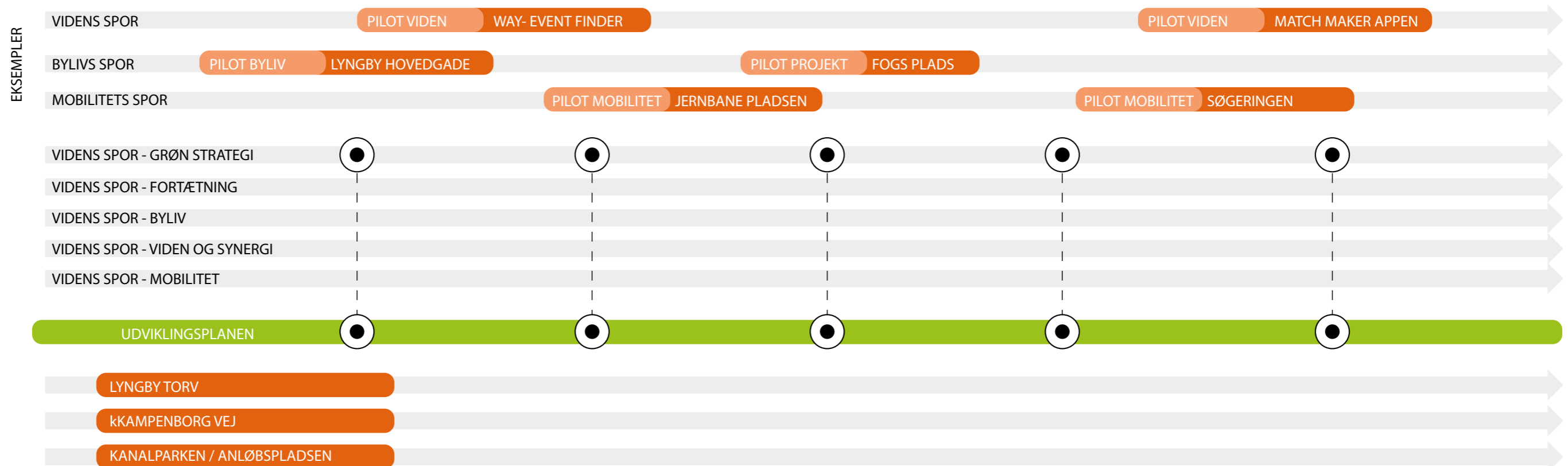


P-søgeringen: Visionen er tydelig, man får adgang til Lyngby i bil, men ikke mulighed for at køre gennem byen. Løbende evalueringer på mobilitetsstrategien vurderes, og gennem forsøg med gadelukninger evalueres det om P-søgeringen på længere sigt skal afbrydes på centrale steder.



Aktivitet for unge: Der kan etableres midlertidige aktiverende tiltag for børn og unge på udvalgte steder som f.eks. syd for Rådhuset. Tiltag, der etableres i god og holdbar kvalitet, så de holder til intensiv brug samtidig med at det er flotte arkitektoniske eller kunstneriske værker, der bidrager positivt til oplevelsen af byrummet.

PROCES DIAGRAM



LYTT Urban & Landscape
Architecture

NIRAS

jaja

fremforsk | CENTER FOR
FREMTIDSFORSKNING