



Fremtidens Multimodale Knudepunkter – anbefalinger og inspiration

Forsidefoto: Ulrik Jantzen

Udgivet Oktober 2021
Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Telefon: 36 13 14 00
E-mail: movia@moviatrafik.dk
Web: www.moviatrafik.dk

Movia er Danmarks største trafikselskab med over 200 millioner passagerer om året, mere end 500 buslinjer og ni lokalbanestrækninger. Movia står for planlægning af bus-, flex-, og lokalbanetrafikken i Østdanmark. Movia er som trafikselskab en særlig, lovbestemt offentlig virksomhed beslægtet med et kommunalt selskab. Movia betjener og finansieres af Region Sjælland, Region Hovedstaden og de 45 kommuner efter lovbestemte regler.



Fremtidens Intelligente Mobilitet (FIMO)

Partnere:

Region Hovedstaden (lead partner), Region Sjælland, Movia, Glostrup Kommune, Hvidovre Kommune, Køge Kommune, Lunds Kommune, Helsingborg Stad, Vera Park, Region Skåne, Innovation Skåne, Trafikverket, Malmö Universitet og Gate 21.

Budget

Budgettet er på 16 millioner kroner. Interreg ÖKS støtter projektet med omkring 8 millioner og partnerne finansierer de resterende 8 millioner.

Varighed

August 2018 - juli 2021



Publikationen er støttet af:



Redaktion

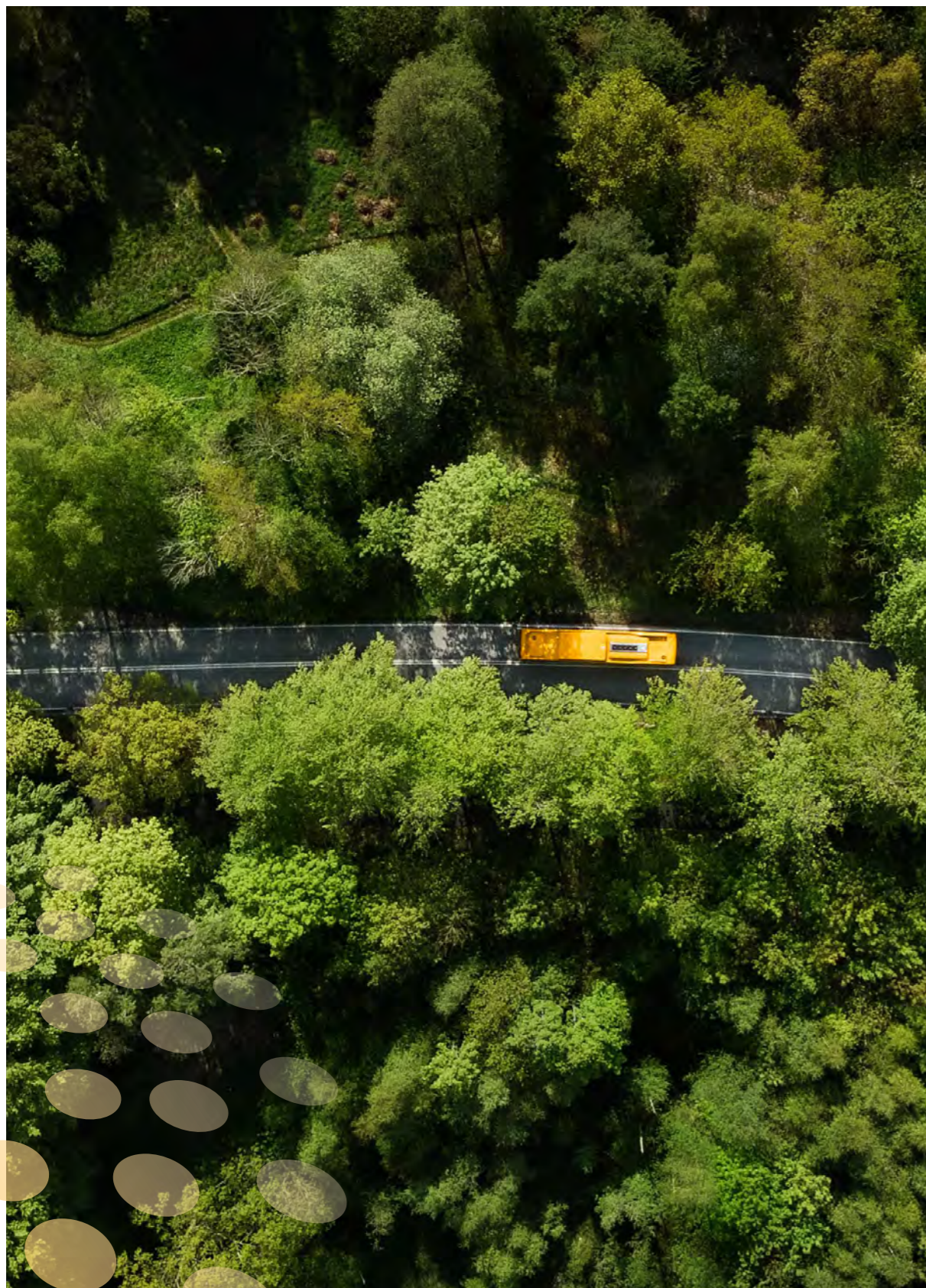
Michael Hammershøj Hansen
Jens Toudal Jessen
Lise Kærn

Fotos i publikationen tilhører Movia eller er krediteret fotograferne.

Indholdsfortegnelse

1. Introduktion	7
1. Anbefalinger og indsigter	8
2. Eksempelsamling	20
3. Ballerup Trafikknudepunkt	30
4. Greve Station	34
5. Haslev Station	38
6. Havdrup Station	42
7. Kisserup Rutebilstation	46





Introduktion

Som rådgiver, planlægger og udbyder af kollektiv transport har Movia en bred vifte af kompetencer og viden om hvilke forhold, der kan få kollektiv transport til at stå som et attraktivt valg i borgerens bevidsthed. I Movia ønsker vi at dele viden om og inspiration til løsninger som vi ved har effekt og er, som en del af Mobilitetsplan 2020, engageret i at kortlægge hvilke stoppesteder, stationer og terminaler, der fungerer godt for kunderne. Det er netop den viden, som denne publikation har til hensigt at brede ud.

For at nå i mål med den grønne omstilling på transportområdet er det essentielt, at vi som samfund værner os til at kombinere forskellige, bæredygtige transportformer og finder alternativer til at bruge bilen. I den henseende ved vi, at fysiske infrastrukturer og deres omgivelser har betydning for, hvordan mennesker vælger at transportere sig. Borgerne skal derfor tilbydes løsninger, der kan få dem til at anvende og kombinere bæredygtige transportformer (som f.eks. gang, cyklisme, kollektiv transport og delemobilitet), der kan supplere eller helt erstatte bilen i hverdagslivets mobilitet.

Fremtidens mobilitet hviler derfor på sammensatte rejsekombinationer mellem forskellige transportformer med skift på multimodale terminaler, stationer og stoppesteder. Disse multimodale knudepunkter skal udformes, så de muliggør effektive og smidige skift mellem eksisterende, men også fremtidige transportformer med borgerens hverdagsliv for øje.

I sektion 1 gives der inspiration og anbefalinger til helhedsorienterede tilgange til og indblik i en række overvejelser og forhold, der med fordel kan indtænkes i planlægnings- og designfasen for multimodale stationer. Disse anbefalinger skal ses i lyset af, at der ikke findes en facitliste for hvad de multimodale knudepunkter specifikt skal rumme eller hvordan de skal se ud, idet landets

stationer er placeret i forskellige geografier og har forskellige trafikale og bymæssige forudsætninger og udfordringer.

I Sektion 2 gives en demonstration af udvalgte, gode eksempler på eksisterende stationer på tværs af geografier, der understøtter multimodal mobilitet. Det første eksempel, der præsenteres, er fyrtårnsprojektet på Glostrup Station under temaet Fremtidens Stationer fra projektet Fremtidens Intelligente Mobilitet (FIMO) i Greater Copenhagen. Dette følges af en række eksempler på stationer i Movias dækningsområde, hvor man er nået i mål med løsninger, der enten helt eller delvist understøtter multimodal mobilitet. De anvendte eksempler er fra stationer i forskellige geografier - det gode skift er nemlig væsentligt for en god rejseoplevelse, hvad enten det er i byen, i forstaden eller i landdistrikterne.

God læselyst!

1. Anbefalinger og indsigter

SEKTION 1

Multimodale knudepunkter

Som følge af stigende urbanisering og trængsel på vejene, vil der i fremtiden være en stigende efterspørgsel efter et effektivt, bæredygtigt og sammenhængende kollektivt transportsystem med høj kapacitet på tværs af transportformer. Det stiller krav til en effektiv udnyttelse af eksisterende og kommende infrastruktur, så borgerne let, smidigt og trygt kan navigere i og skifte mellem transportløsninger på stationerne. Fremtidens kollektive transport hviler derfor på udviklingen af multimodale knudepunkter.

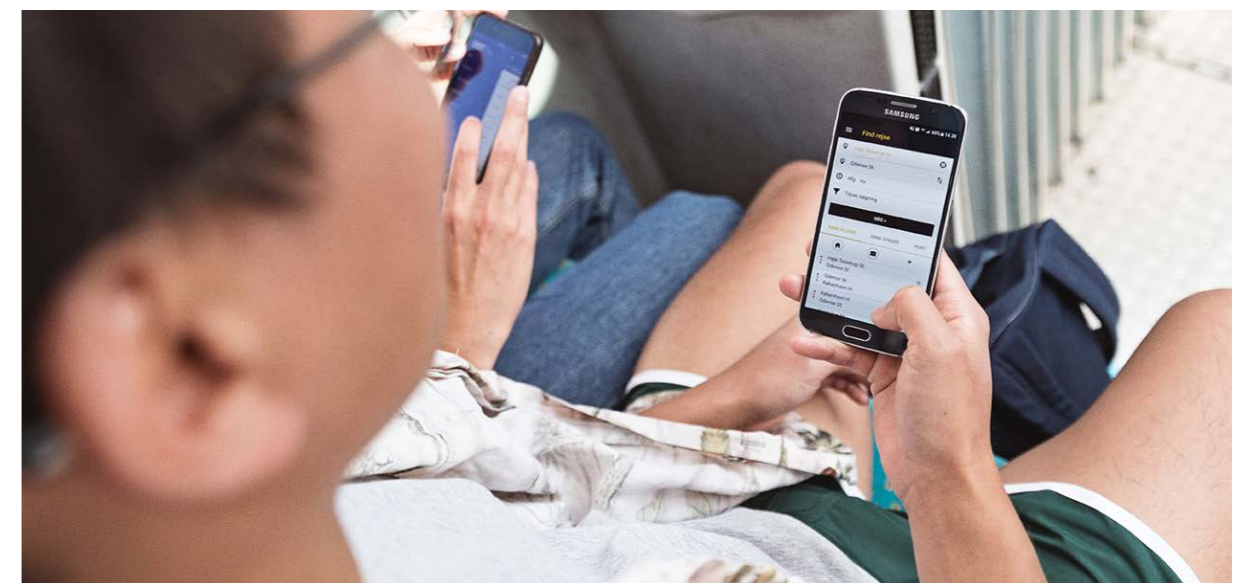
Multimodale knudepunkter er skiftsteder, der knytter forskellige transportformer sammen gennem smidige skift mellem f.eks. (dele)bil, bus, metro, letbane, cykel, løbehjul, gang eller andre typer transportmiddel i rejsen fra A til B. Dette adskiller sig fra unimodal transport, hvor man kun bruger ét transportmiddel (f.eks. bilen) til at komme fra A til B, som i dag kendetegner mange menneskers daglige transport. De multimodale stationer skal således forstås som transportsystemets organiserende centre, hvor kollektiv/privat transport, delekoncepter og forestående mobilitetsteknologier integreres og er en vigtig

brik i puslespillet for at få ændret borgernes vaner mod mere bæredygtige transportformer.

Integration af nye mobilitetsløsninger

Mennesker er udstyret med et mentalt kort, som anvendes i planlægningen af dør-til-dør rejser og påvirker valget af mobilitetsformer. Dette mentale kort suppleres i dag af digitale platforme (som f.eks. Rejseplanen), der giver et overblik over mobilitetsmulighederne i realtid. De digitale platforme udvider dermed de rejsendes muligheder i en verden med et stigende antal offentlige og private mobilitetstilbud.

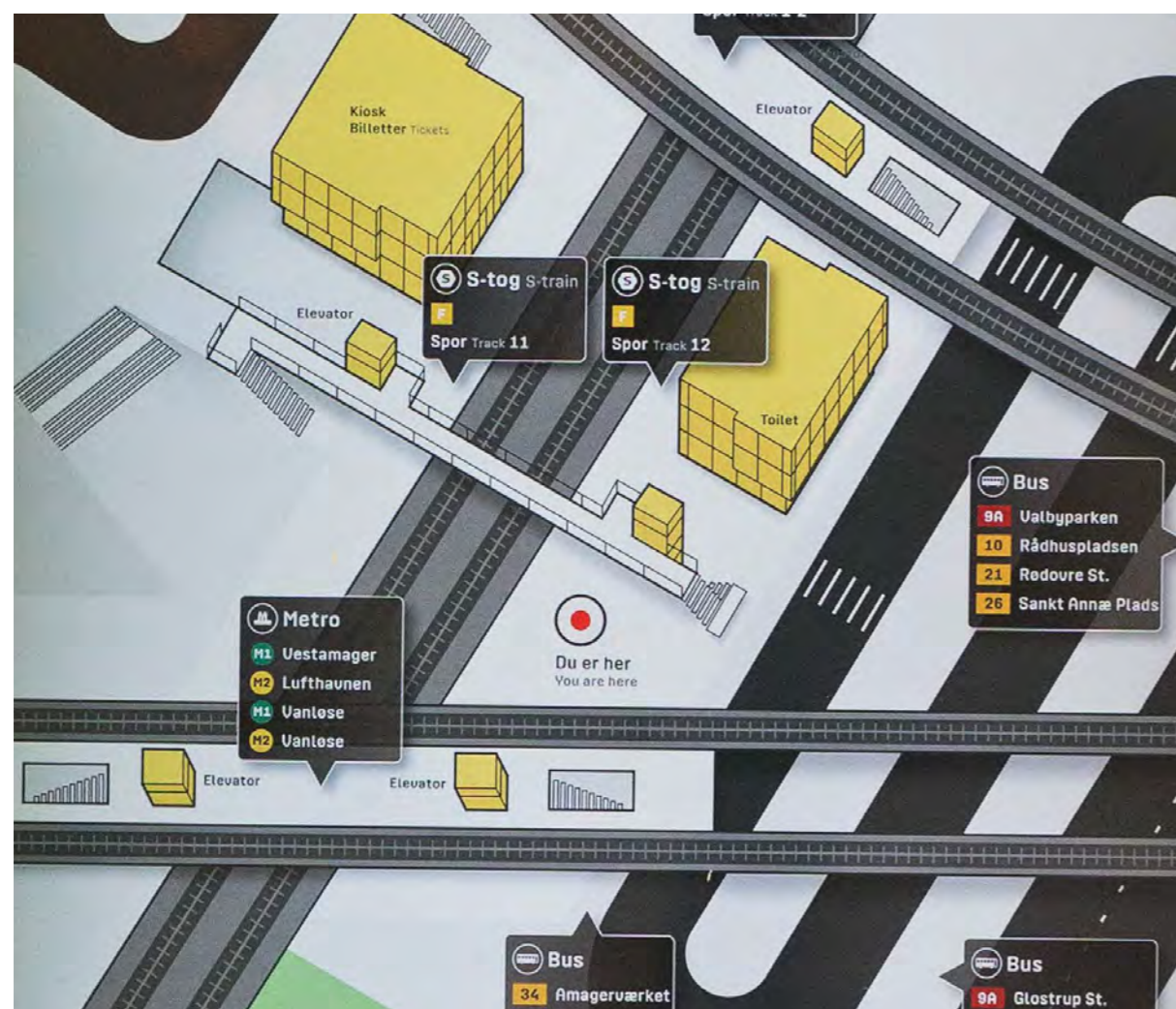
Digitale platforme er således vigtige instrumenter for at synliggøre og muliggøre multimodal mobilitet for kunderne – og det forventes, at samfundet, borgerne og virksomhederne i takt med den fortsatte udvikling vil stille nye krav til, at den kollektive transportsektor gør nytte af det stigende udbud af forskellige rejseformer fremadrettet. De multimodale knudepunkter skal derfor indrettes, så de digitale tjenester indlejres i det multimodale knudepunkts rumlige fysik.



Vejen rundt på stationen

Undersøgelser fra Passagerpuls¹ viser, at skiltning og vejvisning er vigtige elementer for borgerne, når de færdes på stationerne. På fremtidens multimodale knudepunkter, hvor der vil være et højere antal mobilitetsstilbud, vil kompleksiteten øges for kunderne. Derfor er *Wayfinding* et centralt element på de multimodale knudepunkter. Det bør derfor prioriteres, at lave handlingsplaner for tydelig skiltning og synlige

markører med et genkendeligt visuelt udtryk, der leder folk ad rette vej på de multimodale knudepunkter. Desuden er en infozone, hvor al relevant trafikinformation er samlet, relevant, da det skal være overskueligt og sikkert for brugerne at identificere, finde frem til og anvende de forskellige mobilitetsstilbud. De multimodale knudepunkter kan yderligere imødekomme kunderne ved at opsætte et knudepunktsskilt, der tydeligt markerer og skaber sammenhæng for de offentlige og private samkørselspladser.



¹Danskerne og kollektiv transport, Passagerpuls (2021).

Deleøkonomiske løsninger: en naturlig del af det multimodale knudepunkt

Når der planlægges for multimodale knudepunkter, er et fokus på digitale, deleøkonomiske mikromobilitetsløsninger, som f.eks. **elektriske delecycler** essentielt, da erfaringer fra ind- og udland viser, at de kan fungere godt i samspillet med kollektiv transport ved at bidrage til at løse first- og last-mile problematikker og øge passageroplandet til den kollektive transport. Samtidig tilbyder disse typer af løsninger en hurtig, fleksibel, pladsbesparende og miljøvenlig mobilitet. Deres anvendelse afhænger dog af, at de rejsende har sikkerhed for, at mikromobilitetsløsningerne er tilgængelige og stationsnære. Derfor skal den fysiske vej- og parkeringsinfrastruktur indrettes, så det er nemt, hurtigt og sikkert at færdes til og fra stationen med disse løsninger.

Selvom **delebiler** i dag kun udgør en mindre andel af den samlede biladgang, er det en teknologi i hastig vækst i takt med udviklingen, udbredelsen af og kendskabet til de digitale platforme, der muliggør deres anvendelse. **Samkørsel** udspringer også af digitaliseringen og gør, at flere personer kan få opfyldt deres rejsebehov (ofte over længere afstande) og dele omkostningerne gennem peer-to-peer kommunikation og betaling over digitale enheder. Parkeringspolitikker ved de multimodale knudepunkter, der målrettet favoriserer og reserverer pladser til samkørsel og ladestationer til elektriske debiler, kan øge deres anvendelse og frigøre arealer, der tidligere har været brugt til parkering, som i stedet kan anvendes til eksempelvis bynatur, rekreative opholdspladser, klimatilpasning etc.



Services i naturlig forlængelse af rejsen

På de multimodale knudepunkter kan der etableres pakkebokse for at imødekomme behovet for fleksibel levering fra e-handel til en befolkning, der i stigende grad køber varer online. Lige nu købes der mest tøj, sko, tasker og smykker online, men også andre varegrupper som f.eks. medicin, måltidskasser eller andre dagligvarer er på fremmarch. Det multimodale knudepunkt kan tilbyde muligheder for afhentning af pakkepost, så stationen har et relevant servicetilbud, der fungerer i naturlig forlængelse af kombinationsrejsen.

Den gode vej til den multimodale station

Der er naturlige grænser for, hvor langt det enkelte individ vil acceptere at bevæge sig for at få adgang til kollektiv transport. Vejen til stationen skal dog ikke nødvendigvis være så kort som mulig, men derimod så attraktiv som mulig. Kvaliteten af omgivelserne har nemlig indflydelse på folks vilje til at gå eller cykle til stationen. Derfor er der sundheds- og miljømæssige perspektiver i at prioritere sansestimulerende adgangsveje til den multimodale station for de bløde trafikanter samtidigt med at passageroplandet øges.

Gåturen til og fra stationen iscenesættes af ruten og omgivelserne. Går man langs en trafikeret og støjbelastet vej føles ruten mere udsat og langvarig, end hvis man færdes på et stisystem i grønne omgivelser med en høj grad af naturlig sansestimulering eller blandt pæn og åben arkitektur. Undersøgelser viser², at omgivelserne har den største betydning for hvor langt man er villig til at gå. Det bør derfor prioriteres at afsætte ressourcer til anlæggelsen af trygge, grønne gangveje til det multimodale knudepunkt.

²Gåing – Undervurderet Mobilitet; Helge Hillnhütter (2017).

Ad sikre cykelstier

Cyklisme er en transportform, der i stigende grad vinder udbredelse og som prioriteres af byer og kommuner som et vigtigt element i den grønne omstilling. Cykelturen til det multimodale knudepunkt skal så vidt muligt foregå på et trygt og sikkert cykelstinetværk alt imens der på stationen bør indtænkes gnidningsfrie løsninger, der gør kombinationsrejsen mellem cykel og andre transportformer til et oplagt valg. Det er i den sammenhæng afgørende, at sikre overdækkede og oplyste cykelparkeringsmuligheder med tilstrækkelig kapacitet på de multimodale knudepunkter, så borgerne er sikre på at kunne parkere cyklen (eller ladcyklen). Kapaciteten er desuden afgørende for, at cyklisterne parkerer på de steder, der er udlagt til formålet, så de ikke står spredt udover stationen. Her kan med fordel indhentes inspiration fra Movias publikation *Superskiftet – guide til god cykelparkering*.



På vej mod en meningsfuld ventetid

Movias kundeundersøgelser viser, at ventetiden mellem afgange kan føles længere end den reelle tid – og det er en ventetid, der med fordel kan gøres meningsfuld. Det multimodale knudepunkt er nemlig ikke begrænset til blot at opholde og flytte mennesker videre ad transportforbindelser. Det multimodale knudepunkt rummer mangedannede muligheder for at samtænke hverdagens behov for dem, der anvender, men også dem, der ikke anvender, det multimodale knudepunkt som en del af hverdagens rejser.

Multimodale knudepunkter er offentlige rum – og offentlige rum er steder, hvor mennesker enten mødes eller er i bevægelse. Derfor skal de multimodale stationer tilpasses efter de potentialer de har for menneskeligt ophold og interaktion. De multimodale knudepunkter skal indbyde til lystbetonet ophold ved at tilbyde borgerne oplevelser, og søge at binde borgernes hverdag sammen

gennem offentlige services i nærheden, som for eksempel i form af læge, bibliotek eller apotek, eller gennem kommercielle aktiviteter i form af indkøbsmuligheder eller en café på eller nær det multimodale knudepunkt. Hertil kommer ikke mindst andre sociale aktiviteter som legepladser, træningsfaciliteter, boldbaner eller grønne områder, der inviterer til aktivitet eller afslapning. Det multimodale knudepunkt kan yderligere være grobund for pop-up butikker, lokale markeder, etc. på åbne, delte eller midlertidige arealer. Det bør prioriteres, at området fremstår rent, komfortabelt og har faciliteter som siddepladser og stå-, eller lænemuligheder i ly for alle vejrlig.

De multimodale knudepunkter bør understøtte, at arbejdende, beboere og besøgende kan få deres hverdagsliv til at hænge sammen i vedkommende og ansvarlige byrum, der understøtter tilgængelighed og fællesskab for byen med løsninger, der ligger i periferien af, hvad man normalt forbinder med trafikinfrastruktur.

Fra trafikmaskine til oplevelsesrum

De multimodale stationer har, grundet deres centrale placering, potentialer for at være byrum med liv, energi og kvalitet. Det multimodale knudepunkt vil ofte være det første og sidste møde de rejsende har med byen, og bør derfor være en indbydende og overskuelig lokalitet, som borgerne har lyst til at opsøge og bruge. Det er derfor en vigtig manøvre at indtænke og fastlægge strategier for, hvordan mobilitetsinfrastrukturen og arkitekturen bedst muligt kan understøtte hinanden.

Fra udsat til attraktivt byrum

Landets stationer har forskellige trafikale forudsætninger, befinder sig i forskellige geografier og fremstår i forskellig stand. Selvom der løbende åbnes nye stationer eller gennemføres fornyelsesprojekter af eksisterende stationer, fremstår flere af landets stationer i dag som utrygge og udsatte byrum, der blandt passagerne ofte opleves som øde og utrygge i de sene timer. Dette har ført til, at nogle passagerer, særligt kvinder og børn, kun bruger stationen, hvis det er strengt nødvendigt, efter mørket falder på. Det er problematisk, da stoppesteder, stationer og terminaler er centrale elementer for passagerernes samlede oplevelse og er i visse tilfælde afgørende for passagerernes villighed til at anvende den kollektive transport. Passagerpulsens undersøgelser viser i den forbindelse, at en del passagerer peger på, at udviklingen af stationer og knudepunkter i form af bl.a. mere tryghed, vil få dem til at bruge den kollektive transport mere.

En tryghedsorienteret tilgang til planlægningen af fremtidens multimodale knudepunkter er derfor essentiel, da borgernes transportvaner i høj grad

er forbundet med de forskellige transportformers og stationernes attraktivitet. En ændring af borgernes mobilitetsvaner over mod mere bæredygtige transportformer forudsætter derfor tiltag, der gør at brugerne føler sig trygge ved at anvende de multimodale knudepunkter – også i de sene timer. Her har byfortætning og et øget og varieret udbud af offentlige services og kommercielle aktiviteter potentiale for at skabe mere liv og give flere øjne på stationerne, ligesom en omdannelse og forskønnelse af stationerne kan agere løftestang for en positiv byudvikling, der har en positivt afsmittende effekt på omgivelserne. Det multimodale knudepunkt har dermed potentiale til at ændre den kollektive opfattelse af mobilitetsrummenes fysik, så stationen omdannes fra at være et udsat til et "væredygtigt" byrum.



³Utryghed på stationer; Passagerpuls (2019)

⁴Lokalmiljøet omkring stationen: Sammenhængen mellem oplevet tryghed og brugen af kollektiv transport; Sofie Kirt Strandbygaard (2016).

Kommunale incitamenter for multimodal knudepunktsudvikling

Mange af landets kommuner har gennem de sidste årtier prioriteret fysiske omdannelser og forskønnelser af bymidterne for at skabe nye samlingssteder for byen. Det er en udvikling, der kan genkendes på havnepromenader, i bolig- og handelsområder og ved gadekæret i landsbyen.

Med sin centrale placering har stationen potentialer for at være en katalysator for udvikling. I nogle byer er handeleggader nær stationen, der historisk har været centrum for vækst, handel og administration, præget af nedslidte facader og tomme lokaler, der kan give et indtryk af, at byen

er gået i stå. Her kan et attraktivt multimodalt knudepunkt med multifunktionelle services bidrage til at skabe liv i bymidten, værdi for lokalsamfundet og understøtte en positiv byudvikling, der virker tiltrækkende for forskellige typer af virksomheder, borgere og pendlere.

Knudepunktsudviklingen bør derfor integreres med byfortætning og byudvikling på nye arealer med højere bebyggelsesprocenter og bidrage til at transportmængden rationaliseres ved at lette omstigningen til effektive og bæredygtige transportformer i mere moderne byrum, i de mange kommuner, der kæmper med stigende biltrafik.



Organisatoriske potentialer for multimodal stationsudvikling

For at opfylde de ambitioner, der her præsenteres i forbindelse med multimodale knudepunkter, er det essentielt, at den grundlæggende organisering omkring knudepunktsudviklingen fungerer optimalt, så slutresultatet bliver tilfredsstillende for alle parter.

Det kan nemt tage flere år at få gennemført et stationsprojekt, hvor spændet fra første idéudkast til indvielse af stationen kan være adskillige år, med en involvering af mange forskellige aktører undervejs i processen, bl.a. offentlige myndigheder, trafikskaber, erhvervslivet, borgere og borgerforeninger, samt andre interessenter. Her kan politiske beslutninger, ændringer af lokalplaner, VVM-undersøgelser og kamp om finansiering være med til at gøre processen meget lang. Samtidig sker anlæggelse eller udviklingen af stationer ofte på arealer med flere ejere,

hvilket kræver samarbejder mellem eksempelvis Movia, DSB, Banedanmark, kommunen og øvrige grundejere. Udviklingen af de multimodale knudepunkter skal således ske via integration på tværs af skel, roller og penge kasser. Det kræver en sideløbende koordinering af politikkerne for byplanlægning og mobilitet i regionale og kommunale strategier og planer, så der sikres samspil mellem udbygningen af den kollektive mobilitet, knudepunktets fysiske infrastruktur og kommunens visioner for områdets udvikling.

Et greb for at realisere de multimodale knudepunkter er derfor, at der laves en klar rollefordeling, stærke tvær-kommunale samarbejder, og strategiforankringer og partnerskaber på tværs af administrative skel, i en virkelighed hvor forvaltningen og driften i dag har en opsplittet organisering, forskellige ansvarsområder, opdelt ejerstruktur og opsplittet finansiering inden for vej, bane, bus, byrum, mv.



Borgerinddragelse i et samskabende forløb

Udviklingen af de multimodale knudepunkter forbedres gennem et tæt samarbejde med borgere, foreninger og erhvervsliv drevet af kommunen for på bedst mulig vis at indfri de muligheder der findes og de forventninger borgerne konkret har til projektet. For sidstnævnte bør der faciliteres en demokratisk proces med borgerinddragelse af mennesker der bor i området, samt erhvervslivet og organisationer, så det gennem dialog sikres, at udviklingen af de multimodale stationer bliver en succes. En tidlig involvering kan give borgerne medbestemmelse, en ejerskabsfølelse og skabe lokal forankring gennem samarbejde om det multimodale knudepunkt.

Det er naturligt, at trafikselskaberne involveres tidligst muligt i planlægningen, for at sikre sammenhængende målsætninger, for at give input og for at stationsomdannelsen giver plads til f.eks. busserne, gode ventefaciliteter, placering af diverse elementer, belægninger og montage og design af (realtids)information i stoppestedstandere samtidig med at trafikselskaberne kan bidrage med rådgivning om hvordan stationens udformning kan sikre sammenhæng med den omkringliggende by.



2. Eksempel-samling

SEKTION 2

Glostrup Station: Fremtidens Intelligente Mobilitet

Glostrup Kommune har, som andre københavnske forstæder, udfordringer med stigende trængsel på vejene. Glostrup Kommune tog derfor de første skridt for at tage styringen over mobilitetsudviklingen, ved at lade Glostrup Station indgå som en use-case i EU-Interreg ÖKS programmet Fremtidens Intelligente Mobilitet (FIMO) under temaet Fremtidens Stationer.

Glostrup Station og Banegårdspladsen er krumtappen for byens kollektive transportforbindelser. Området står overfor en ambitiøs omdannelse til at blive et multimodalt knudepunkt i år 2025, hvor Hovedstadens Letbane åbner. I den forbindelse er Glostrup Station blevet et fyrtårnsprojekt i FIMO, forankret under Gate21, hvor en midler-

tidig stationsomdannelse af 3 års varighed har testet og afprøvet, hvordan en række forskellige mobilitetsløsninger fungerer og bliver taget imod af brugerne. Erfaringerne fra Fremtidens Stationer, der også omfatter Køge Nord og Lund C, skal bringes i spil i udviklingen af fremtidens multimodale stationer blandt partnerne i EU-Interreg ÖKS.

Glostrup Banegårdsplads har gennem FIMO-projektet fungeret som et eksperimenterende byrum for samtænkning og test af infrastruktur, metoder, udstyr og mobilitetsløsninger, man ikke normalvis ser på stationer. Målet har været at tilbyde og understøtte forskellige mobilitetsløsninger og give bedre overblik over skifteforholdene på stationspladsen, så brugen af kollektive transportformer øges for at skabe en mere bæredygtig mobilitet i kommunen.

Fremtidens Intelligente Mobilitet

Fremtidens Intelligente Mobilitet er et 3-årigt mobilitetsprojekt, som er en del af EU-programmet Interreg ÖKS (Öresund – Kattegat – Skagerak). Projektet har afprøvet en række tiltag for at fremme mobiliteten gennem 9 demonstrationsprojekter i Region Hovedstaden, Region Skåne og Region Sjælland.

Gate21

Gate21 står for den overordnede projektstyring og samarbejdet involverer Movia, en række kommuner, LOOP city, universiteter og private aktører.

Projektet blev afsluttet i sommeren 2021.

Forsøg med cykelparkering og delecykler

På Glostrup Station har man eksperimenteret med flere former for cykelparkering, for at understøtte borgernes muligheder for kombinationsrejser. Som et supplement til cykelparkeringsstativerne, har man gjort brug af forskellige former for optegnet belægning, der markerer holdepladser til bl.a. løbehjul, delecykler, motorcykler og ladcykler, for at undersøge om det er muligt at guide borgerne til at anvende parkeringsarealerne på hensigtsmæssig vis, selv når der ikke er et stativ. På Glostrup Station er der gennemført mobilitets-samarbejder med en privat aktør, der udbyder almindelige og elektriske delecykler, som alle borgere kan anvende. Der er blevet opstillet ti almindelige og ti el-delecykler. Tiltaget har gjort, at de rejsende har fået adgang til at oplåse, anvende

de og betale for delecykler gennem en app-baseret løsning. Borgerne har gennem app'en mulighed for at se, om der er en delecycel til rådighed på stationen, ligesom delecykler nu fremgår som et transportmiddel i Rejseplanen, når den sidste del af rejsen går videre fra Glostrup Station.

Cykelservicestation

Som en del af forsøget, blev der opsat en cykelservicestation med cykelpumpe og reparations-sæt. Dette initiativ, der muliggør, at cyklen kan pumpes og bremserne justeres, er en service, der giver de rejsende bedre forudsætninger for at komme videre med cyklen på trods af udfordringer med mekanikken.



Cykelservice station. Foto: Glostrup Kommune



Cykelparkering & delecykler. Foto: Glostrup Kommune

Elektriske dele-løbehjul

I forbindelse med FIMO-projektet blev der opsat 100 dele-løbehjul på Glostrup Banegårdsplads. De elektriske dele-løbehjul bidrog på den ene side til at forbedre borgernes mobilitet, og på den anden side som et værdifuldt input til kommunens mobilitetsplanlægning via logging af rejsemønstrene til/fra Glostrup Station, og som et redskab til at identificere hvor der er huller i dækningen af kollektiv transport. Da de delte elektriske løbehjul ikke skulle 'dockes', men blot placeres indenfor en geografisk afgrænsning, har man i projektet søgt at imødekomme uhensigtsmæssig parkering ved at optegne belægning, der tydeligt markerer, at det er en holdeplads til løbehjul. Erfaringerne fra de elektriske dele-løbehjul i København og kommunernes muligheder for nu at regulere løbehjulenes anvendelse har

betydet, at de elektriske dele-løbehjul er fortid på Glostrup Station. Det er dog fortsat muligt at bruge private, elektriske løbehjul til/fra stationen. Kommunen arbejder på at kunne få løbehjulene tilbage i gadebilledet snarest muligt.

Delebilisme

På Banegårdspladsen er der lavet en parkeringszone udlagt opladning og parkering af elektriske delebiler. Der er desuden etableret midlertidig parkering (15 min), kys-og-kør samt taxa-holdepladser i nærheden af stationen. Der gik et år før delebilsudbyderen turde satse på Glostrup – men erfaringerne fra projektet har vist at der er et godt flow med 2-300 biler om måneden, så udbyderen er interesseret i at fortsætte samarbejdet med kommunen.



Delebilisme. Foto: Glostrup Kommune



Elektriske dele-løbehjul. Foto: Glostrup Kommune



Delebilisme. Foto: Glostrup Kommune

Omgivelser

Glostrup Station tilbyder en række kommercielle services på stationen med bl.a. kiosk og spisesteder, og ligger desuden i umiddelbar nærhed af Glostrup Shopping Center. Med sin centrale placering, er Glostrup Station desuden placeret tæt på offentlige services som læge og apotek.

I forbindelse med den kommende stationsomdannelse, er der planer om at etablere en bro over banelegemet i stedet for en tunnel som i dag, så Glostrup Station ikke længere er en barriere for at forbinde byens nordlige handlegader med arealerne syd for banen.

Byrum

Det har været en ambition at gøre Glostrup Station til et mere attraktivt sted at opholde sig som rejsende. Derfor har man bl.a. testet forskellige former for siddepladser, planter og ikke mindst en solcellebænk, hvor de rejsende kan oplade deres mobiltelefon så de kan finde rejseinformation eller købe billet digitalt. En Megafon undersøgelse viser, at brugerne er tilfreds med og i høj grad før brug af solcellebænken til opladning af mobiltelefoner og elcykler.

De rejsende har med opsætningen af en pakkeboks på Glostrup Station fået mulighed for at hente deres varer i naturlig forlængelse af rejsen.



Foto: Glostrup Kommune



Foto: Glostrup Kommune

Erfaringer fra projektet

Glostrup Kommune købte i 2015 det gamle posthus på stationsområdet og rev det ned i 2017 for at frigøre arealet til byudvikling. Kommunen besluttede at tilslutte sig det 3-årige FIMO-projekt på Glostrup Banegårdsplads og Posthusgrunden blev derfor udlagt som et midlertidigt areal, hvor der kunne eksperimenteres med fokus på at styrke stationen trafikalt i en midlertidig test-ramme.

Midlertidig anvendelse & økonomisk støtte

Det var fordelagtigt for fremdriften i FIMO-projektet, at de forskellige mobilitetsløsninger og -tiltag kunne testes på et areal henlagt til midlertidig anvendelse. Planloven (§19, stk. 1) giver kommunerne mulighed for at dispensere fra bestemmelserne i en lokalplan i en 3-årig periode når arealet er udlagt til midlertidig anvendelse, hvilket har gjort projektforslaget mere gnidningsfrit. Midlertidigheden har således givet mere albuerum til at indtænke alternative, kreative mobilitetsløsninger indenfor rammerne af det eksperimenterende byrum på Banegårdspladsen. Midlertidigheden og projektets størrelse har gjort, at det var lettere at få grønt lys og opbakning fra politikerne til projektet.

Brugen af midlertidige arealer som et strategisk værktøj har, sammen med politisk velvilje, midlerne fra EU-Interreg ÖKS og eksponeringen gennem FIMO, sikret projektet pondus og betydning, at Glostrup Station har dannet grobund for en masse viden og erfaringer, der kan finde fremtidig anvendelse i arbejdet med stationsomdannelsen i forbindelse med åbningen af Hovedstadens Letbane.

Wayfinding

Resultaterne fra en brugerundersøgelse viste, at der er behov for indsatser der understøtter

tryghed og wayfinding. Derfor har det, som en del af FIMO-projektet på Glostrup Station, været en mærkesag at gøre det mere brugervenligt for borgerne at bevæge sig rundt på stationen. På stationsforpladsen blev der derfor opsat et oversigtskort over stationen, ligesom der er sket en ændring af skiltningen på stationen med en strømlinet og ensartet kommunikation, for at give borgerne bedre forudsætninger for at finde vej. Stationen er et knudepunkt for forskellige transportformer og derfor også forskellige transportselskaber og private aktører. I forbindelse med projektet er det derfor positivt, at Glostrup Kommune har etableret wayfinding i samarbejde med DSB og det nærliggende shopping-center. Kommunen arbejder fortsat på at sikre bedst mulig wayfinding og med at identificere de mest hensigtsmæssige opholdszoner på Banegårdspladsen.

Tværkommunale samarbejder og samarbejder med private aktører

Trafik foregår ikke kun på kommunernes interne veje, men også på tværs af kommunegrænser. FIMO-projektet i Glostrup har, som et projekt i en lille kommune, derfor været begrænset af manglen på et forpligtende samarbejde med de øvrige kommuner og at øge mobiliteten og måle på ændringerne i folks mobilitetsvaner.

Borgernes brug af mikromobilitetsservices har været givende for trafik- og byplanlæggerne i Glostrup, da anvendelsen har synliggjort hvor i byen der er manglende dækning af den kollektive transport. Omvendt har det været en barriere, at disse typer af mikromobilitet ikke kan bruges udenfor kommunegrænsen, da mange af brugerne skal videre til nabokommunerne og derfor ikke kan anvende løsningerne, ligesom det ikke har været muligt at undersøge hvilke transportmønstre folk har på tværs af kommunegrænserne uden en koordineret indsats. Projektet har vist, at en løsning i én forstadskommune ikke kan stå

alene. Det er en erfaring, at det tværkommunale samarbejde skal styrkes fremadrettet, så det at skabe sammenhæng mellem kommunernes mobilitetstilbud bliver alles sag.

Økonomi

Omdannelsen af Glostrup Banegårdsplads er støttet af EU-Interreg ÖKS.

Samlet pris: ca. 6 mio. kr.

Finansiering: 50/50

(Glostrup Kommune / EU-Interreg ÖKS)



3. Ballerup Trafik- knudepunkt

Fortætning og byliv Ballerup Kommune

I disse år arbejdes der på at gøre Ballerup bymidte mere attraktiv. Ballerup Banegårdsplads, som tidligere var én stor, asfalteret busterminal, er blevet komprimeret og omdannet til et moderne multimodalt knudepunkt som en del af byens strategiske udvikling.

Banegårdspladsen, som nu hedder Ballerup Trafikknudepunkt, rummer i dag et indbydende og attraktivt byrum, der gennem sin udformning skaber en behagelig velkomst til byen i samspil med den nye pladseffektive busterminal, S-togsstationen og øvrige transportformer. Området er indrettet som et shared space, hvor både biler, busser, taxaer, cyklende og gående passerer hinanden på et delt areal.

Ballerup Trafikknudepunkt fungerer i dag som et effektivt mødested for forskellige transportformer i et levende byrum, hvor trafik og asfalt har måttet vige pladsen for byliv og grønne elementer. Komprimeringen af busterminalen har givet plads til, at træer, planter, bænke og blomsterbede langs lys belægning, i dag medvirker til at skabe et trygt og indbydende byrum. Bylivet understøttes yderligere af kunstbelysning, opholdssteder og dynamisk vandkunst, der springer op fra belægningen.

Det strategiske mål for fornyelsen har, foruden at forbedre borgernes mobilitet, været at tiltrække flere mennesker for at understøtte handelslivet, skabe mere aktivitet for at understøtte kulturlivet, samt at gøre bymidten og stationsområdet attraktivt for investeringer. Det nye byrum kendetegnes



Foto til venstre og denne side: Nils Meilvang for Realdania

da i dag også ved nyetablerede bygninger med boliger i de øverste etager, lejemål med butikker og caféer med udeservering i stueetagen og flere store byggeprojekter nær stationen med tæt-høj-bebyggelse.

Ballerup Station ligger placeret midt i Ballerup by med binding til bymidten, gågaden og Ballerup Centret. De rejsende har således muligheder for at nå alle dagligdagens gøremål i forlængelse af rejsen. I nærområdet findes en række forskellige spisesteder, fitness og butikker, ligesom der er adgang til offentlige services i form af apotek, læge og Ballerup Bibliotek, så ventetiden kan udnyttes meningsfuldt. Stationen og centret har gode parkeringsmuligheder for biler og cykler, ligesom der er adgang til taxa og kys-og-kør pladser for bilister. Inden længe kommer der et knudepunktsskilt op sammen med en bænk til samkørsel.

Busterminalen blev anlagt og stod færdig i 2018 og det nye byrum på stationspladsen stod færdig 2021. Ballerup Trafikknudepunkt står i dag som et eksempel på hvordan en helhedsorienteret tilgang til planlægning og design, med øje for sammenhænge mellem mobilitetsinfrastrukturer og byrum, kan understøtte en positiv byudvikling. Omdannelsen af Ballerup Banegårdsplads er støttet gennem Realdanias program 'Kickstart Forstaden 2.0'

Økonomi

Samlet pris: ca. 50 mio. kr.
Finansiering: 50/50
(Ballerup Kommune / Realdania)



Foto: Nils Meilvang for Realdania



Foto: Nils Meilvang for Realdania



4. Greve Station

Stranden ind i byen i Greve Kommune

Greve Stationsplads blev i 2017 omdannet til et levende, åbent, lyst og attraktivt byrum som indbyder til ophold for de rejsende og byens borgere. Omdannelsen af den tidligere nedslidte og utidssvarende busterminal på Greve Station blev iværksat, for at bidrage til en mere attraktiv og konkurrencedygtig kollektiv bus- og togtrafik og en bedre sammenhæng mellem stationen og den omkringliggende by.

Strategien har været at nytænke pladsen og skabe værdi for brugerne af stedet gennem etableringen af mere vedkommende og æstetiske byrum på stationspladsen, der indbyder til rekreativt ophold og en mere fleksibel mobilitet på en aktiv plads, hvor det at vente på den næste forbindelse bliver en hyggelig oplevelse i Greve.

Stationspladsens udformning henter inspiration fra Greve Stations beliggenhed nær Køge Bugt. Busserne kører rundt om en stor plads opdelt i øer med hhv. sand og græs adskilt af belægningsklinker med forskellige farver og udtryk, hvor buske og træer, hængekøjer, gynger, vipper, bænkesæt og lænestole bidrager til at skabe et åbent, hyggeligt område med pausesteder, der inviterer til ophold for forbigående og rejsende i et 'strand-miljø'. Pladsens areal har gode oversigtsforhold, hvor man trygt kan færdes i dagtimerne men også om aftenen, hvor pladsen bliver oplyst af høje master.

Greve Station er et centralt punkt i byen og har kort afstand til Greve Midtbycenter, der tilbyder et væld af kommercielle services, et WC og offentlige services som læge og apotek. Greve station har en høj kapacitet med cykelstativer,



pakkeboks, postkasser og en hjertestarter. Der er taxa-holdeplads og korttidsparkering ved indgangen til stationen, samt ca. 440 P-pladser ved stationen med en belægning på 88 % (det vil ofte være svært at finde plads i de mest belastede perioder.)

Ventefaciliteterne på stationspladsen er gennem-sigtige, overdækkede og i høj kvalitet og stationsforpladsen mellem Greve Station og Greve Midtbycenter er overskuelig. Greve Station fremstår i dag som et væredygtigt område, der muliggør smidige skift, midlertidige eller længevarende ophold og med services, der kommer borgerne til gode i forlængelse af rejsen.

Økonomi

Samlet pris: ca. 15 mio. kr.

Finansiering: 50/50

(Trafikstyrelsens Fremkommelighedspulje / Greve Kommune)





5. Haslev Station

Fra lokalt til regionalt knudepunkt i Faxe Kommune

Haslev har tidligere haft udfordringer med at fastholde og udvikle handelslivet i bymidten - men med omdannelsen af Haslev Station, stationsforpladsen og busholdepladsen har den traditionsrige stationsby budt fremtiden indenfor.

I dag mødes de rejsende af en stationsplads, der fungerer som en naturlig visuel og fysisk passage mellem busterminalen, stationen, samkørselspladser og Haslev bymidte. De rejsende har adgang til dagligvarebutikker, detailhandel og offentlige services som læge og apotek og de åbne pladser foran og bag stationen indbyder til ophold på arealer med beplantning, læskure, cykelparkering og et WC.

Stationspladsen i Haslev er blevet opgraderet for at optimere skiftemulighederne mellem gang, cykel, tog, bus og delebilisme etc., så pendlerne i Haslev og byens opland kan få glæde af de forkortede rejsetider mod eksempelvis København, når Banedanmark inden for kort tid tager det nye signalsystem ERTMS i brug på jernbanestrækningen mellem Køge og Næstved. Yderligere er busterminalen blevet flyttet øst for stationen, for at optimere rejsetiden og frigive arealer til byrumsudvikling.

Opgraderingen af stationen, busterminalen og stationsområdet har gjort, at Haslev har fået et levende, trygt og attraktivt multimodalt knudepunkt, der giver borgerne en bedre mobilitet, ændret områdets karakter og som giver et positivt første og sidste indtryk af byen.



Stationsstuen

Når borgerne benytter Haslev Station, bliver de mødt af en mere hyggelig atmosfære, når de venter på næste afgang. I 2020 introducerede DSB et nyt koncept kaldet 'Stationsstuen' på Haslev Station, hvor ventesalen blev indrettet som en hjemlig dagligstue med borde, stole og bløde møbler. Her kan man nu, hvis man har tid, nyde sin kaffe i porcelænskopper, læse dagens avis, spille et spil eller låne en bog i et tilstødende lokale, der også kan lejes til møder. Inspirationen er hentet fra de hollandske "huiskamer" (dagligstue) på mindre stationer, for at skabe en opgraderet luksus-ventesal der kan mere end sædvanligt for at give kunderne bedre service. Kioskvareudsalget er tilbage, ligesom man kan købe billetter, og få trafikinformation på skærme.

Økonomi

Samlet pris: Ca. 10 mio. kr.

Finansiering: 50/50

(Faxe Kommune / Pulje til forbedring af den kollektive trafik i yderområder)





6. Havdrup Station

Byens udendørs forsamlingshus i Solrød Kommune

I 2020 fik Havdrup et nyt fælles samlings- og mødested for byen gennem omdannelsen af Havdrup Station.

Før omdannelsen var området foran stationen til tider præget af store mængder trafik fra Hovedgaden, som skar bymidten over og gjorde det utrygt for bløde trafikanter at færdes i bymidten. Der var få muligheder for at gøre ophold og ingen faciliteter, der kunne understøtte aktiviteter i det offentlige rum. Desuden var handelslivet i Havdrup, på linje med andre stationsbyer, udfordret af tomme lejemaal og to byggetomter i midtbyen bl.a. som følge af investeringer i nærliggende handelscentre.

Som en del af helhedsplanen for området, blev Hovedgaden trafikreguleret og blev omdannet fra en trafikeret vej til en bygade gennem fartdæmpning på vejgeometri, der ikke indbyder til fart. Hovedgadens fik et knæk, så trafikken i dag

ledes ad en dobbeltrettet sivegade på Stationspladsen rundt langs en bue på jernbaneforløbet, hvor bussen i dag holder. Omlægningen af vejforløbet har gjort det muligt at etablere det nye byrum i midten.

Gennem en serie af forskellige typer af pladser, bl.a. lege- og opholdsområde, et område med borde/bænke installationer, en trappegrav med rum for aktiviteter, der også virker som klimasikring i tilfælde af skybrud, og en gangforbindelse via en centergade, er stationen og busholdepladserne blevet forbundet med det øvrige handelsliv og de offentlige servicefunktioner i Havdrup bymidte. Læskærmene ved busstoppestedet er, noget ukonventionelt, indrettet med gynger, så ventetiden på bussen kan omdannes til leg for de mindste. Der er desuden etableret ekstra parkeringspladser i området, så det er nemt at skifte fra bil til kollektiv transport.

Bymidten fremstår i dag overskuelig og tryk, og er blevet et attraktivt offentligt rum med gode forhold for pendlere, som byens borgere i stigende grad opsøger og anvender.



Foto: Jens Toudal

Økonomi

Samlet pris: Ca. 8 mio. kr.
Finansiering: Solrød Kommune
/ Klar Forsyning
/ SuperBrugsen Havdrup / Movia



Foto: Jens Toudal



Foto: Jens Toudal



7. Kisserup Rutebilstation

Lokal sammenhængskraft i Lejre Kommune

Kisserup Rutebilstation viser på nydelig vis, at udviklingen af attraktive stoppesteder med multifunktionalitet også kan foregå i landdistrikterne. Her har lokale kræfter taget sagen i egen hånd og har, i samarbejde med Lejre Kommune og Kisserup Kirke, etableret et trygt og hyggeligt vente-/opholdsrum i læ for vind og vejr, hvor lokalområdets borgere tilbydes en række funktioner, der ligger i periferien af, hvad man normalt forbinder med landstoppesteder.

På Kisserup Rutebilstation har borgerne adgang til:

- et lokalt 'bibliotek', hvor man kan låne eller bytte bøger og musik med beboerne i nabolaget,
- en hjertestarter,
- en opslagstavle med relevante informationsfoldere,

- et køleskab,
- porcelæn og service, som kan lånes til fest,
- et oversigtskort over lokalområdet, og
- et bord, hvor der sælges lokale varer som f.eks. hjemmestrikede karklude.

Igennem årene har bygningen på Kisserup Rutebilstation været et lokalt mødested og har haft mange forskellige funktioner. Før kommunalreformen i 1970 blev det brugt som valgsted for sognerådet, og er igennem årene siden blevet brugt af de lokale til bl.a. at se vigtige fodboldkampe - og ikke mindst et royalt bryllup med tilhørende champagne og kransekage - på et fjernsyn doneret af en lokal borger.

I 1996 gik Hovedstadens Trafikselvskab med planer om at opsætte et standardiseret læskur til bussen. Det ønskede Kisserups borgere imidlertid ikke, så kommunen tilbød borgerne at de kunne beholde bygningen og gav midler til



renovering, mod at det efterfølgende var Kisserup Bylaugs opgave at vedligeholde bygningen og matriklen fremadrettet.

I 2007 indgik Kisserup et samarbejde med Lejre Kommune i projektet Naboskab, hvor der var særligt fokus på deleøkonomi for bl.a. værktøj, haveredskaber og køkkenudstyr samt tiltag rettet mod genbrug og affaldssortering. Ét blandt flere positive udfald fra projekt Naboskab er, at Kisserup Rutebilstation i dag har fælles levering af grøntsager fra en lokal gård (i starten var der også bl.a. mælk og fisk) til afhentning i forlængelse af rejsen.

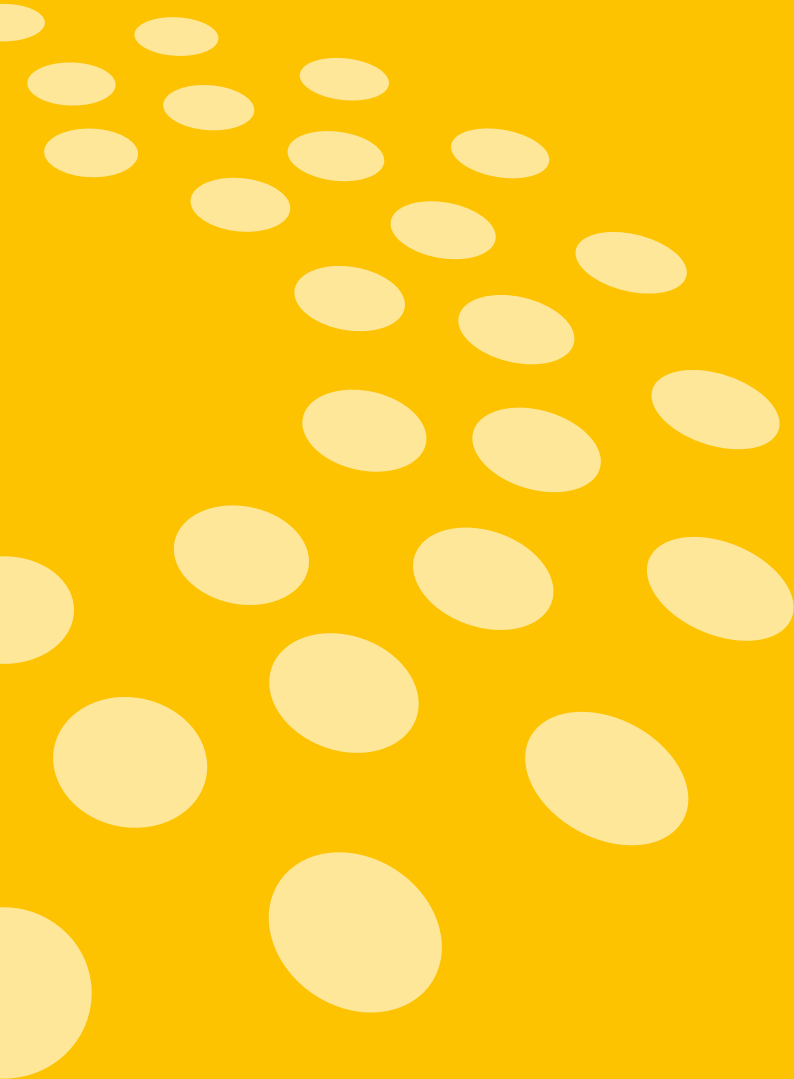
Kisserup Rutebilstation er placeret midt i landsbyen, og gå- eller cykelturen hertil foregår i naturkønne omgivelser. Der er opsat cykelstativer på stationen, så det er muligt at kombinere cykel og bus, ligesom det er muligt at parkere bilen i nærområdet.

Kisserup Rutebilstation er et eksempel på, hvordan lokal sammenhængskraft og mobilitet kan styres via lokale samarbejder, og at denne type projekter kan være en katalysator for at give borgerne bedre forudsætninger for at bruge kollektiv transport i landområder.

Økonomi

Kisserup Rutebilstation fik i 1996 midler fra kommunen til renovering, hvorefter det var Kisserup Bylaugs ansvar at holde bygningen og matriklen ved lige. Kirken har finansieret det udvendige udhængsskab, hjertestarteren er fra Tryk Fonden og bygningen og inventaret er finansieret af kommunen/lokale kræfter.





Udgivet af:

Trafikselskabet Movia
Gammel Køge Landevej 3
2500 Valby
Tel +45 36 13 14 00
CVR nr. 29 89 65 69

