

AMAGER HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL AMAGER HOSPITAL

3.1 Tydelig kobling til stationerne

- › 3.1.1 Forbedret wayfinding fra metro til hospital
- › 3.1.2 Realtidsinformation og wayfinding til busafgange og metro fra hovedindgangen
- › 3.1.3 Delemobilitet som last mile-løsning

3.2 Buslinje mellem Amager og Hvidovre Hospital



DEN GODE VELKOMST PÅ AMAGER HOSPITAL

4.1 Den inviterende hovedindgang

- › 4.1.1 Fra bilparkeringsplads til aktiv forplads ud til Italiensvej
- › 4.1.2 Oversigtskort ved hovedindgang
- › 4.1.3 Den gode ankomst med bus - med nye krydsningspunkter, ventemuligheder og wayfinding

4.2 Den gode cykelparkering

- › 4.2.1 Inviterende cykelparkering for gæster og ansatte



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR AMAGER HOSPITAL

5.1 Stier på kryds og tværs

- › 5.1.1 Sammenhængende stinet på matriklen og ud
- › 5.1.2 Kobling til områdefornyelsen i Sundby med cykelforbindelsen "Fra Fælled til Strand"

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til stationerne

3.1.1 Forbedret wayfinding fra metro til hospital

Med ankomst med metroen til Amager Strand fremgår det ikke umiddelbart af skiltningen, hvor hospitalet ligger. Er man ikke kendt i området, kan det derfor være svært at orientere sig om den rigtige retning til hospitalet.

Tydelig vejvisning, som man møder når man kommer ud fra stationen, i form af skiltning med retning og afstand til hospitalet, kan skabe en tydeligere kobling og sammenhæng fra metrostationen til hospitalet. Med den relativt korte afstand på 700 meter til hospitalet fra stationen og et busstoppested, der ligger ca. 150 meter væk fra stationen i retning mod hospitalet, vil det være hurtigere at gå end at vente på næstkommende bus til hospitalet.

En forbedret skiltning, wayfinding og en god tilgængelighed for alle i form af fx ledelinjer, god belægning, overkørsler m.m. til hospitalet, kan betyde, at afstanden mellem hospital og station føles kortere for den rejsende, og måske også hurtigere, end hvis man skulle vente på en bus.

Ud over at hjælpe førstegangsbesøgende vil vejvisningen også blive set af rigtig mange metrorejsende hver dag. Disse rejsende vil ubevidst opleve en naturlig sammenhæng mellem hospitalet og metroen, der vil kunne påvirke deres valg af transportmiddel, når de selv skal besøge hospitalet. Vejvisningen giver således god information om, at hospitalet er tæt på, og at metroen er velegnet som rejseform.

3.1.2 Delemobilitet som last mile-løsning

Amager Strand metrostation kan nås indenfor en gåtur på ca. 10-15 minutter. Den korte afstand gør det også oplagt at tilbyde delecycler eller el-løbehjul, så rejsetiden kan blive endnu kortere. På hospitalet kan der placeres et hub for mikromobilitet på forpladsen, hvor den formelle ankomst er, og hvor der er korte gangafstande til alle indgange. Det bør dog undersøges, om tiltag særligt rettet mod de ansatte kan placeres mere optimalt i forhold til personaleindgange.

På Amager Strand metrostation er der allerede etableret en bycykelstation. Der er ligeledes bycykelstation ved Lergravsparken metrostation, hvorfra der er ca. 1,1 km. til hospitalet. Der findes også en bycykelstation på Amager Hospital, men som det ses på Figur 10, holder der ingen bycykler i stativerne (observation fra foråret 2022).

Rammerne for delemobilitet er altså allerede etableret, men der bør arbejdes med at stille bycykler til rådighed og synliggøre muligheden for at benytte sig af bycykler fra de omkringliggende metrostationer til hospitalet. På Figur 10 ses, hvordan der allerede er enkelte der benytter sig af dele-(el)cykler fra en privat delecyclooperatør, hvilket peger på, at der er et potentiale for at udbrede brugen af delecycler til og fra hospitalet.

Hospitalet kan arbejde med at udbrede brugen af delecycler- og løbehjul ved at gå i dialog med de forskellige udbydere om behov og ønsker fra både deres side og hospitalets side. Fx kan hospitalet afsætte dedikerede pladser og områder til delecycler og løbehjul på matriklen. Dedikerede pladser kan både være med til at synliggøre muligheden samt sørge for at cykler og løbehjul står samlet og ordnet på matriklen.

3.1.3 Realtidsinformation og wayfinding til busafgange og metro fra hovedindgangen

Et generelt greb for at styrke koblingen til den kollektive transport, er at der indtænkes infoskærme ved de primære indgange, som viser realtidsinformation om busafgange. Hospitalet er alt i alt godt betjent med lokalbusser, hvilket nemt kan synliggøres ved sådanne skærme.

Informationen kan hjælpe de rejsende med at finde den rette busafgang og samtidig give information om ventetiden. Dermed kan den enkelte vurdere, om det er muligt at nå bussen, eller om det er bedre at vente på næste afgang. Samtidig kan man planlægge, om ventetiden bedre kan ske indendørs på hospitalet, hvilket for mange vil være mere attraktivt end at vente ved stoppestedet. Det skal vurderes om eksisterende skærme er tilstrækkeligt for at dække behovet eller om der er behov for yderligere.

Regionen har afsat midler til realtidsinformationsskærme med busafgange, som også viser gangafstande til de enkelte stoppesteder. Man kan overveje om disse også skal suppleres med henvisning til andre mobilitetstilbud, samt angivelse af gangafstand til metroen, så den rejsende kan vurdere om det kan betale sig at vente på en bus, eller gå til metroen.

Der vurderes ikke at være behov for visning af metroafgange, da den kører hele tiden, men det kan overvejes at vise driftsinformation, så de rejsende kan se om driften er normal. Den samlede rejseinformation kan give oplevelsen af en lettere og mere sammenhængende rejse med kollektiv transport, hvor det er let at danne sig overblik over mulighederne med kollektiv transport fra hospitalet.

3.2 Buslinje mellem Amager og Hvidovre

I 2020 var der 122.000 patienter bosat på Amager, som var tilknyttet Hvidovre Hospital, hvilket næsten er hver fjerde patient. Hertil kommer at 420 (11 %) af medarbejderne på Hvidovre Hospital er bosat på Amager. Dette taler for en styrket kollektiv betjening mellem Amager og Hvidovre. For at tilgodese disse rejsende har Movia i flere omgange set på mulighederne for at oprette en direkte buslinje mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital. Senest blev der i 2017 set på en buslinje mellem Hvidovre Hospital og Lergravsparken St. Den foreslåede linje kører via Folehaven, Ny Ellebjerg St., Sjælør St., Bella Center St., Sundbyvester Plads og Amager Hospital. Der er regnet med 10 min drift i tidsperioden kl. 6-20 i dagtimerne på hverdage og 20 min drift aften og weekend.

For at styrke passagergrundlaget for linjen er der skabt skiftemulig heder mellem tog, metro og bus ved flere stationer så linjen kan nå et større opland. Samlet blev der vurderet et årligt passagertal på ca. 2,4 mio. passagerer, - heraf vurderes ca. 0,8 mio. at være nye passagerer. På langt sigt, når Hvidovre Hospital udbygges, og Ny Ellebjerg St. bliver et centralt knudepunkt, kan linjen forvente et højere passagertal.

Den fortsatte udbygning siden 2017 i byudviklingsområderne i Sydhavnen og Ørestad samt omkring Ny Ellebjerg vil kunne bidrage yderligere til passagergrundlaget. Passagerpotentialt for bus linjen udgøres ikke alene af rejsende til Hvidovre Hospital, men også af de øvrige rejsende i korridoren mellem Amager og Sydhavnen/Hvidovre. Movia estimerede den samlede nettoudgift for linjen til 16 mio. kr. per år og man valgte ikke at gå videre med projektet på daværende tidspunkt.

Set i lyset af de ændringer, der er sket siden 2017, herunder Nyt Bynet og den fortsatte byudvikling, vil en revurdering af linjeføring og passagerpotentialt med fordel kunne indgå i en forbedring af den kollektive trafikbetjening af både Hvidovre og Amager Hospital.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Den inviterende hovedindgang

4.1.1 Fra bilparkeringsplads til aktiv forplads ud til Italiensvej

Hovedindgangen til Amager Hospital ligger ud til Italiensvej, men ankomstforholdene er ikke særlig imødekommende. Lige foran indgangen er der et asfaltareal, der er indrettet til parkering, og ved siden af findes lidt cykelparkering. På begge sider er der beplantning, der spærrer det meste af strækningen langs Italiensvej for indsyn.

For at styrke synligheden og udtrykket af hovedindgangen bør området åbnes op og gøres mere inviterende. Forpladsen kan blive mere synlig både fra Kastrupvej og Backersvej, og samtidig være indrettet som et inviterende by- og opholdsrum i stedet for en parkeringsplads til biler. Der kan fortsat være afsætningsmulighed, men bilparkeringen bør erstattes af cykelparkering for besøgende.

Samtidig skal der komme bedre krydsningsmuligheder for fodgængere der skal krydse Italiensvej foran hospitalet, så der skabes en tryk ankomst for både fodgængere og andre aktive transportformer.

4.1.2 Oversigtskort ved hovedindgang

Som et led i en mere inviterende hovedindgang er det også vigtigt at den rette information er let tilgængelig. Fle-re steder på matriklen er der opsat gode og overskuelige oversigtskort, men det mangler ved hovedindgangen.

Kortene viser primært hospitalets afdelinger samt bilparkering. For at give en god velkomst til rejsende med cykel, gang og kollektiv transport, kan kortene styrkes med relevant information for disse rejsende. Dette kan gøres ved at tilføje gangstier, cykelparkering og stoppesteder. Sådan information kan give de rejsende et overblik over, hvordan man bedst bevæger sig rundt på hospitalet og i nærområdet.

4.1.3 Den gode ankomst med bus - med nye krydsningspunkter, ventemuligheder og wayfinding

Ved ankomst til hospitalet med bus på Italiensvej er det nemt at se hospitalet, da stoppestedet er lige foran hovedindgangen. Dog er der intet krydsningspunkt, hvilket kan skabe utryghed og manglende sammenhæng. Et nyt krydsningspunkt vil særlig være til gavn for gangbesværede, som netop kan forestilles at vælge denne bus, da dette busstop ligger tættest på indgangen.

Derudover foreslås at opgradere stoppestedsmiljøet på Italiensvej fx ved at opsætte læskærme og bænke på busstoppet for at give en bedre oplevelse af en sammenhængende rejse, hvor ventetiden er behagelig og skabe synlighed om det kollektive tilbud.

Gode ventemuligheder er særlig relevant for busstoppet på Italiensvej, da denne lokalbus kun kører 1-2 gange i timen.

Ved ankomst fra stoppestederne på Kastrupvej og Backersvej, kan hospitalet ikke umiddelbart ses. Dette kan forbedres ved at opsætte vejvisning mod hospitalet, der fra begge veje kan lede de gående sikkert frem til deres destination via krydsene ved Italiensvej, der begge er lysregulerede.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.2 Den gode cykelparkering

4.2.1 Inviterende cykelparkering for gæster og ansatte

Der er cykelparkering ved flere indgange på Amager Hospital samt en lidt større overdækket parkeringsplads til cykler. Cykelparkeringen trænger dog til fornyelse, og den skal gøres mere tilgængelig. I dag er den største del af cykelparkeringen placeret bag et hegn og en lukket låge.

Som besøgende fornemmer man derfor ikke, at cykelparkeringen er åben for alle.

Det er vigtigt med god og inviterende cykelparkering de rette steder og med de nødvendige faciliteter, således at der er plads til alle, og det er trygt at parkere cykler. Her kan overdækning være en rigtig god ide, samt mulighed for aflåst cykelparkering til de ansatte. Derudover er det vigtigt at der er plads til at låse cykler fast og at der er mulighed for at parkere ladcykler såvel som almindelige cykler.

Der bør tages udgangspunkt i de nuværende placeringer af cykelparkeringen, men den kan moderniseres og gøres synligt samt mere tilgængelig for alle.

Fx bør den gamle overdækning ved forpladsen bevares, men stativer og omgivelser kan opgraderes så forholdene samlet set bliver mere indbydende.

Øvrige steder bør cykelparkeringen helt fornys, og suppleres med ekstra parkering ved flere indgange, så der alle steder er synlige og gode cykelparkeringspladser. Det skal også sikres, at der er tilstrækkelig belysning omkring cykelparkeringen, så den på alle tidspunkter og årstider er tryk at benytte. Dette kan også understøttes af, at den placeres tæt ved indgangene, og ikke bag bygninger, beplantning o.l.

INITIATIVER: INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER

5.1 STIER PÅ KRYDS OG TVÆRS

5.1.1 Sammenhængende stinet på matriklen og ud

Ved alle adgangspunkter bør der skabes et sammenhængende tilgængeligt net af gangstier, der sikrer adgang for gående trafikanter. Det skal ligeledes kunne lede de gående rundt på området, så alle opgange mv. kan nås uanset hvorfra man ankommer. Der er fortove flere steder, men der er behov for at de bindes bedre sammen, så man er sikker på at blive tilbudt en tilgængelig rute hele vejen til målet.

Det handler således om en opgradering af de nuværende forhold, og ikke et helt nyt koncept. Ideen er at gøre gangstier og fortove mere sammenhængende og løfte dem til en ensartet god kvalitet, der virker indbydende. Det omfatter alle steder god belægning, tilstrækkelig bredde, ingen trapper o.l., god belysning, hyppigt renhold mv.

Det bør også sikres, at gangstierne fanger de gående i hospitalets hjørner, hvor Italiensvej møder hhv. Kastrupvej og Backersvej. Dermed understøttes den øgede synlighed og imødekommenhed for alle, men særligt for de kollektivt rejsende, der kan have svært ved at se hospitalet fra stoppestederne.

Gangnettet kan også omfatte fortovene omkring hospitalet, eller lede de gående igennem bygninger. Som forholdene er i dag, er det ikke muligt at skabe et sammenhængende net alene på hospitalets udearealer. Der er derfor behov for samarbejde med Københavns Kommune om et sammenhængende gangforhold på og omkring hospitalet.

5.1.2 Kobling til områdefornyelsen i Sundby med cykelforbindelsen: "Fra Fælled til Strand"

Der er gode muligheder for at rejse på langs af Amager, men ikke på tværs. Områdefornyelse Sundby arbejder bl.a. derfor på at skabe en ny sammenhængende forbindelse på tværs af Amager, kaldet "Fra Fælled til Strand", der skal inspirere til at bevæge sig mere på tværs.

Forbindelsen vil passere Amager Hospital, og det vil derfor være oplagt at skabe en sammenhæng mellem den og den mere inviterende udvikling af hospitalet. Man kan på den måde skabe et sammenhængende forløb på Italiensvej forbi hovedindgangen, fremfor at forbindelsen blot passerer forbi. Det vil medvirke til at integrere hospitalet i den urbane kontekst, og styrke indtrykket af, at det er nemt at gå og cykle – både som ansat og gæst – frem for at tage bilen.

BISPEBJERG HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL BISPEBJERG HOSPITAL

3.1 Tydelig kobling til stationerne

- › 3.1.1 Etablere bycykelstation på hospitalet
- › 3.1.2 Mikromobilitetstilbud i kombination med kollektive rejser til hospitalet
- › 3.1.3 Forbedret skiltning fra Emdrup og Bispebjerg St. til hospitalet
- › 3.1.4 Nyt stoppested på Tuborgvej til den nye indgang til hospitalet



DEN GODE VELKOMST PÅ BISPEBJERG HOSPITAL

4.1 Fra stoppesteder til mødesteder

- › 4.1.1 Tydelig skiltning og wayfinding fra stoppesteder på Tagensvej og Tuborgvej
- › 4.1.2 Oversigtskort på matriklen
- › 4.1.3 Sammenhængende fodgængernet

4.2 Den gode cykelparkering

- › 4.2.1 Flere forskellige typer cykelparkering



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR BISPEBJERG HOSPITAL

5.1 Sammenhæng på kryds og tværs

- › 5.1.1 Sammenhængende fodgængernet
- › 5.1.2 Øst-vestgående aktiv forbindelse
- › 5.1.3 Tryghedsskabende belysning

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til stationerne

3.1.1 Etablering af bycykelstation på hospitalet

Det foreslås at etablere en bycykelstation på Bispebjerg Hospital for at imødekomme en effektiv last mile-løsning til Bispebjerg og Emdrup stationer, der begge har bycykelstationer i dag. Derudover er der bycykelstationer spredt ud over det meste af det centrale København. En bycykelstation på Bispebjerg Hospital vil derfor koble hospitalet bedre op til de omkringliggende stationer, og København som helhed. En bycykelstation kan med fordel placeres på Hospitalets nye forplads, der ligger centralt, og hvor der er et naturligt flow af både ansatte og gæster.

3.1.2 Mikromobilitetstilbud i kombination med kollektive rejser til hospitalet

Det er ligeledes oplagt at tilbyde muligheden for at benytte mikromobilitet i kombination med den kollektive rejse til hospitalet med særligt fokus på de ansatte, da de fleste besøgende og patienter kommer fra København. De største skiftsteder ved rejsen er på Skjolds Plads metrostation og på Bispebjerg Station.

Det er svært at fastlægge præcist, hvor dette tilbud fysisk skal placeres på hospitalets matrikel, men i udgangspunktet anbefales det at være på forpladsen ved den nye hovedbygning og kan evt. samtænkes med bycykelstation som et samlet delehub. Denne placering tager også hensyn til fredningen.

3.1.3 Forbedret skiltning fra Emdrup St. og Bispebjerg St. til hospitalet

Fra Bispebjerg Station er det til fods muligt at gå igennem Lersøparken eller via Tagensvej, men ingen af ruterne har vejvisning, der kan hjælpe de gående frem til hospitalet. Fra Emdrup Station mangler der ligeledes vejvisning i retning mod hospitalet.

Selvom det på et kort synes enkelt at finde i retning af hospitalet, kan det i praksis være svært at orientere sig om retningen fra stationerne, ligesom hospitalet er meget svært at se fra både Tagensvej og Tuborgvej.

INITIATIVER: DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

3.1.4 Nyt stoppested på Tuborgvej til den nye indgang til hospitalet

Når fornyelsen af Bispebjerg Hospital er færdig, vil den primære adgangsvej for gående være via krydset ved P-huset på Tuborgvej. Her findes dog ikke noget stoppested, og der bør derfor etableres et stoppested her.

Et nyt stoppested skal supplere stoppestedet i krydset ved Tagensvej, der ikke vurderes at kunne nedlægges. Afstanden mellem de to stoppesteder bliver ret kort, men det nye stoppested vil være en stor fordel for den kollektive betjening af hospitalet.

Den nuværende placering af stoppestedet på Tuborgvej, tæt ved krydset med Tagensvej, er valgt af hensyn til skiftemuligheder til busserne på Tagensvej (6A) og Tuborgvej (4A). Samtidig er der gode krydsningsmuligheder i det signalregulerede kryds. For både stoppestedet på Tuborgvej og på Tagensvej, kan der i et samarbejde mellem Movia og Københavns Kommune arbejdes med at give stoppestederne en større synlighed som et hospitalsstop.

Regionen har afsat midler, så der bliver opsat realtidsinformationsskærme med busafgange, som også viser gangafstande til de enkelte stoppesteder. Man kan overveje om disse også skal suppleres med henvisning til andre mobilitetstilbud.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Fra stoppesteder til mødesteder

4.1.1 Tydelig skiltning og wayfinding fra stoppesteder på Tagensvej og Tuborgvej

Ved ankomst til hospitalet fra et af stoppestederne på Tagensvej eller Tuborgvej er det i dag ikke intuitivt, hvilken vej man skal for at finde hospitalet. Ved at opsætte tydelig skiltning, der viser den rigtige vej frem til hospitalet, kan skabes en bedre velkomst med bus til hospitalet. Der kan evt. arbejdes med skiltning ad flere ruter, hvis det er mest hensigtsmæssigt.

4.1.2 Oversigtskort på matriklen

Der er opsat oversigtskort og vejvisning flere steder inde på hospitalet, men de mangler ved flere oplagte ankomstpunkter for gående og cyklister. På grund af hospitalets struktur med mange bygninger bør der være gode oversigtskort ved alle relevante steder ved adgangspunkter og interne knudepunkter, så besøgende hurtigt kan danne sig et overblik.

4.2 Den gode cykelparkering

4.2.1 Flere forskellige typer cykelparke-ring

Der kan med fordel etableres flere muligheder for cykel-parkering end der er i dag, både i form af flere stativer og flere forskellige typer fx mulighed for parkering af ladcyk-ler, aflåsning af el- og racercykler m.m. Behovet er til stede flere steder, men der vurderes at være et særligt behov omkring hovedbygningerne, hvor der er efterspørgsel fra både ansatte og besøgende og hvor den eksisterende cykelparkering er fyldt udnyttet.

De eksisterende cykelparkeringsmuligheder er spredt godt udover matriklen og en del er tilmed overdækket. Ved planlægning af mere cykelparkering er det vigtigt at tænke ind, hvordan området er indrettet når udviklingsprojektet står færdigt, herunder hvor de store personaleindgange er, hvor der hentes uniformer mv. Således kan det sikres, at cykelparkering placeres der, hvor de naturlige cykel-flows og ankomstområder med cykel er placeret.

Det anbefales at der udarbejdes en samlet plan for cykel-parkeringen, der tilgodeser både ansatte og besøgende, og disse trafikanters forskellige behov.

5.1 Sammenhæng på kryds og tværs

5.1.1 Sammenhængende fodgængernet

På selve hospitalets matrikel, er der fortov rundt på man-ge af vejene. Dog ikke på tværvejene og de to vinkelveje, hvilket gør det svært for fodgængere at bevæge sig rundt, hvis ikke man skal gå på kørebanen.

Fortovene er i ret høj niveauforskel fra kørebanen. Dette kan skabe problemer for gangbesværede, der enten går med hjælpemidler eller sidder i kørestol. Der er også en del trapper ved indgangspartierne til hospitalet, hvilket også kan skabe problemer for gangbesværede.

Her kan evt. arbejdes med at ensrette flere af vejene, sænke hastig-hedsgrænsen, gøre nogle af tværvejene til gågade eller opholds- og legegader, inddrage bilparkering i terræn og/eller oprette fortove inden for de eksisterende vejbredder og profiler.

5.1.2 Øst-vestgående aktiv forbindelse

Københavns Kommune og områdefornyelse Bispebjerg Bakke arbejder på initiativer til at skabe bedre stiforbin-delser i området omkring hospitalet, hvor en øst-vest gående forbindelse for fodgængere og cyklister igennem hospitalsområdet også indgår. Det anbefales at understøt-te dette arbejde ved i højere grad at åbne området op for offentligheden, og derigennem at invitere indenfor.

Dette kan gøres ved at åbne de delvist lukkede porte til øst og vest og etablere et sammenhængende stiforløb igennem dem. I dag virker portene private for udefrakom-mende og man kan være i tvivl om det er meningen man skal gå igennem.

Inde på hospitalet bør det også gøres mere trygt at færdes på tværs, hvilket dog kan være vanskeligt pga. det fredede haveanlæg, der ikke muliggør fortove alle steder. I forbin-delse med færdiggørelse af den nye hovedbygning bør der dog indtænkes en så vidt mulig direkte stiforbindelse på tværs. Det kan være ved at skilte tværvejene som sti, gågade, opholds- og legegade e.l. alt efter hvor lidt biltra-fik der kan accepteres på vejen i fremtiden.

5.1.3 Tryghedsskabende belysning

I umiddelbar nærhed af hospitalet er der også beplantning og mure, der betyder, at hospitalets randområde kan virke øde, mørkt og utrygt. Portene mangler også lys og åben-hed. For at gøre hospitalet tryggere, kan der arbejdes med at opsætte mere belysning til, fra og igennem området. Der kan også arbejdes med at synliggøre nogle af funkzio-nerne inden for murerne.

Det kan være vanskeligt at åbne helt op – dels pga. fred-ningen, dels pga. hensyn til hospitalets funktion – men meget kan formentlig gøres i forhold til belysning.

BORNHOLMS HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL BORNHOLMS HOSPITAL

3.1 Gøre bussen relevant i betjening af hospitalet

- › 3.1.1 Tilpasse bus til fly og færge ankomster/afgange
- › 3.1.2 Flere regionale ruter til at betjene hospitalet
- › 3.1.3 Busbetjening til også den vestlige side af hospitalet

3.2 Cyklen som et mere oplagt valg i dagligdagen

- › 3.2.1 Styrket cykelrute fra Rønne, over hospitalet og ud mod lufthavnen
- › 3.2.2 Cykelbaner på Søndre Allé
- › 3.2.3 Cykelbibliotek med udlån af elcykler til medarbejdere



DEN GODE VELKOMST PÅ BORNHOLMS HOSPITAL

4.1 Synliggøre og understøtte grøn mobilitet

- › 4.1.1 Opgradering af cykelparkeringsmuligheder – særligt ved indgang A
- › 4.1.2 Hub for delemobilitet
- › 4.1.3 Skiltning af cykelrute til hospitalet
- › 4.1.4 Information om busafgange fra hospitalet



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR BORNHOLMS HOSPITAL

3.1 Sammenhængende stinet internt på hospitalet

- › 5.1.1 Styrkelse af gangstier
- › 5.1.2 Tilgængelighed for alle

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Gøre bussen relevant i betjening af hospitalet

3.1.1 Tilpasse bus til fly og færge ankomster/afgange

Et særligt forhold ved Bornholms Hospital er, at en mindre del af de ansatte (7%) ikke er bosat på Bornholm, men pendler fra resten af Danmark og ankommer til øen enten med fly eller færge. Uanset om man ankommer til Bornholm med fly eller færge, er det interessant at se på, hvordan man herfra har mulighed for at komme den sidste del af rejsen til selve hospitalet.

En af de største lavthængende frugter, for at få flere til at vælge bussen på rejsen til hospitalet, vurderes at ligge i at tilpasse busafgangene til flyankomster og -afgange i lufthavnen.

Tilsvarende kan en tilpasning af bybusserne til færgeafgangene og -ankomster i Rønne Havn, også forbedre det samlede kollektive udbud.

3.1.2 Flere regionale ruter til at betjene hospitalet

På nær linje 7 og 8, som kører ad Sønder Allé-Strandvejen, er der ingen regionale busser, som passerer tæt på hospitalet. Da disse to linjer tilmed kun kører i sommerperioden og i forbindelse med påske- og efterårsferie, er det ikke et brugbart alternativ på daglig basis for hverken pendlere eller andre med ærinde på hospitalet.

Det bør vurderes, om der er mulighed for at ændre linjeføringer for relevante regionale ruter, som dermed kan tilbyde en mere direkte kollektiv rejse til hospitalet, hvor skift og unødigt ventetid kan undgås.

3.1.3 Busbetjening til også den vestlige side af hospitalet

Den nuværende busbetjening af hospitalet sker alene på den østlige side via Ullasvej. Bybusserne vil efterhånden overgå til at blive eldrevne 8 meters busser. Her vil det være muligt at betjene den vestlige side af hospitalet og dermed også give mere direkte adgang til indgang D.

3.2 Cyklen som et mere oplagt valg i dagligdagen

3.2.1 Styrket cykelrute fra Rønne, over hospitalet og ud mod lufthavnen

Med en opgradering af rute og fx at videreføre cykelstien langs Sønder Ringvej og Strandvejen, så der kan opnås en hurtig forbindelse uden om skoven med god belægning og evt. belysning.

3.2.2 Cykelbaner på Sønder Allé

På Sønder Allé som er en vestlig forbindelse fra bymidten mod hospitalet, er der på nær en delt sti i vestsiden af vejen mellem Zarhtmannsvej og Arsenalvej, ikke cykelfaciliteter. Med en årsdøgntrafik på ca. 2.500 motorkøretøjer vil cykelbaner på Sønder Allé være en god løsning som tilbyder cyklisterne en tryk forbindelse. Cykelbanerne bør som minimum opstribes fra Zarhtmannsvej til Sygehusvej.

3.2.3 Cykelbibliotek med udlån af elcykler til medarbejdere

En måde at få flere op på cyklen er at tilbyde medarbejdere at prøve om eksempelvis en elcykel kan være en relevant mulighed i pendlingen. Her er et cykelbibliotek, hvor medarbejdere kan låne en cykel – med eller uden el – en god løsning og en mulighed for at finde ud af, hvilken cykel, der fungerer bedst til egne og familiens behov. Et cykelbibliotek med 10-20 (el)cykler, som medarbejderne frit kan låne i en periode, vil formentlig være et passende niveau.

4.1 Synliggøre og understøtte grøn mobilitet

4.1.1 Opgradering af cykelparkeringsmuligheder – særligt ved indgang A

Udover god vejvisning, skal der placeres cykelparkering tæt ved alle indgange, som kan benyttes af besøgende. Det vurderes ikke, at der samlet set mangler cykelparke-ring i dag, men faciliteterne bør opgraderes og placeres optimalt i forhold til cyklisternes ruter på tværs af området mellem de omkringliggende veje og stier, og indgangene.

Cykelparkeringen skal i nogen grad være overdækket, de skal være godt belyst og der skal sikres plads til flere typer cykler fx ladcykler. Der bør ligeledes indtænkes lademuligheder for elcykler, da elcykler udgør en støt stigende andel af cykelparken.

4.1.2 Hub for delemobilitet

Da der er en del offentlige arbejdspladser i området og der fremover kommer et sundhedshus tæt på hospitalet kan der tænkes i sammenhængende mobilitetsløsninger til hospitalet og de omkringliggende funktioner. Det kunne være flere cykelfaciliteter så som en hub for dele-(el)cykler inkl. ladestandere, som kunne indgå som en del af last-mile løsningen til/fra lufthavnen og havnen. Et sådan hub kunne naturligt placeres centralt og synligt fra Ullasvej.

4.1.3 Skiltning af cykelrute til hospitalet

Langt de fleste borgere som har ærinde på hospitalet, er ganske fortrolige med, hvordan de finder vej til hospitalet på cykel. Det vurderes dog, at der med fordel kan være cykelskiltning fra Zahrtmannsvej mod hospitalet, da der er tale om en smutvej via Bellmansvej, som måske ikke er alment kendt. Cyklisternes krydsning af Zahrtmannsvej mod Bellmansvej er allerede sikret på dette sted med midterheller og markering på cykelstien.

4.1.4 Information om busafgange fra hospitalet

Digitale tavler på hospitalet om afgange og gangtider til stoppesteder kan synliggøre den kollektive transport til hospitalet samt give et hurtigt overblik for de rejsende om hvordan og hvornår de kan komme hjem. På Bornholms Hospital bør tavlerne placeres ved både indgang A og D, som er de primære indgange. Forbindelser til lufthavnen med buslinje 6 og 8 inkl. gangtid til de relevante stoppesteder bør også fremgå.

5.1 Sammenhængende stinet internt på hospitalet

5.1.1 Styrkelse af gangstier

Internt på hospitalet er en række arealer belagt med asfalt. Her kan det være svært for de gående at vurdere, hvornår der er tale om egentlige gangarealer, og hvornår arealerne deles med cykler eller biler. Der bør ses på en styrkelse af gangstierne, så der skabes et tydeligt og sammenhængende net. Hvor der sker passage af køreveje o.l., bør der etableres tydelige overgangssteder.

5.1.2 Tilgængelighed for alle

Et enkelt sted på forpladsen ved hovedbygningen indgår der en trappe i ganglinjen, hvilket ikke tilbyder tilstrækkelig god tilgængelighed for alle. Det skal være tydeligt, hvordan man kan færdes ad en rute med god tilgængelighed. Generelt er det vigtigt, at stinettet tager hensyn til, at hospitalet tiltrækker en del besøgende, der enten pga. alder eller forskellige former for varige eller midlertidige handicap har behov gode adgangsforhold.

GENTOFTE HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL GENTOFTE HOSPITAL

3.1 Tydelig kobling til stationerne

- › 3.1.1 Delemobilitet som kobler hospitalet op til de omkringliggende S-togsstationer, primært Hellerup og Vangede
- › 3.1.2 Forbedrede cykelparkeringsforhold på Hellerup Station

3.2 Optimering af busbetjeningen af hospitalet

- › 3.2.1 Tydeliggøre de mange buslinjer mellem hospitalet og stationerne
- › 3.2.2 Koordinere buskøreplaner
- › 3.2.3 Kildegårds Plads kan inddrages aktivt i betjeningen af hospitalet



DEN GODE VELKOMST PÅ GENTOFTE HOSPITAL

4.1 Fra stoppested til mødested

- › 4.1.1 Opgradering af stoppestedsforhold
- › 4.1.2 Realtidsinformation om busafgange

4.2 Den gode cykelparkering

- › 4.2.1 Cykelparkeringen udbygges med flere aflåste muligheder



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR GENTOFTE HOSPITAL

5.1 Omprioritering af færdselsarealer

- › 5.1.1 Skab plads til fodgængere og cyklister med perifer bilparkering

5.2 Fredeliggørelse af trafikmiljøet

- › 5.2.1 Fartdæmpning og mere varierede grønne udearealer skaber et inviterende og trygt trafikmiljø

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til stationerne

3.1.1 Delemobilitet som kobler hospitalet op til de omkringliggende S-togsstationer, primært Hellerup og Vangede

Hellerup Station betjenes af flere S-togslinjer og buslinjer, herunder ringbanen, kystbanen og linje 1A. Stationen har derfor gode og højfrekvente skiftemuligheder, hvilket gør stationen til et attraktivt knudepunkt på den kollektive rejse. På Hellerup Station er der mange gode muligheder for delemobilitetsløsninger, herunder fx løbehjul, som kan benyttes i kombination med kollektiv transport på en sammenhængende rejse.

Blandt andet har Donkey Republic delecycelstation på Hellerup Station, og der er også flere muligheder for at benytte sig af delebilsordninger ved Hellerup Station. Det er vigtigt at der er kobling mellem de deleløsninger, der tilbydes på Hellerup Station og mulighederne for dele-ordninger på Gentofte Hospital, således at det er muligt at samle et transportmiddel op både ved stationen og hospitalet og ligeledes komme af med transportmidlet igen.

Afstanden fra Vangede Station til Gentofte Hospital gør det også oplagt at benytte delecycler som en last mile-løsning i kombination med den kollektive rejse.

Derudover kan også suppleres med andre mikromobilitetsløsninger for at sikre en sammenhængende rejse med god kobling til stationerne.

3.1.2 Forbedrede cykelparkeringsforhold på Hellerup

På Hellerup Station er der cykelparkering på begge sider af banen. På den østlige side af banen ligger cykelparkeringen i Gentofte Kommune og på den vestlige side i Københavns Kommune. En forbedring af cykelparkeringen på vestsiden af banen mere flere overdækkede og aflåste pladser vil gøre det mere oplagt at benytte en egen cykel i last-mile transporten til hospitalet.

3.2 Optimering af busbetjeningen af hospitalet

Inden for optageområdet er der flere steder, hvor den kollektive trafik er udfordret af lange rejsetider, primært som følge af flere skift. Det gælder i høj grad for rejsende fra Frederikssundfingern, hvor der typisk skiftes til Ringbanen mod Hellerup og derefter en last-mile busrejse fra Hellerup St. til hospitalet. Derfor er en optimering af busbetjeningen i last-mile rejsen mellem station og hospital et vigtigt element i den samlede rejse til Gentofte Hospital. Her vil det især være oplagt at se på både korrespondancer og skifteforholdene på de vigtigste skiftestationer.

3.2.1 Tydeliggøre de mange buslinjer mellem hospitalet og stationerne

Hellerup Station har gode busforbindelser mod hospitalet. Linjerne 164, 172 og 192 forbinder alle Hellerup Station med hospitalet. Linje 164 og 192 har 20 minutters drift i dagtimerne og 172 har timedrift, hvilket samlet set bør give en høj frekvens på 7 afgang i timen mod hospitalet fra Hellerup Station.

Der kan arbejdes med indretning af busholdepladsen, så busserne mod hospitalet eventuelt samles ved et stoppe-sted for igen at synliggøre linjerne som betjener hospitalet.

På Vangede Station er der forbindelse til hospitalet med linje 164 og 192, som ligger side om side. Stationen betjenes af en enkelt S-togslinje samt et par enkelte lokale buslinjer. Busstoppestedet hvorfra linje 164 og 192 afgår mod hospitalet ligger i den fjerne ende af busholdepladsen, og kan ikke umiddelbart ses når man ankommer til stationen med tog. Ligesom på Hellerup Station kan der her med fordel arbejdes med informationsformidling, så det skiltes tydeligt, hvor busserne mod hospitalet afgår fra.

3.2.2 Koordinere buskøreplaner

En tilpasning af køreplanerne for busserne, som betjener hospitalet vil sikre at den kollektive betjening forbedres, så den i højere grad matcher behovet og mængden af busser står mål med efterspørgslen. Bussernes ankomst til hospitalet skal tilpasses mødetiderne, så de ansatte kan møde rettidigt, men ikke er nødsaget til at møde unødigt tidligt.

Da betjeningen af Gentofte Hospital er fordelt på flere buslinjer, bør der for at give den bedste service ske en koordinering af køreplanerne mellem de tre lokalbusser for at minimere ventetiden. Busankomsterne på hospitalet fra Hellerup St. er, selvom der samlet set er en høj frekvens, ujævnt fordelt.

Eksempelvis er der i timen mellem kl. 7 og 8 er der mellem 5 og 15 min mellem busankomsterne. Køreplanen for lin-jerne påvirkes voldsomt af trængslen. Derfor er der indlagt ekstra køretid i morgen og eftermiddagsmyldretiden. Det giver en ujævne fordeling over morgenturene, og er årsagen til, at køreplanen varierer over dagen.

Tilsvarende er der i eftermiddagstimer mellem kl. 15 og 16 er der mellem 7 og 13 min mellem busafgangene fra hospitalet mod Hellerup St. En anden udfordring er at minuttallene varierer henover dagen, hvilket gør det er vanskeligt for de rejsende at overskue busbetjeningen. Derudover betyder det også at korrespondancerne på Hellerup St. ændrer sig henover dagen.

3.2.3 Kildegårds Plads kan inddrages aktivt i betjeningen af hospitalet

Kun 600 meter fra hovedindgangen til Gentofte hospital ligger Kildegårds Plads, hvorfra linje 150s og 184 kører med direkte forbindelse til Nørreport station via Lyngbyvej og den kvikke vej.

På Kildegårds Plads er der gode faciliteter og gode muligheder for cykelparkering lige ved stoppestederne. Det er derfor et oplagt sted for et fremtidigt Mobilitets Hub som kan samle deleløsninger der kan benyttes i kombination med den kollektive rejse. Afstanden fra Kildegårds Plads til Gentofte Hospital gør det ideelt at kombinere busrejsen med en cykel eller et løbehjul på den sidste del af rejsen.

Afstanden fra Kildegårds Plads betyder også, at wayfinding er et vigtigt element for at tydeliggøre for besøgende og ansatte til hospitalet at Kildegårds Plads er et godt alternativ i forbindelse med den kollektive rejse mod hospitalet, samt information på Kildegårds Plads omkring i hvilken retning hospitalet er placeret.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Fra stoppested til mødested

4.1.1 Opgradering af stoppestedforhold

Ankommer man med en af lokalbusserne til Gentofte Hospital er alle busstoppesteder på Kildegårdsvej udstyret med et læskur og bænk. Ved de primære stoppesteder for hospitalet er der fodgængerfelt og midterheller så gående nemt kan krydse Kildegårdsvej.

I dag er skiltning mod hospitalet dog ikke optimal for de gående, der ankommer fra bussen og det kan derfor være svært at orientere sig, da hovedindgangen til Gentofte Hospital ikke kan ses fra Kildegårdsvej.

Af denne grund bør der arbejdes med den gode velkomst ved stoppestederne, så der ingen tvivl er om at man ankommer til hospitalet, når man står af bussen. Dette kan gøres med god wayfinding til hospitalet, herunder fx bedre skiltning samt styrkelse og tydeliggørelse af stinettet mod hospitalet fra Kildegårdsvej.

4.1.2 Realtidsinformation om busafgange

Digitale tavler på hospitalet om afgange og gangtid til stoppesteder kan synliggøre den kollektive transport til hospitalet samt give et hurtigt overblik for rejsende hvordan og hvornår de kan komme hjem.

Regionen har afsat midler, så der bliver opsat realtidsinformationsskærme med busafgange, som også viser gangafstande til de enkelte stoppesteder. Man kan overveje om disse også skal suppleres med henvisning til andre mobilitetstilbud.

4.2 Den gode cykelparkering

4.2.1 Cykelparkeringen udbygges med flere aflåste muligheder

Der er cykelparkering ved alle indgange, hvoraf meget af det også er overdækket. Dog er det utrygt at cykle rundt på matriklen, da forholdene for cyklister ikke er optimale.

Dette skyldes, at matriklens adgangsveje er anlagt med fokus på biltrafikken. På Gentofte Hospital er der etableret et cykelværksted, som de ansatte kan benytte sig af og få ordnet deres cykel, imens de er på arbejde, hvilket er et super godt initiativ som er med til at styrke brugen af cykel til arbejde for de ansatte.

I kombination med dette kunne det være en god mulighed for de ansatte at få aflåst cykelparkering, så de er trygge ved at have deres cykler parkeret på hospitalets matriklen, når de er på arbejde.

5.1 Omprioritering af færdselsarealer

5.1.1 Skab plads til fodgængere og cyklister med perifer bilparkering

I hospitalets campusstruktur spiller arealerne mellem bygningerne en vigtig rolle, og er afgørende for den daglige funktionalitet og brugernes opfattelse af, hvor imødekomende og trygt hospitalet er som helhed.

Der bør arbejdes med en omprioritering, så færdselsarealer for gående og cyklister træder tydeligere frem, samtidig med at forbindelser og opholdsmuligheder medvirker til at binde bygningerne bedre sammen.

Biltrafikken er ligeledes vigtig, men køreveje og parkeringsarealer bør landskabsmæssigt og trafikalt indarbejdes på en måde, der understøtter campusmiljøet, hvor lav hastighed og hensyn overfor lette trafikanter er fremherskende. Bilparkering bør hovedsageligt ske i periferien af matriklen, men stadig med mulighed for afsætning og ærindekørsel.

5.2 Fredeliggørelse af trafikmiljøet

5.2.1 Fartdæmpning og mere varierede grønne udearealer skaber et inviterende og trygt trafikmiljø

Der bør være større sammenhæng i gangstierne, så gående trygt kan færdes alle steder uden pludseligt at møde en mur eller blive ledt ud på kørebanen. Der bør arbejdes med at gøre hospitalsmatriklen lys, åben og tilgængeligt for alle til at understøtte cykling, gang og ophold.

Cyklister skal føle sig velkomne på kørebanerne, der indrettes med lav hastighed for biltrafikken, og helst uden parkeringssøgning, der skal henvises til periferien. Biltrafikken bør begrænses i det centrale område. Derudover kan god belysning, sikre gode oversigtsforhold og en høj grad af tryk på alle tidspunkter af døgnet.

Formålet er at gøre det mere attraktivt at gå og cykle gennem at give disse trafikanter en særlig kvalitet, ligesom det tydeliggøres, at bilen ikke bør være den foretrukne transportform.

HERLEV HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL HERLEV HOSPITAL

3.1 Tydelig kobling til station og letbane

- › **3.1.1** Opgradering af Herlev Station og hospitalet med last mile-tilbud og gode skifteforhold
- › **3.1.2** Indtænke mobilitetshub i forbindelse med letbanen på Ring 3



DEN GODE VELKOMST PÅ HERLEV HOSPITAL

4.1 Den inviterende og trygge vel- komst

- › **4.1.1** Opgradering af cykelparkering med fokus på kapacitet ved uniformsudlevering
- › **4.1.2** Bedre adgangsforhold for besøgende til fods og på cykel



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR HERLEV HOSPITAL

5.1 Tydeliggøre og videreudvikle stiforbindelserne

- › **5.1.1** Tydeliggørelse af cykelforbindelser
- › **5.1.2** Opkobling til Kulturaksen

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til station og letbane

3.1.1 Opgradering af Herlev Station og hospitalet med last mile-tilbud og gode skifteforhold

Afstanden mellem Herlev Hospital og Herlev Station gør det oplagt at kombinere den kollektiv rejse med cykel og/eller løbehjul – på den sidste del af rejsen mod hospitalet. I dag er der hverken etableret delecycelstationer på Herlev Hospital eller Herlev Station. Med over 600 daglige skift er stationen en stor skiftestation for rejsende til og fra hospitalet.

Der er derfor et uudnyttet potentiale ved etablering af bycykler/delecycler o.l. på både stationen og hospitalet. I forbindelse med etablering af letbanen vil der ligeledes ske en ombygning af Herlev Station. Her er det vigtigt at tænke placering af bycykler e.l. ind i denne ombygning, så stativerne placeres strategisk smart til glæde for flest mulige passagerer.

Det er vigtigt, at de rejsende har let ved at tilvælge mobilitetstilbuddene, og at de får en god oplevelse i forhold til skiftene. Det gælder også i forhold til skift til letbanen, og samlet set vil informationstavler, koordinerede afgangstider, gode venteforhold og gode parkeringsforhold (heriblandt cykelparkering) være vigtige parametre for at de rejsende oplever et godt skift.

3.1.2 Indtænke mobilitetshub i forbindelse med letbanen på Ring 3

Letbanen får en station lige foran hospitalet på Herlev Ringvej. I samme forbindelse nedlægges buslinjerne 300S og 30E. Det vil dermed være letbanen og linje 5C, der betjener hospitalet fra Herlev Ringvej. Det er oplagt at se den nye station ved hospitalet som et fremtidigt mobilitetshub, hvor det både er muligt at benytte sig af kollektiv transport, og af supplerende ydelser med en bycykelstation, gode cykelparkeringsfaciliteter samt gode venteforhold.

Dette vil samle flere trafikanttyper og synliggøre de mobilitetsmuligheder, der er til og fra hospitalet. En letbanestation med andre mobilitetstjenester kan samtidig markeres som noget særligt i bybilledet, hvilket yderligere medvirker til at synliggøre dets muligheder. I hvilken takt dette kan implementeres afhænger af hvor langt man er i kontraktprocessen omkring forpladsen ved letbanestoppet.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Den inviterende og trygge velkomst

4.1.1 Opgradering af cykelparkering med fokus på kapacitet ved uniformsudlevering

Der findes i dag rigtig mange cykelparkeringspladser på Herlev Hospital. Dog kan cykelparkeringen placeres mere strategisk, så udbuddet i højere grad tilpasses de lokale behov rundt omkring på området. Det vil løfte kvaliteten de steder, hvor behovet er størst, ligesom der andre steder vil kunne frigøres plads til andre formål.

En stor del af de ansatte starter deres dag ved uniformsudleveringen, og det anbefales derfor at udvide cykelparkeringen, hvor adgangen til denne funktion er placeret på forsiden, dvs. på sydsiden, af behandlingsbygningen ved indgang 2 og 3. Figur 13 viser hvordan cykelparkeringen er belastet i dette område.

4.1.2 Bedre adgangsforhold for besøgende til fods og på cykel

Som besøgende og patient til behandlingsbygningen ledes man naturligt frem til bagsiden af bygningen, hvor indgangene til bygningen findes. Adgangsvejen og parkeringsforholdene er dog tydeligt etableret til biltrafikken, og forholdene for gående og cyklister bør forbedres.

Fra indkørslen og hovedindgangen ved Herlev Ringvej findes der en dobbeltrettet cykelsti og fortov på østsiden af hospitalet langs Borgmester Ib Juuls Vej, men på nordsiden af behandlingsbygningen er der kun smalle slidte cykelbaner og fortov i nordsiden, der ikke henvender sig til personer med ærinde i behandlingsbygningen.

Fra vejen til indgangene skal man gå eller cykle igennem parkeringspladsen under bygningen, og der er ikke gjort noget for at tilbyde de lette trafikanter særlige forhold. Der er faktisk slet ingen fortove, og de gående må derfor gå på kørebanen.

Forholdene er derfor meget utrygge og ulogiske for lette trafikanter, hvilket bør forbedres. Alternativt skal disse trafikanter ledes ad andre veje, så bagsiden fortsat forbeholdes biltrafikken. Der er også adgang til behandlingsbygningen fra forsiden – både ved hovedindgangen og vest for hovedbygningen, hvor adgangsforholdene er markant bedre med gode stier og gode cykelparkeringsforhold.

Ved at adskille adgangen for hhv. biler og lette trafikanter forbedres forholdene for begge trafikanttyper, men det stiller store krav til vejvisningen. Benytter man navigation på sin rejse, vil alle komme til samme lokalitet, men god vejvisning specifikt målrettet gående og cyklister vil kunne løse en sådan udfordring.

Derudover står bagsiden af behandlingsbygningen i meget stor kontrast til det nyanlagte areal foran hovedbygningen, hvorfor bagsiden af behandlingsbygningen kan føles mørk og kan give den besøgende følelsen af ”at være på afveje”. Der kan derfor arbejdes med at skabe imødekommande udearealer på bagsiden af behandlingsbygningen så det spiller sammen med udearealet på forsiden.

INITIATIVER: INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER

5.1 Tydeliggøre og videreudvikle stiforbindelserne

5.1.1 Tydeliggørelse af cykelforbindelser

De nye stier på hospitalet er godt integreret i landskabet omkring og mellem bygningerne, men udformningen gør det svært for cyklisterne. Enkelte steder angives, at der må cykles på stierne, men det er ikke alle steder tydeligt nok. Udformningen indbyder ikke til cykling, og de fremstår som rene gangstier.

Derfor skal der arbejdes med at tydeliggøre, hvem der må færdes hvor og samtidigt sikre de rigtige tilslutningspunkter. Ved adgangen til hospitalet bl.a. fra Hjortespringvej, er det ikke tydeligt at stierne leder frem til hospitalet. Man vil som cyklist derfor naturligt køre på vejene. Det opleves, at stierne er anlagt med de gående for øje, selvom cykling er tilladt. Derfor kan der være behov for at se på hele stinettet fra en cyklists perspektiv, og tilpasse adgange, kryds mv. til også disse trafikanters behov.

I gennemgangen kan der også ses på optimeringer for de gående, så det samlet set sikres at stinettet tilpasses de faktiske behov. Et eksempel på udfordringerne er, at der er direkte adgang til stinettet fra Herlev Ringvej ved Akutmodtagelsen, men at man derfra bliver ledt i begge retninger udenom akutmodtagelsen – og kan komme nogenlunde direkte til målet.

5.1.2 Opkobling til Kulturaksen

Herlev Kommune arbejder på en forbindelse gennem byen, kaldet Kulturaksen, der skal binde flere erhvervsområder og mødesteder sammen på tværs af kommunen. Herlev Hospital er et af disse områder, og kulturaksen kommer til at løbe på vestsiden af hospitalet. Det er kommunens vision, at Kulturaksen skal blive en foretrukken rute gennem byen.

Hospitalet er i dag ret lukket mod vest, og der er risiko for at forbindelsen bare bliver en sti igennem området. Det anbefales derfor, at der arbejdes med at integrere forbindelsen i de rum, der findes omkring bygningerne mod vest – behandlingsbygningen og Steno-bygningen – og at hospitalets stier og opholdsrum medvirker til at invitere forbipasserende ind. Der kan med fordel arbejdes med opholdsrum, der ikke kun er for ansatte og besøgende, men også andre, der blot færdes igennem området.

Det kan medvirke til, at den vestlige side af hospitalet bliver mere levende og tryk, ligesom det kan vise almindelige borgere, at hospitalet er åbent og imødekommande – og inden for gang- eller cykelafstand. Det kan også give de ansatte nye oplevelser, og understøtte brugen af fx cyklen i forbindelse med pendling til og fra arbejde – enten hele vejen eller i som forbindelse til stationen.

HVIDOVRE HOSPITAL



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL HVIDOVRE HOSPITAL

3.1 Styrket kobling til stationerne

- › 3.1.1 Delecykler som kobler hospitalet op til de omkringliggende S-togsstationer
- › 3.1.2 Bedre cykelforhold på Kettegård Allé
- › 3.1.3 Styrket busforbindelse mellem Hvidovre Station og hospitalet

3.2 Optimering af busbetjeningen af hospitalet

- › 3.2.1 Synlige gangforbindelse med gode adgangsforhold til kommende BRT-stop
- › 3.2.2 Bustilpasning til den nye hovedindgang
- › 3.2.3 Realtidsinformation og vejvisning til busafgange fra den nye hovedindgang



DEN GODE VELKOMST PÅ HVIDOVRE HOSPITAL

4.1 Den inviterende og trygge ankomst

- › 4.1.1 Mobilitetshub ved den nye forplads
- › 4.1.2 Trygge forhold på og omkring hospitalet

4.2 Den gode cykelparkering

- › 4.2.1 Inviterende cykelparkering
- › 4.2.2 Cykelværksted for de ansatte



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR HVIDOVRE HOSPITAL

5.1 Prioritering af cykel- og gangforhold

- › 5.1.1 Fredeliggøre trafikmiljøet på adgangsvejene Kettegård Allé og Østvej
- › 5.1.2 Wayfinding målrettet cyklister
- › 5.1.3 Sikre overgang og koblinger ved ny hovedindgang

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Styrket kobling til stationerne

Rejsekortsdata viser, at rejsende til hospitalet, som skifter i løbet af deres rejse, hovedsageligt foretager skift fra bus til tog på Hvidovre Station eller Friheden Station. Herudover er Rødovre Station og Enghave Plads Metrostation også større knudepunkter, hvor der foretages skift på rejsen til Hvidovre hospital. Da rejsekortsdata er fra februar 2020 er den nye linje 11 endnu ikke etableret i datagrund-laget for dette udtræk. Det fremgår derfor ikke af rejse-kortsdata, hvor mange der ankommer til hospitalet med linje 11 eller, hvor de skifter til linje 11. Et oplagt skiftested fra S-tog til linje 11 vil være på Vigerslev Allé Station.

3.1.1 Delecykler som kobler hospitalet til de omkringliggende S-togsstationer

Ifølge bycyklen.dk er der opsat bycykelstationer på både Hvidovre Station og Rødovre Station. Der er henholdsvis 3,5 km. fra Rødovre Station til hospitalet og 2,4 km. til hospitalet fra Hvidovre Station. Der er ligeledes etableret bycykelstation på Vigerslev Allé Station som ligger 2,9 km. fra Hvidovre hospital.

Idet der er bycykler på disse tre stationer, er det oplagt at etablere evt. en yderligere bycykelstation på Hvidovre Hospitals matrikel, eller et free float/satellitområde for alle typer delecykler. Dette vil forbedre mulighederne for at anvende en delecykel som last mile-på rejsen til hospitalet.

3.1.2 Bedre cykelforhold på Kettegård Allé

Hvidovre Hospital har både hovedindgang samt indkørsel til parkering ud mod Kettegård Allé, hvorfra man også ankommer som cyklist til hospitalet. Forholdene for cyklister er ikke optimale, da den afmærkede cykelbane er meget smal, og det er ikke muligt for cyklisterne at passere hinanden uden at måtte ud på vejbanen. Dette skaber utrygge forhold for cyklisterne.

I forlængelse af initiativet om at etablere bycykler på Hvidovre Hospitals matrikel, er det vigtigt at cykelforholdene er gode, når man ankommer som cyklist. Dette er ligeledes vigtigt for at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen som last mile-løsning eller som transportmiddel på hele rejsen.

I forbindelse med udbygningsprojektet på hospitalet, hvor hovedindgangen flytter til den vestlige ende af hospitalet, forbedres cykelforholdene omkring hovedindgangen, idet der etableres cykelstier i begge sider af Kettegård Allé, men kun på en strækning over ca. 100 m. Det bør vurderes om den resterende del af Kettegård Allé også kan få forbedrede forhold for cyklister (se initiativ 6.1.1)

3.1.3 Styrket busforbindelse mellem Hvidovre Station og hospitalet

Som det største skiftested, og den station der er tættest på hospitalet, er det en oplagt mulighed at styrke koblingen mellem Hvidovre Station og Hvidovre Hospital. Dette kan enten gøres ved at øge frekvensen på linje 22 eller tilpasse afgangene til S-toget.

Øget frekvens for buslinje 22: I dag forbinder buslinje 22 hospitalet med Hvidovre Station med afgang hver 20. min. drift i dagtimerne og hvert 30. minutters i aftentimer-ne. Det er derfor oplagt at se på om frekvensen på linje 22 kan øges. S-togslinje B, som kører fra Hvidovre Station, har 10 minutters drift i dagtimerne og 20 minutters drift i aften- og ydertimer. Det vil derfor give god mening at opgradere linje 22 til at køre med 10 minutters drift i dagtimerne og 20 minutters drift i aften- og ydertimerne, så det stemmer overens med frekvensen på S-toget.

Tilpasse afgang for buslinje 22: Et andet tiltag kan være at tilpasse buslinje 22 således, at ventetiden på Hvidovre Station minimeres mest muligt. I dag er ventetiden omkring 8 minutter, hvis man ankommer med toget fra Høje Taastrup og 9 minutter hvis man ankommer med S-tog fra byen. Dette kan optimeres således at ventetiden afkortes og den samlede rejse med kollektiv trafik dermed bliver kortere.

3.2 Optimering af busbetjeningen af hospitalet

3.2.1 Synlig gangforbindelse med gode adgangsforhold til kommende BRT-stop

En fremtidig BRT for linje 200S vil skabe et højklasset kollektivt tilbud og rejsebesparelser til brugerne. Omlægningen til BRT vil betyde, at hospitalet ikke længere betjenes af 200S via Kettegård Allé, men fra Avedøre Havnevej.

Dette vil give en længere gangafstand fra bussen, og det er derfor vigtigt at etablere en god gangforbindelse til hospitalet. Da Hovedindgangen til hospitalet ligeledes flyttes ned mod Avedøre Havnevej, betyder det at der i fremtiden vil være ca. 150-200 meter mellem den nye hovedindgang til hospitalet og det fremtidige BRT stop på Avedøre Havnevej.

Som følge af flytningen af stoppestedet, forventes et passagerfrafald på stoppestedet ved Hvidovre Hospital. Dog vurderes at udbygningen af hospitalet i grove træk vil opveje dette frafald.*

Da det endnu ikke vides, hvordan BRT-stoppestedet præcist bliver udformet, er det vigtigt at vejvisning og adgangsforhold til hospitalet bliver synlig og intuitiv, da rejsende i dag ikke umiddelbart kan se hospitalet fra Avedøre Havnevej. Der bør også være et særligt fokus på at sikre tilgængelighed for gangbesværede, som besøger hospitalet. Det skal i en fremtidig løsning være tydeligt når rejsende ankommer med bussen at hovedindgangen til hospitalet kun er 200 meter fra stoppestedet.

**Der henvises i øvrigt til Movias rapport BRT-linje 200S Gladsaxe Trafikplads-Avedøre Holme*

3.2.2 Bustilpasning til den nye hovedindgang

Alle busserne der betjener hospitalet, stopper i dag to steder på Kettegårds Allé. I dagens situation er det stoppe-sted længst mod øst, der er tættest på hovedindgangen. I fremtiden vil det være det stoppested længst mod vest, der er tættest på hovedindgangen.

Tilpasning af buslinje 1A: Hver anden afgang på linje 1A har endestation ved sløjfen foran den nuværende hovedindgang, mens hver anden afgang fortsætter mod Avedøre og har stoppested på Kettegårds Alle.

Dette forventes fortsat at være tilfældet, når ombygningen af hospitalet er færdig og hovedindgangen er flyttet. Her ville det være oplagt at se på, hvordan det kan være muligt at få alle afgang af 1A til at fortsætte ad Kettegårds Allé og stoppe ved det vestlige stoppested, da det ellers kun vil være hver anden busafgang der reelt betjener hospitalets hovedindgang i fremtiden.

Intuitive stoppestedsnavne: Dernæst kan der tænkes i at omdøbe stoppestederne således, at det i stedet bliver det vestlige stoppested på Kettegårds Alle, som får stoppested navnet "Hvidovre Hospital". Dette kan bidrage til at gøre rejsen mere intuitiv og skabe genkendelighed for de rejsende. Det kunne ligeledes være ideelt at flytte det vestlige stoppested hen, så det placeres foran den nye hovedindgang til hospitalet og samle alle busser, der stopper på Kettegård Allé her.

3.2.3 Realtidsinformation om busafgange og afstand fra den nye hovedindgang

I forbindelse med etablering af den nye hovedindgang vil det være oplagt at indtænke muligheden for at opsætte én eller flere skærme i forhallen, som viser realtidsinformation med busafgange. Regionen har afsat midler, så der bliver opsat realtidsinformationsskærme med busafgange, som også viser gangafstande til de enkelte stoppesteder. Man kan overveje om disse også skal suppleres med henvisning til andre mobilitetstilbud.

Hospitalet er generelt rigtig godt betjent af højklasset buslinjer, hvilket nemt kan synliggøres ved sådanne skærme og indikere over for den rejsende, at der sjældent er mere end 5 min. imellem busafgangene i dagtimerne.

Derudover kan arbejdes med intuitiv og sammenhængende vejvisning fra informationsskiltene til det nye BRT-stop på Avedøre Havnevej.

INITIATIVER: DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

3.2.4 Buslinje mellem Amager og Hvidovre Hospital

I forbindelse med sammenlægningen af Hvidovre og Amager Hospital blev funktioner flyttet fra Amager til Hvidovre matriklen så en del patienter fra oplandet omkring Amager Hospital fremover skulle rejse til Hvidovre Hospital, med deraf følgende længere rejsetider – særligt med kollektiv trafik.

I 2020 var der 122.000 patienter bosat på Amager, som var tilknyttet Hvidovre Hospital, hvilket næsten er hver fjerde patient. Hertil kommer at 420 (11 %) af medarbejderne på Hvidovre Hospital er bosat på Amager. Dette taler for en styrket kollektiv betjening mellem Amager og Hvidovre.

For at tilgodese disse rejsende har Movia i flere omgange set på mulighederne for at oprette en direkte buslinje mellem Amager Hospital og Hvidovre Hospital.

Senest blev der i 2017 set på en buslinje mellem Hvidovre Hospital og Lergravsparken St. Den foreslåede linje kører via Folehaven, Ny Ellebjerg St., Sjælør St., Bella Center St., Sundbyvester Plads og Amager Hospital. Der er regnet med 10 min drift i tidsperioden kl. 6-20 i dagtimerne på hverdage og 20 min drift aften og weekend.

For at styrke passagergrundlaget for linjen er der skabt skiftemulig heder mellem tog, metro og bus ved flere stationer så linjen kan nå et større opland. Samlet blev der vurderet et årligt passagertal på ca. 2,4 mio. passagerer, - heraf vurderes ca. 0,8 mio. at være nye passagerer. På langt sigt, når Hvidovre Hospital udbygges, og Ny Ellebjerg St. bliver et centralt knudepunkt, kan linjen forvente et højere passagertal.

Den fortsatte udbygning siden 2017 i byudviklingsområderne i Sydhavnen og Ørestad samt omkring Ny Ellebjerg vil kunne bidrage yderligere til passagergrundlaget. Passagerpotentialer for buslinjen udgøres ikke alene af rejsende til Hvidovre Hospital, men også af de øvrige rejsende i korridoren mellem Amager og Sydhavnen/Hvidovre. Movia estimerede den samlede nettoudgift for linjen til 16 mio. kr. per år og man valgte ikke at gå videre med projektet på daværende tidspunkt.

Set i lyset af de ændringer, der er sket siden 2017, herunder Nyt Bynet og den fortsatte byudvikling, vil en revurdering af linjeføring og passagerpotentialer med fordel kunne indgå i en forbedring af den kollektive trafikbetjening af både Hvidovre og Amager Hospital.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Den inviterende og trygge ankomst

4.1.1 Mobilitetshub ved den nye forplads

Forpladsen foran den nye hovedindgang vil være det første mange møder når de ankommer til hospitalet. Især, hvis man ankommer på cykel eller er gående. Det er tilmed den indgang størstedelen vil benytte når de skal besøge hospitalet enten som ambulant patient eller besøgende til en indlagt patient. Det er derfor vigtigt at ankomsten til hovedindgangen er inviterende og tryk samt at der er gode muligheder for cykelparkering.

Det er oplagt at se på muligheden for at udnytte forpladsen til et Mobilitetshub, hvor der kan samles gode parkeringsmuligheder for cykel, bycykelstation, eventuel mulighed for at stille dele-løbehjul, tilbyde omsamlingsplads for samkørsel evt. med knudepunktsmarkør samt oversigtstavler med afgangstider for busserne, der betjener hospitalet.

4.1.2 Trygge forhold på og omkring hospitalet

Størstedelen af de besøgende og ansatte ankommer til Hvidovre Hospital via Kettegård Allé. Kettegård Allé er på mange måder utryk for trafikanterne. Der mangler belysning om aftenen, som især kan føles utrygt for cyklister og gående. Yderligere kan hospitalets ydermur ud mod vejen ligeledes medvirke til at den utrygge følelse på Kettegård Allé, da det afskærmer for liv og lys.

Forholdene på Kettegård Allé kan derfor forbedres ved bedre belysning, samt eventuel udsmykning eller mulighed for etablering af vinduer i ambulatoriebygningens ydermur mod vejen, med opmærksomhed at ændringerne bevarer det lodrette relief i ydermurens facadeudtryk.*

Ved ankomst med bil parkeres bilen i parkeringskælder under hospitalet, hvorfra der er gode adgangsforhold til hospitalets opgange. Dog er parkeringskælderen mørk og kan i ydertimerne føles utryk.

Her kan ligeledes arbejdes med trygheden i parkeringskælderen ved bedre belysning og trække ankomsten til hospitalet ud i parkeringskælderen med gangstier der ligeledes gør det sikkert at færdes til fods i kælderen.

** Kræver særlig tilladelse fra Kommunalbestyrelsen og evt. dispensation fra § 6 Bevaringsværdige bygninger, lokalplan 229.*

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.2 Den gode cykelparkering

4.2.1 Inviterende cykelparkering

I dag er cykelparkeringen på Hvidovre hospital placeret i parkeringskælderen, som hovedsageligt er indrettet til biler. I forbindelse med ombygning af Hvidovre Hospital er det planlagt at nedlægge cykelparkering i kælderen og i stedet flytte cykelparkering op i terræn. Her er det vigtigt at placering, antal, funktion og faciliteter tænkes ind i planlægningen af cykelparkering ud fra følgende principper:

Antal: Der er nok pladser (også til de pladskrævende cykler), således at de langt de fleste cykler kan parkeres i stativer.

Funktion: Cykelparkeringen er indpasset i byrummet med flere funktioner fx mulighed for ophold, klimatilpasning, grønne og rekreative elementer.

Faciliteter: Når cykelparkeringen fra kælderen flyttes op på terræn, er det vigtigt stadig at tilbyde mulighed for samme kvaliteter som ved en indendørs cykelparkering. Dette gælder særligt mulighed for overdækket* og aflåst cykelparkering, som er ordentligt belyst. Dette er særligt vigtigt for at motivere dem, som har langt til arbejde, til at cykle, da disse ofte vil investere i dyrere cykler fx på el.

Derudover kan gode omklædningsfaciliteter med aflåste skabe til tøj og elcykel-batterier samt gode bedefaciliteter være med til at øge motivationen til at cykle for dem, som har længere til arbejde. Placering af omklædningsfaciliteter bør også indtænkes i medarbejdernes cykel- og arbejdsflows, så det fx placeres tæt på afhentningen af uniformer og med tydelige, oplyste ruter til og fra cykelparkeringen.

* Jf. retningslinjerne 8.4.6 i Kommuneplan 2021 om at halvdelen af de til-budte cykelparkeringspladser som udgangspunkt skal være overdækkede.

4.2.2 Cykelværksted for de ansatte

Hvidovre Hospital har en aftale med Rencykel, der tilbyder vedligeholdelse og reparation af medarbejdernes private cykler i lige uger. Medarbejderne skal dog selv betale for brug af servicen. En yderligere forbedring af denne service, kunne være at etablere et fast værksted på ho-spitalets matrikel, med daglige åbningstider. På Gentofte Hospital er der fx etableret et fast cykelværksted, som de ansatte kan benytte til at få ordnet deres cykel imens de er på arbejde, alle ugens dage.

5.1 Prioritering af cykel- og gangforhold

5.1.1 Fredeliggøre trafikmiljøet på adgangsvejene Kettegård Allé og Østvej

Der findes i dag ikke forbindelser på tværs af hospitalsom-rådet, og ankomst til en given opgang mv. sker direkte fra enten Kettegårds Allé eller Østvej. Disse veje omkranser hospitalet og er adgangsveje for alle trafikanter. Det er derfor disse veje, som benyttes til intern trafik på området, der ikke kan ske gennem selve hospitalsbygningen.

Der er fortove på alle sider, bortset fra nordsiden, men ingen cykelstier på nogen af de fire veje. Biltrafikken er dog i høj grad henvist til kælderen, og med en forventet udvikling, hvor adgange for gående og cyklister fjernes fra kælderen til fordel for indgange på overfladen fordelt rundt om hospitalet, bør vejene tilpasses på tilsvarende vis. Det er derfor oplagt at omdanne vejene, så de i højere grad understøtter gang og cykling.

Omkring hospitalet bør der etableres cykelstier e.l. på Kettegård Allé, for at øge cyklisternes tryghed. De andre omkransende veje til hospitalet er dog smalle, som gør det svært at få plads til en cykelsti i begge retninger.

Derfor kan med fordel ses på fredeliggørende tiltag for at fremme cykling som fx hastighedsdæmpning, ensretning, cykelgader m.m.

5.1.2 Wayfinding målrettet cyklister

Der mangler generelt vejvisning målrettet cyklister på de større veje frem til hospitalet, da vejene og skiltningen i dag hovedsageligt er målrettet biltrafikken.

Dette kan særligt hjælpe nye cyklister, besøgende og patienter, som ikke er kendte i området. Der mangler også synliggørelse af alternative ruter af mere grøn, ren og rolig karakter, til at motivere flere til at cykle uden at behøve at køre langs de store biltrafikveje.

5.1.3 Sikre overgange og koblinger ved ny hovedindgang

Et særligt fokusområde skal være det sydvestlige hjørne af hospitalet. Her etableres den nye hovedindgang, der dermed tiltrækker flere mennesker end i dag. Trafikafviklingen i krydset er allerede uklar og utryk i dag, og det må forventes at trafikafviklingen bliver vanskelig i fremtiden.

Optimalt set bør disse trafikanter have egne signalfaser, hvilket dog kan blive svært rent kapacitetsmæssigt. Der skal i alle tilfælde være tydelige overgangsteder og direkte koblinger til fortove og gangstier, så der ikke opstår egne ruter, trampestier mv., der er uhensigtsmæssige. Det bør også prioriteres, af busvendesløjfen placeres ved den nye hovedindgang, så de fleste afgange betjener dette sted.

Det vil være ulogisk, at det kun er den østlige ende af hospitalet, der har den gode betjening. Det kan udmærket ske vest for hospitalet fx fra kollegiegrunden, med gode forbindelser til hospitalet. Det vil dog være en tydelig placering af stoppestedet, der samtidig vil kunne kombineres med en forbindelse til Avedøre Havnevej, hvor der måske etableres BRT i fremtiden.

RIGSHOSPITALET BLEGDAMSVEJ



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL RIGSHOSPITALET BLEGDAMSVEJ

3.1 Tydelig kobling til stationerne

- › 3.1.1 Nørreport: Tydeliggøre hvor busser til hospitalet kører
- › 3.1.2 Forbedret vejvisning fra metro til hospital
- › 3.1.3 Realtidsinformation og vejvisning til busafgange og metro fra hovedindgangen
- › 3.1.4 Shuttlebus fra Østerport til Rigshospitalet Blegdamsvej

3.2 Den gode last mile med bus

- › 3.2.1 Tydelig skiltning mod hospital fra stoppesteder på Tagensvej
- › 3.2.2 Forbedre stoppestedsforhold og krydsningsmuligheder på Blegdamsvej



DEN GODE VELKOMST PÅ RIGSHOSPITALET BLEGDAMSVEJ

4.1 Den inviterende og trygge velkomst

- › 4.1.1 Hub med delecykler og mikromobilitet på forpladsen
- › 4.1.2 Den gode cykelparkering
- › 4.1.3 Cyklisters krydsning af Blegdamsvej understøttes med et nyt krydsningspunkt



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR RIGSHOSPITALET BLEGDAMSVEJ

5.1 Styrkede forbindelser - udadtil & indadtil

- › 5.1.1 Styrkede koblinger til omgivelserne
- › 5.1.2 Styrkede interne cykel- og gangstier
- › 5.1.3 Reservation af p-pladser til samkørsel

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til station og metro

Samtlige buslinjer, der betjener hospitalet fra Tagensvej, betjener Nørreport Station, hvor mange regionale og nationale tog standser. Derfor er Nørreport særlig interes-sant som skiftestation. Hospitalet ligger derudover tæt på metrostationen ved Trianglen, som betjenes af Cityringen.

3.1.1 Nørreport: Tydeliggøre hvor busser til hospitalet kører

Nørreport Station er en af de største skiftestationer i Hovedstadsområdet. Alle S-togslinjer, med undtagelsen af Ringbanen, stopper på Nørreport Station. Derudover betjener Nørreport Station også Regional tog, Intercitytog, metrolinjerne M1 og M2 samt en lang række højfrekvente buslinjer. For rejsende til Rigshospitalet Blegdamsvej vil skiftene hovedsageligt være fra tog/metro til bus. Der bør derfor fokuseres på at sikre gode forhold for netop dette ved at sikre god vejvisning og tydelig markering af, at man kan komme med bus fra stationen til hospitalet.

Alle buslinjer, der kører mod hospitalet, holder i dag ved samme stoppested på Nørreport Station, hvilket i praksis gør det nemt for den rejsende. Stoppestedet bør dog markeres tydeligere med skiltning, der viser, at adgangen til hospitalet sker herfra. Hvis det synligt adskiller sig fra de øvrige stoppesteder, bliver det lettere og mere trygt for brugerne at foretage skift mellem tog og bus. Det bør også være tydeligt, at alle busser fra det specifikke stoppested kører til Rigshospitalet Blegdamsvej.

Nørreport Station har fire opgange fra S-togsperronen til gadeplan. Dette kan skabe forvirring for den rejsende, og gangtiden fra tog til bus kan afhænge meget af, hvilken opgang man benytter. Derfor bør det også tydeliggøres allerede på perronen, hvor man finder busserne mod Rigshospitalet Blegdamsvej, og hvilken opgang man bør benytte.

3.1.2 Forbedret vejvisning fra metro til hospital

Ved ankomst med metroen til Trianglen møder den rejsen-de ingen skiltning, hvor det fremgår i hvilken retning ho-spitalet ligger. Er man ikke kendt i området, kan det derfor være svært at orientere sig om, hvilken vej man skal.

Ved at opsætte vejvisning på Trianglen med skiltning af retning og afstand, kan der skabes en tydeligere kobling og sammenhæng fra metrostationen til hospitalet. Med den relativt korte afstand på ca. 900 meter, vil det ofte være hurtigere at gå end at vente på næstkommende bus. En forbedret skiltning vil derfor kunne medvirke til, at afstanden føles kortere for de rejsende.

3.1.3 Realtidsinformation og vejvisning til busafgange og metro fra hovedindgangen

Hospitalet er godt betjent af højklassede buslinjer, hvilket nemt kan synliggøres vha. informationsskærme, der viser de rejsende, at der sjældent er mere end 5 min. imellem en busafgang i dagtimerne. Samtidig kan skærmene indikere, hvorfra busserne afgår.

Informationen kan hjælpe med at finde den rette busafgang og samtidig give evt. information om ventetiden. Dermed kan den enkelte vurdere om det er muligt at nå bussen, eller om det er bedre at vente på næste afgang.

Samtidig kan man planlægge, om ventetiden bedre kan ske indendørs på hospitalet, hvilket for mange vil være mere attraktivt end af vente ved stoppestedet.

Regionen har afsat midler til at der opsættes realtids-informationsskærme med busafgange, som også viser gangafstande til de enkelte stoppesteder. Man kan overveje om disse også skal suppleres med henvisning til andre mobilitetstilbud, samt angivelse af gangafstand til metroen, så den rejsende kan vurdere om det kan betale sig at vente på en bus, eller gå til metroen. Der vurderes ikke at være behov for visning af metroafgange, da den kører hele tiden, men det kan overvejes at vise driftsinformation, så de rejsende kan se om driften er normal. Den samlede rejseinformation kan give oplevelsen af en lettere og mere sammenhængende rejse med kollektiv transport, hvor det er nemt at danne sig overblik over mulighederne med kollektiv transport fra hospitalet.

3.1.4 Shuttlebus fra Østerport til Rigshospitalet Blegdamsvej

Som en yderligere service for patienter og besøgende kan der etableres en shuttlebus, som forbinder Østerport med hospitalet. En dedikeret shuttlebus til patienter og besøgende, som ankommer med tog på Østerport, vil især afkorte rejsetider for det nordlige opland langs Hillerød og Helsingørfingeren. En shuttlebus vil kunne køre direkte til hovedindgangen og evt. andre indgange på hospitalsmatriklen og dermed afkorte gangafstanden fra de nuværende stoppesteder.

Region Hovedstaden har i dialog med Movia, vurderet passagergrundlag og omkostningerne til en sådan shuttlebus, som skal køre med kvartersdrift alle dage i tidsrummet 6.00-24.00.

Det anslås at linjen vil koste ca. 4-4,5 mio. kr. om året. Passagergrundlaget anslås primært at komme fra en overflytning fra øvrige buslinjer og særligt linje 150S. En nærmere konkretisering af buslinjen bør ske i dialog med Rigshospitalet og Center for Ejendomme, hvor der især bør arbejdes med at skabe et stoppested nærmere ved hovedindgangen, ligesom det skal sikres, at bussen vil kunne benytte Rigshospitalets forplads som vendeplads.

INITIATIVER: DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

3.2 Den gode last mile med bus

3.2.1 Tydelig skiltning mod hospital fra stoppesteder på Tagensvej

Det absolut mest benyttede stoppested omkring hospitalet er stoppestedet på Tagensvej, som er en del af 'Den kvikke vej', hvor bussernes fremkommelighed er sikret gennem højklasede busbaner og stoppesteder. På strækningen mellem Fredensbro og Haraldsgade forbi Rigshospitalet Blegdamsvej er stoppestederne anlagt som perroner ved busbaner i midten af gaden.

Fra stoppestedet Rigshospitalet Syd på Tagensvej er der ca. 350 m til hovedindgangen, som man ikke umiddelbart erkender når man står af bussen. En skiltning på perronen med retning og afstand til hovedindgangen vil gøre det mere overskueligt for den ikke stedkendte buspassager at finde frem til hospitalet.

3.2.2 Forbedre stoppestedsforskel og krydsningsmuligheder på Blegdamsvej

Selvom passagertallet er lavere ved stoppestedet på Blegdamsvej i forhold til stoppestederne på Tagensvej, bør den centrale placering overfor hovedindgangen give anledning til også at sikre gode forhold her.

Stoppestedet på vestsiden af Blegdamsvej er af høj kvalitet, mens det på østsiden skal opdateres til samme standard med en god perron inkl. ventefaciliteter og visning af kommende afgang. Derudover skal der etableres et godt krydsningspunkt på Blegdamsvej, så gående kan komme til og fra stoppestedet overfor hospitalet. Et krydsningspunkt kan evt. tænkes ind i det kommende skybrudsprojekt på Blegdamsvej, som udføres af Københavns Kommune.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.1 Den inviterende og trygge velkomst

4.1.1 Hub med delecycler og mikromobilitet på forpladsen

Forpladsen ved hovedindgangen er det første man møder, når man ankommer til Rigshospitalet. Det er derfor vigtigt, at ankomsten her er inviterende og tryk, samt at der er gode muligheder for cykelparkering og andre mobilitets-former.

Forpladsen skal som det centrale ankomststed til hospitalet kunne rumme en række mobilitetsformer, som stiller forskellige krav til pladsens indretning. Der skal være plads til afsætning – både taxa, flextrafik, kisse og busser som patientbusser og shuttlebussen mellem Blegdamsvej og Glostrup. Der skal derudover være cykelparkering til besøgende og patienter, og i videst muligt omfang også arealer til fx bycykler, delecycler og løbehjul.

Arealerne på forpladsen vurderes at kunne udnyttes bedre til disse formål, end tilfældet er i dag. Der vil således kunne skabes plads til et samlet Mobilitetshub, hvor der kan samles gode parkeringsmuligheder for cykel, bycykelstation, eventuel mulighed for at stille deleløbehjul, gode opholdsrum, gode stiforbindelser til busstoppestederne samt oversigtstavler med afgangstider for busserne der betjener hospitalet.

4.1.2 Den gode cykelparkering

Der er generelt tilstrækkeligt med cykelparkeringspladser, men udnyttelsen varierer med høj belægning tættere på indgangene. Flere steder, længere fra indgangene, er der dog stadig tomme cykelstativer, eksempelvis i den vestlige ende af Juliane Maries Vej.

Der bør ses på, at cykelparkeringen tilpasses, så den er ved de indgange, der benyttes i hverdagen.

For medarbejderne vil det i høj grad være ved uniformsudleveringen, men det er også vigtigt at se på, hvor cyklisterne kommer fra. Cykelparkering skal placeres, som brugerne ikke oplever omveje, eller at de skal forbi indgangen for at parkere cyklen.

Cykelparkeringen til de besøgende er i dag svær at finde og kan med fordel tydeliggøres med fx skiltning og afmærkning. Standarden kan her også forbedres med fx overdækning og/eller med stativer, hvor der er plads til flere forskellige typer cykler.

Der bør i højere grad skabes mulighed for aflåst cykelparkering ligesom mulighed for sikker parkering af ladcykler kan indtænkes. Større gangafstande til cykelparkeringen kan accepteres af medarbejderne, hvis serviceniveauet er højt og god vejvisning via fx belyste stier.

Derudover kan gode omklædningsfaciliteter med aflåste skabe og gode badefaciliteter være med til at højne motivationen for at cykle på arbejde.

4.1.3 Cyklister krydsning af Blegdamsvej understøttes med et nyt krydsningspunkt

Da der ikke er nogen nem måde at krydse Blegdamsvej som cyklist når man kører fra syd mod nord bør der i forbindelse med en generel opgradering af krydsningsforhold ved hovedindgangen på Blegdamsvej, etableres en sikker løsning for cyklister som krydser Blegdamsvej.

Det kan være samme løsning, som for buspassagererne, men der kan også være behov for at indtænke cyklisterne særlige behov for at sikre, at løsningen bliver god nok.

Der bør i højere grad skabes mulighed for aflåst cykelparkering ligesom mulighed for sikker parkering af ladcykler kan indtænkes. Større gangafstande til cykelparkeringen kan accepteres af medarbejderne, hvis serviceniveauet er højt og god vejvisning via fx belyste stier.

Derudover kan gode omklædningsfaciliteter med aflåste skabe og gode bedefaciliteter være med til at højne motivationen for at cykle på arbejde.

4.1.3 Cyklister krydsning af Blegdamsvej understøttes med et nyt krydsningspunkt

Da der ikke er nogen nem måde at krydse Blegdamsvej som cyklist når man kører fra syd mod nord bør der i forbindelse med en generel opgradering af krydsningsforhold ved hovedindgangen på Blegdamsvej, etableres en sikker løsning for cyklister som krydser Blegdamsvej.

INITIATIVER: INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER

5.1 Styrkede forbindelser - udadtil & indadtil

5.1.1 Styrkede koblinger til omgivelserne

Rundt om hospitalet er der større veje og nord for ligger Fælledparken. Hospitalsområdet vil opleves endnu mere inviterende, hvis forbindelser alle steder er tilsluttet det omkringliggende vejnet, og at der findes gode krydsningspunkter.

Det er ikke velegnet, hvis krydsning kun kan ske i de store kryds, mens adgangsvejene er placeret på strækninger mellem krydsene. I givet fald bør der etableres særlige krydsningspunkter på strækningerne f.eks. mellem Fælled-parken og Henrik Harpestrengs Vej. Derudover er der behov for en samlet gennemgang af adgangsveje for særligt cykler og gående, der rækker ud over hospitalets grund.

Det skal også overvejes, hvorvidt gangtunnelen under Blegdamsvej skal indgå i den fremtidige betjening – og dermed bør opgraderes – eller om den i virkeligheden kan nedlægges.

5.1.2 Styrkede interne cykel- og gangstier

Internt på hospitalet er der generelt gode gangstier og fortove, men der er behov for at se på, om sammenhængen er god nok. Det skal være enkelt og trygt alle steder, hvilket betyder, at gangbaner skal være logiske, have god belægning uden opspring og at de skal være godt belyst. De gående skal føle sig velkomne alle steder, og der må ikke være mørke passager.

Det gælder også umiddelbart rundt om hospitalet, hvor der på fortovene bør prioriteres belysning målrettet hospitalet. Cyklister færdes på kørebanen på de interne veje, og da der her foregår megen parkering og parkeringssøgning, er forholdene ikke alle steder trygge. Der bør ses på at gøre alle gader mere cykelvenlige, og samtidig sikre af adgangsveje fra de omkringliggende veje er egnede for cyklister.

5.1.3 Reservation af p-pladser til samkørsel

Region Hovedstaden har i flere omgange arbejdet med kampagner for at promovere samkørsel for medarbejdere på de regionale arbejdspladser, herunder hospitalerne. Sikkerheden for, at der er en parkeringsplads, er en væsentlig faktor, når man som pendler vælger samkørsel til eller fra.

Der bør reserveres en (mindre) del af bilparkeringen til samkørsel. Initiativet kan også ses i sammenhæng med, at der etableres et samarbejde med fx Nabogo eller anden udbyder af en samkørselsplatform. Netop sikkerheden for, at der er parkering, kan være en væsentlig motivation for medarbejderne til at prøve samkørsel. Pladserne bør være placeret på et centralt og synligt på stedet, eksempelvis som en del af den nuværende personaleparkering ud mod Blegdamsvej ved hovedindgangen.

RIGSHOSPITALET GLOSTRUP



DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE TIL RIGSHOSPITALET GLOSTRUP

3.1 Tydelig kobling til Glostrup St.

- › 3.1.1 Mobilitetshub i forbindelse med ny letbanestation ved hospitalet
- › 3.1.2 Delemobilitet og lastmile løsninger mellem Glostrup Station og hospitalet
- › 3.1.3 Det gode skift på Glostrup Station



DEN GODE VELKOMST PÅ RIGSHOSPITALET GLOSTRUP

4.1 Den inviterende og trygge velkomst

- › 4.1.1 Wayfinding og tydeliggøre primære indgange

4.2 Den gode cykelparkering

- › 4.2.1 Revurdering af cykelparkering til medarbejdere
- › 4.2.2 Opgradering af cykelparkering til besøgende



INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER FOR RIGSHOSPITALET GLOSTRUP

5.1 Åbne hospitalsområdet op

- › 5.1.1 Åbne op mod naboområderne og skabe tryghed

SAMARBEJDE OG KOMMUNIKATION

3.1 Tydelig kobling til Glostrup St.

3.1.1 Mobilitetshub i forbindelse med ny letbanestation ved hospitalet

Letbanen får et stop på Nordre Ringvej umiddelbart foran Rigshospitalet Glostrup. I den forbindelse anbefales det at tænke den nye station ind og gøre arealet omkring letbanestationen til et mobilitets-hub, som samler flere tilbud.

I løsningen kan letbanestationen suppleres med en station for bycykler og løbehjul, gode cykelparkeringsfaciliteter samt gode venteforhold. Formålet er både at fremme tilgængeligheden til hospitalet, men også at tiltrække passagerer generelt til stationen og området.

En letbanestation med andre mobilitetstjenester kan samtidig markeres som noget særligt i bybilledet og dermed synliggøre de grønne mobilitetsformer. I hvilken takt disse mobilitetstilbud kan implementeres på letbanestoppet ved hospitalet afhænger af, hvor langt man er i kontrakt-processen. Alternativt kan det ske på et senere tidspunkt efter åbningen af Letbanen.

3.1.2 Delemobilitet og last mile-løsninger mellem Glostrup Station og hospitalet

Den korte afstand mellem Rigshospitalet Glostrup og Glostrup Station gør det relevant at fremme fx cykel eller løbehjul som last mile-løsning. Glostrup Station har dagligt omkring 600 skift for rejsende mod hospitalet, hvorfor der er stort potentiale for benyttelse af delemobilitet fra stationen til hospitalet.

Glostrup Kommune har god erfaring med deleløbehjul andre steder i kommunen. Denne erfaring kan overføres til fremme af lastmile-løsninger her, hvor det bl.a. foreslås at etablere stationer/drop zoner for delemobilitet på hospitalet og på stationen.

Om det er muligt at indtænke nye mobilitetsløsninger på Glostrup Station inden Letbanen åbner, afhænger af hvor langt man er kontraktprocessen omkring forpladsen. Alter-nativt kan det ske på et senere tidspunkt efter åbningen af Letbanen.

3.1.3 Det gode skift på Glostrup Station

Glostrup Station betjenes af S-togslinjerne B og Bx samt en lang række busser. Med omkring 600 daglige skift på Glostrup Station for rejsende mod hospitalet, er det vigtigt at skifteforholdene på stationen er optimale. Alle busser holder samlet på en busholdeplads lige foran stationen, og der er både trapper og elevator til perronerne. Skift mellem tog og bus – og mellem to busser – er derfor allerede velfungerende.

Letbanen vil også betjene Glostrup Station, og letbanestationen vil blive etableret i direkte forlængelse af busholdepladsen. Det vil gøre skiftemulighederne endnu bedre. Dog vil letbanen standse i den modsatte ende af S-togsperronerne, end hvor elevatoren i dag er placeret. Det anbefales derfor at indtænke mulighed for etablering af elevator ved letbanestationen for at sikre et mere gnidningsfrit skift mellem letbane og S-tog.

Om dette kan indarbejdes i projektet, afhænger af hvor langt man er kontraktprocessen omkring ombygningen af Glostrup Station i forbindelsen med Letbanen. Alternativt kan det ske på et senere tidspunkt efter åbningen af Letbanen.

Med tog, letbane og mange busser, er det vigtigt at sikre god information til trafikanterne. Der bør opsættes vejvisning og skærme med realtidsinformation, som giver de rejsende overblik over de forskellige transportmuligheder. Som en del af dette bør der informeres særskilt omkring rejsemulighederne til hospitalet. Herved kan gives der et samlet overblik over de muligheder (letbane, bus, cykel og løbehjul), der kan benyttes på den sidste del af rejsen, herunder også hvilke forhold man skal være opmærksom på, hvis man fx skal hjem igen på et ydertidspunkt, hvor mulighederne ikke er de samme.

4.1 Den inviterende og trygge velkomst

4.1.1 Wayfinding og tydeliggøre primære indgange

Det er svært at orientere sig, når man ankommer til hospitalet via den nye adgangsvej, som forbinder til Valdemar Hansens Vej. Det skyldes, at hovedindgangen er skjult, og at der ved ankomst ikke er andre synlige indgange. Samtidig hænger den nye adgangsvej fra Nordre Ringvej ikke fuldt ud sammen med de interne veje på området, og besøgende kan derfor blive i tvivl om, hvordan man skal fortsætte efter ankomsten.

Dette er dog udløst af det igangværende anlægsarbejde. Fremadrettet erstatter Valdemar Hansens Vej Kindebjergvej som den eneste adgangsvej til hospitalet. Der bliver desuden etableret tydelig skiltning ved adgangsvejen til hospitalet. I forbindelse med færdiggørelse af hospitalsudvidelsen bør wayfinding i området gennemgås, så sikres at man som gående, cyklist eller bilist naturligt ledes i den rigtige retning.

Det er således ikke tilstrækkeligt med skiltning, og det er vigtigt at de fysiske rammer mht. fortove, stier og veje instinktivt leder trafikanterne på rette vej. Det kræver en tilpasning af udearealerne, der hele vejen rundt om hospitalet bl.a. ved de nye adgangsveje fra Nordre Ringvej. Det skal også overvejes, om flere indgange rent visuelt skal opgraderes, så hospitalet mere ligeligt betjenes af flere indgange, fremfor at fastholde et princip med én hovedindgang.

Tiltaget omfatter også særlige tilgængelige ruter, der understøtter hospitalets speciale øjensygdomme. Der kommer mange synshandicappede, og udearealerne bør i særlig grad tage hensyn til dette. Der bør arbejdes særligt for at tilgodese tilgængelighedshensyn, og ledelinjer både inde og ude bør være ekstra fremtrædende.

Dette skal ikke kun være af hensyn til de synshandicappede, men skal signalere overfor andre trafikanter, at de færdes på et område, hvor man tager ekstra hensyn til hinanden. Der kan også være behov for at sænke hastigheden for bilister – og evt. cyklister og brugere af løbehjul – i specifikke områder for at skabe tryghed for de sårbare gående.

INITIATIVER: DEN GODE VELKOMST

4.2 Den gode cykelparkering

4.2.1 Revurdering af cykelparkering til medarbejdere

Der er mange cykelparkeringspladser på Rigshospitalet Glostrup, men udnyttelsen er ikke optimal. Mange stativer er tomme, mens andre er godt fyldt op. I forbindelse med færdiggørelse af hospitalsudvidelsen bør der ske en revurdering af de ansattes behov for cykelparkering.

Cykelparkeringen kan med fordel placeres så tæt som muligt på de indgange, som de ansatte benytter i hverdagen, hvilket i vid udstrækning vil være der, hvor uniformsudleveringen er. Cyklisternes primære ankomstrute er i dag fra Nordre Ringvej, men jo mere området åbnes op, jo flere må forventes at komme til fods eller på cykel fra andre retninger.

Derudover er det vigtigt, at cykelparkering for medarbejdere er af god kvalitet og med gode faciliteter. Det omfatter overdækning, mulighed for aflåst parkering samt gode og godt belyste stier frem til cykelparkeringen, og mellem parkeringen og indgangen. Alt dette har en indvirkning på, hvorvidt medarbejderne vælger cyklen som transportmiddel til arbejde.

4.2.2 Opgradering af cykelparkering til besøgende

Det vurderes ikke, at der samlet set mangler cykelparkering i dag, men faciliteterne bør opgraderes og placeres optimalt i forhold til cyklisterne ruter i området og indgangene. Cykelparkeringen skal i nogen grad være overdækket, de skal være godt belyst, og der skal sikres plads til alle flere typer cykler fx ladcykler. Området kan med fordel suppleres med god vejvisning til cykelparkering.

INITIATIVER: INVITERENDE OG TRYGGE FORBINDELSER

5.1 Åbne hospitalsområdet op

5.1.1 Åbne op mod naboområderne og skabe tryghed

Mod syd og vest findes stier igennem boligområderne, der skaber forbindelser videre mod Roskildevej i syd, Glostrup Stadion og Albertslund mod vest samt Hersted Industripark mod nord.

Stierne løber igennem skulpturparken og andre grønne bånd, og vurderes at have et stort potentiale som rekreative forbindelser.

Det foreslås, at området åbnes op, så stierne ikke blot passerer igennem, men at indgangene til området og stierne udformning bliver mere inviterende og gør naboermv. nysgerrige. Det kræver gode stier, men også god be-lysning, åbne arealer og en følelse af nærvær til hospitals-bygningerne. Synligt liv inde i bygningerne skaber tryghed udenfor. Det anbefales derfor at arbejde med udearealerne som et samlet hele, hvor stinettet udvikles i relation til både bygninger og omgivelser.

Ved at skabe imødekommende og lyse stier gennem hospitalets område, kan man medvirke til at sikre gode forbindelser på tværs af Glostrup. Dermed vil hospitalet ikke længere være en barriere, man søger udenom, men i stedet blive et attraktivt knudepunkt. Potentialet understøttes af, at det nye letbanestop ved hospitalet kan blive attraktivt for mange beboere og arbejdende vest for Nordre Ringvej, hvor direkte forbindelser gennem området vil øge denne attraktion og skabe stationsnærhed for flere.

På den måde kan hospitalet blive et naturligt knudepunkt i byen, der bliver kendt som et naturligt sted færdes enten som en del af en genvej eller del af en behagelig omvej. Kendskabet til hospitalet som tilgængeligt med kollektiv transport indenfor gang- og cykelafstand, når man ikke har ærinde på stedet, medvirker til at man også benytter disse transportformer, når man har et ærinde.