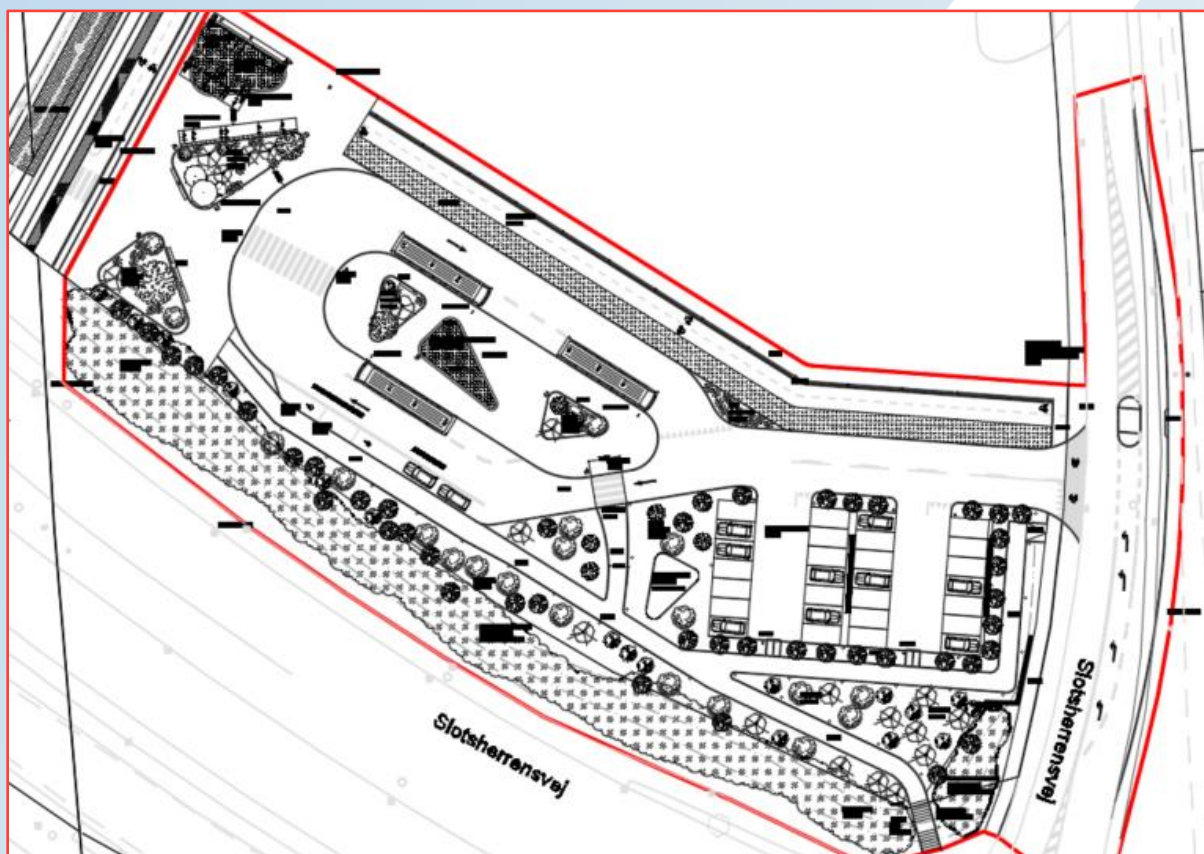




## Rødovre Letbanestationsplads - Dispositionsforslag

FEBRUAR 2021

|                       |                                 |
|-----------------------|---------------------------------|
| Projekt navn          | Rødovre Letbanestationsforplads |
| Kunde                 | Rødovre Kommune                 |
| Projektleder          | Rikke Thomsen                   |
| Projektnummer         | 1352000115                      |
| Til                   | Rødovre Kommune                 |
| Udarbejdet af         | RITH, KIMA                      |
| Kvalitetssikret af    | JEFO                            |
| Godkendt af           | CORP                            |
| Version               | 1                               |
| Versionsdato          | 05-02-2021                      |
| Første udgivelsesdato | 22-12-2020                      |

## INDHOLD

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| <b>INDLEDNING</b>                    | <b>4</b> |
| <b>PLANMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER</b>    | <b>4</b> |
| <b>EKSISTERENDE FORHOLD</b>          | <b>5</b> |
| <b>DEN NYE LETBANESTATION</b>        | <b>5</b> |
| <b>DISPOSITIONSFORSLAG</b>           | <b>6</b> |
| Pladsens overordnede disponering     | 7        |
| Trafikale forhold                    | 8        |
| Regnvandshåndtering                  | 12       |
| Tilgængelighed, sikkerhed og tryghed | 13       |
| Belægning                            | 14       |
| Beplantning                          | 14       |
| Belysning og Inventar                | 17       |

## INDLEDNING

Rødovre kommune har bedt WSP om at udarbejde dispositionsforslag til Rødovre letbanestationsforplads i forbindelse med, at der skal eksproprieres areal til formålet.

Baggrunden for dette er, at der i forbindelse med det regionale Letbaneprojekt, langs Ring 3, er planlagt en letbanestation i Rødovre i den niveaufri krydsning mellem Nordre Ringvej og Slotsherrensvej.

I sammenhæng med letbanestationen skal der etableres en stationsforplads på området mellem de to veje, der er afgrænset af "Slotsherrensvejrampen". På samme areal er planlagt etablering af boliger/erhverv og lagerhotel (jf. fig. 1).



Figur 1 Projekt- og lokalplansområde

Dispositionsforslaget beskriver de trafikale og byrumsmæssige greb der gøres for at skabe en sammenhæng mellem den nye letbanestation og de øvrige omgivelser.

Forslaget fokuserer på disponeringen og arealforbrug af projektområdet. Der vil i det følgende gives forslag til materialer, plantevalg mm. Men dette skal detaljeres yderligere i senere projektfaser.

## PLANMÆSSIGE FORUDSÆTNINGER

Rødovre Kommune har udarbejdet en lokalplan for hele området. Jf. fig. 1, Lokalplan 132 - Stationsplads, bolig og erhverv ved Slotsherrensvej og Ring 3.

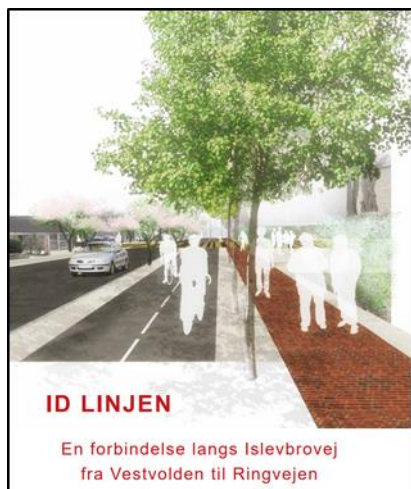
Området kommer til at bestå af Letbanestationsforplads samt boliger/erhverv og lagerhotel.

Projektområdet er beliggende i den nordvestlige del af Rødovre på grænsen til Glostrup og Herlev Kommune.

Udformningen af stiforbindelsen til projektområdet skal sikre en sammenhæng med den kommende ID-linje.

Den bærende vision med ID-linjen er at skabe en identitetslinje, fra Vestvolden, ad Islevbrovej og Slotsherrensvej til den kommende letbanestation.

ID-linjen skaber rygraden i Islevs nye identitet og er planlagt som et langstrakt byrum, der vil forbinde Islevs centrale funktioner og attraktive steder. ID-linjen er således et centralt element i områdets udvikling. De første etaper er allerede udført.



Figur 2 Projektforslaget for ID-linjen kan findes på Rødovre Kommunes hjemmeside

## EKSISTERENDE FORHOLD

Projektområdet ligger lavt i forhold til det omkringliggende område. Projektområdets kantzone mod Slotsherrensvej er en lang skråning med varierende fald og højde.

Projektområdet ligger i et trafikalt knudepunkt, der mod vest er afgrænset af Nordre Ringvej og den kommende letbanestation. Mod øst er projektområdet afgrænset af Slotsherrensvejrampen (også benævnt "rampen" i det følgende), der forbinder Slotsherrensvej med Nordre Ringvej.

Mod nord vil projektområdet blive afgrænset af ny bebyggelse og erhverv. Det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvilket udseende og omfang bebyggelsen vil få. Den ny bebyggelse mod nord får egen vejadgang til Slotsherrensvejrampen.

Mod syd afgrænses området af Slotsherrensvej, som er en øst-vestgående trafikåre gennem den nordlige del af Rødovre Kommune.

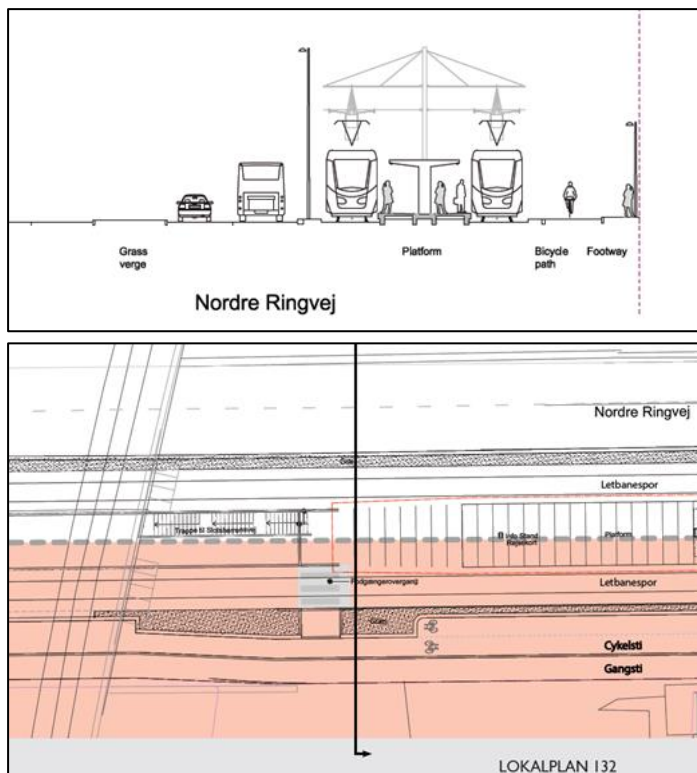
Vejadgangen til projektområdet sker via Slotsherrensvejrampen fra områdets østlige side.

Den eksisterende bebyggelse på området er en reminiscens af det, der tidligere var Københavns Amts materielgård og består af flere faldefærdige bygninger, terrænmure mm.

## DEN NYE LETBANESTATION

Det nye letbanestandsningssted *Rødovre Nord* placeres på Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej. Formålet med letbanestationen er at styrke tilgængeligheden og attraktiviteten for livet i Islev og resten af Rødovre.

Letbanen planlægges at stoppe ved en sidelagt ø-perron i Rødovre, hvilket betyder at perronen ligger mellem de 2 letbanespor, og at letbaneperronen ligger i den ene side af vejen, i modsætning til andre stationer, hvor letbanen ligger i midten af vejens kørebaner.



Figur 3 Plantegning og tværsnit for den kommende letbanestation i Rødovre (Lokalplan 132)

På østsiden af Nordre Ringvej etableres en dobbeltrettet cykelsti, som ophører i den sydlige ende af letbaneperronen. Det vil ikke være muligt at krydse Nordre Ringvej i forbindelse med letbanestationen. I tilknytning til letbaneperronen etableres en trappe til Slotsherrensvej. Planlægning, projektering og anlæggelse af letbaneperroner og øvrige faciliteter på Nordre Ringvej sker i regi af Hovedstadens Letbane. Anlægsarbejdet er igangværende. Skillelinjen mellem letbaneperron-projekt (Hovedstadens Letbane) og nærværende projekt for en ny busterminal er i den fremtidige bagkant af fortov på Nordre Ringvej.

## DISPOSITIONSFORSLAG

Dispositionsforslaget fremgår af plan og snittegninger jf. tegningsliste.

Idéen med forslaget er at skabe en sammenhæng mellem de trafikale funktioner og krav, samtidig med at der skabes attraktive og grønne byrum.

Formgivningen og arealdisponeringen af letbanestations-forpladsen tager udgangspunkt i følgende krav til området:

- Der skal etableres holdeplads med vendemulighed til tre busser med mulighed for af- og påstigning, og udformes så busser kan komme rundt. Én af de 3 buslinjer forventes at have endestation. Ifølge Rødovre Kommune forudsættes 13,7m busser (alm. størrelse).
- Mellem vendepladsen og letbanestationen skal der etableres et omstigningsareal, som er forbeholdt fodgængere og indrettet med mulighed for almindelig og overdækket cykelparkering
- Der skal være plads til 50 cykelparkeringspladser og 4 ladcykelpladser, heraf nogle overdækkede samt 24 bycykel-ladestationer
- Der skal etableres minimum 25 offentlige parkeringspladser og 2 handicapparkeringspladser

- Der skal etableres afsætningspladser til brugerne af letbanen
- Der skal være sikker og tryk færdsel, særligt for gående og cyklister
- Der skal etableres grønt forløb, hvor der indtænkes regnvandshåndtering med forsinkelsesmulighed

### PLADSENS OVERORDNEDE DISPONERING

På forpladsen etableres en langsgående busperron, hvor busserne passerer venstre om, med plads til tre stoppesteder. Perronen er formgivet i forhold til bussernes arealbehov samt krav til manøvreareal<sup>1</sup>. Busperronen indrettes med organisk formede plantebede med træer og stauder, samt bænke til ophold, mens der ventes på busserne.

I midten af perronen etableres et overdækket venteareal. Ventearealet kan evt. indrettes med gennemsigtige lægivende vægge.

Mellem busperronen og letbanestationen etableres et pladsareal til fodgængere, der passerer mellem letbaneperronen og busperronen. Pladsen indrettes med organisk formede plantebede, og plantebedene er placeret, så de understreger de væsentligste ganglinjer på pladsen.

I den nordlige ende af pladsen placeres 50 almindelige cykelparkeringspladser med overdækning samt 4 ladcykelpladser, en i hver ende af cykelparkeringsrækkerne. Langs kanten af det ene plantebed etableres 24 bycykel-ladestationer.

Alle plantebede og overdækninger på forpladsen har samme organiske formsprog for at skabe sammenhæng og rummelighed på pladsen.

Fra krydset ved Slotsherrensvej til indkørslen til forpladsen forlænges eksisterende fortov langs Slotsherrensvejrampen til indkørslen til forpladsen. Fortovet fortsættes langs hele den nordlige og den sydlige side af projektarealet, så fodgængere kan komme sikkert til letbanen og busperronen. I det sydøstlige hjørne af projektområdet etableres en trappe fra krydset på Slotsherrensvej til projektområdet grundet stor højdeforskel.

Langs det nordligste fortov placeres en dobbeltrettet cykelsti. På Slotsherrensvejrampen (uden for lokalplanområdet) etableres en krydsningshelle, så cyklister i retning mod letbanestationen kan krydse rampen sikkert. I tilknytning til krydsningshellen etableres en venstresvingsbane, som skal mindske risikoen for at venstresvingende køretøjer skaber kødannelser til gene for trafikafviklingen i signalanlægget.

Mellem den dobbeltrettede cykelsti og vejbanen etableres et grønt regnbed til forsinkelse af regnvand fra hele projektområdet. Kanten af regnbedet udformes harmonisk og uden lodrette spring, så de ikke udgør en trafiksikkerhedsmæssig risiko ved fald.

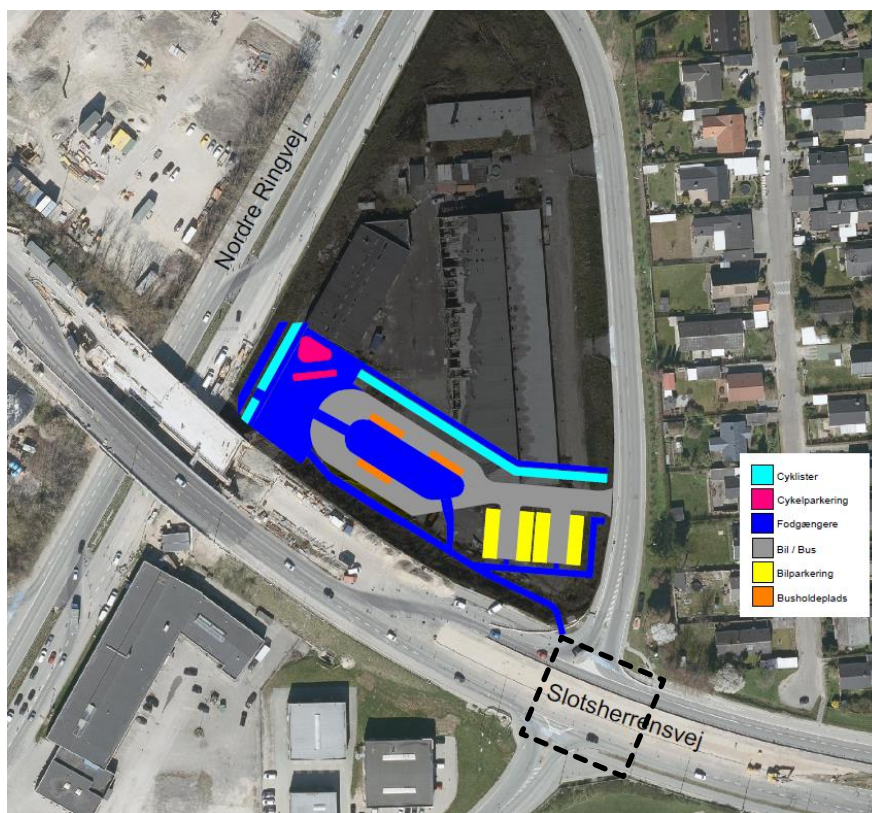
Parkeringspladserne placeres i projektområdets sydøstlige område, umiddelbart lige efter indkørslen til projektområdet. Der laves bufferzoner på 1 meter til inventar langs parkeringspladserne så det i fremtiden vil være muligt at opsætte ladestander til el-biler.

Handicapparkering og afsætningspladser placeres langs det sydligste fortov i umiddelbar nærhed af både letbaneperronen og busperronen.

---

<sup>1</sup> I henhold til vejreglen "Trafikterminaler" samt kørekurver ved køremåde A (BUS 13,7m)

## TRAFIKALE FORHOLD



Figur 4 Dispositionsforslaget for letbanestationsforpladsen er vist på et luftfoto for at det er muligt at se, hvordan forslaget er sammmentænkt eksisterende forhold på lokaliteten. Det skal bemærkes, at der siden luftfotoet er taget, er etableret et 4-benet signalanlæg, hvor midterrabatten er afbrudt i modsætning til tidligere, hvor der kun kunne køres højre-ud fra sidevejene. Placeringen af signalanlægget er vist med den sorte stiplede firkant.

I dispositionsforslaget er den forholdsvis smalle, rektangulære grund en binding for, hvordan det er muligt at indrette forpladsen efter forskellige busholdeprincipper. Der er afsøgt forskellige mulige løsninger i skitseringen. En Ø-løsning, hvor busserne kører ”med uret” rundt om en midter-Ø til passagerer og fodgængere, er den mindst arealkrævende, når der tages højde for god trafikafvikling og trafiksikkerhed på letbanestationsforpladsen.

Fordelene ved denne løsning er:

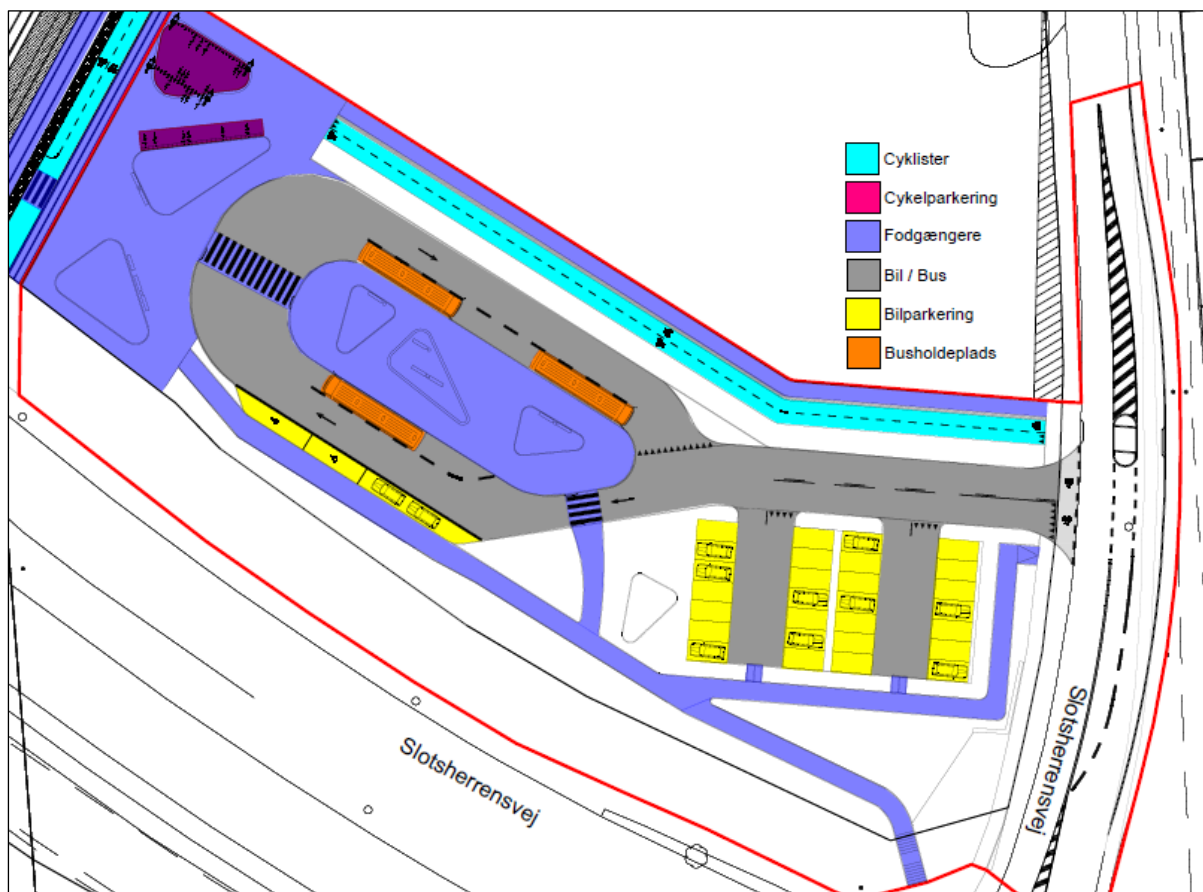
- Busholdepladserne er samlet ét sted
- Der er ingen bakkende busser ud fra holdepladserne
- Der er kun få biler i cirkulationsområdet (kun afsætning, taxi og handicapparkering)
- Det er let at orientere sig som passager
- Der er korte og overskuelige skifteveje
- Krydsninger mellem bil/busser og fodgængere er reguleret med fodgængerfelt
- Der er ikke konflikter mellem udstigende passagerer og cyklister
- Der er god mulighed for placering af byinventar som buslæskærme, siddepladser, belysning, mandskabsskur, toiletfaciliteter o.l.
- Der skabes areal til beplantning
- Der er mulighed for at placere afsætningspladser tæt på både bus og letbanestation
- Bilister til pendlerparkeringspladsen skal ikke benytte cirkulationsarealet

Ulemper ved løsningen er:

- Pendlerparkeringspladsen er placeret langt fra letbanestationen

I udformningen af pladsen er busserne placeret så tæt på det nye letbanestop på Nordre Ringvej som muligt. Dette gøres for at gøre skiftet mellem transportmidlerne, letbane, og busserne, så let som muligt og dermed fremme brugen af kollektiv transport.

På figur 5 er Ø-opstillingen vist uden baggrundskort. Her er arealerne til forskellige trafikanter farvet med forskellige farver, for at det er lettere at se, hvem der færdes hvor. I de efterfølgende afsnit er forhold for busser, cyklister, fodgængere og bilister beskrevet mere detaljeret.



Figur 5 Letbanestationsforpladsen er vist med forskellige farver, så det er lettere at se, hvor de forskellige trafikanter færdes på pladsen. Trafikanterne er vist som cyklister (turkis), fodgængere (blå) og biler/busser (grå). Der er også vist, hvor der er cykelparkering (lilla), bilparkering (gul) og busholdeplads (orange).

## Busser

I Ø-løsningen er det en væsentlig fordel, at busserne kun kører ligeud, og undgår at skulle bakke. Denne løsning giver langt bedre trafikssikkerhed, end når busserne er nødsaget til at bakke.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Cirkulationsområdet og øen er skitseret som det er angivet i Vejreglen "Trafikterminaler og knudepunkter", hvor der er benyttet køremåde A

Adgangsvejen ind til området er 7,5 meter bred. Denne bredde er valgt, for at der er kørespor på minimum 3,5 meter, hvilket er anbefalingen for veje med bustrafik. Adgangsvejen er desuden placeret så langt fra krydset på Slotsherrensvej som muligt, for at sikre at der ikke er tilbagestuvning af ventende trafik fra krydset til den nye overkørsel, hvilket skaber bedre mulighed for at komme ind og ud fra området. Vejen er tilsluttet uden gennemført fortov, da der ikke forventes meget fodgængertrafik langs rampen. Vejens udmunding i ramperne er tilpasset efter bussernes kørekurver for at komme ind/ud af området.

Der er etableret plads til tre holdende busser, da dette er kravet jf. lokalplanen. Det forventes, at den ene af de tre busser har endestation ved letbanestationsforpladsen. Busholdepladserne er dimensioneret til 13,7 meter, og der er 12 meters afstand mellem de to nordligste busholdepladser, som foreskrevet i vejreglerne. Denne afstand sikrer, at den forreste bus kan komme ind på sin holdeplads, samtidig med at den bageste bus er standset på sin plads. I løsningen er det vurderet, at det er muligt at udvide øen mod øst, hvis der skulle blive behov for en holdende bus mere. Det kræver, at et stykke af "den grønne trekant" inddrages, og dermed kan der blive plads til to holdende busser på sydsiden af øen, hvis areal til mandskabsfaciliteter ikke tages i brug.

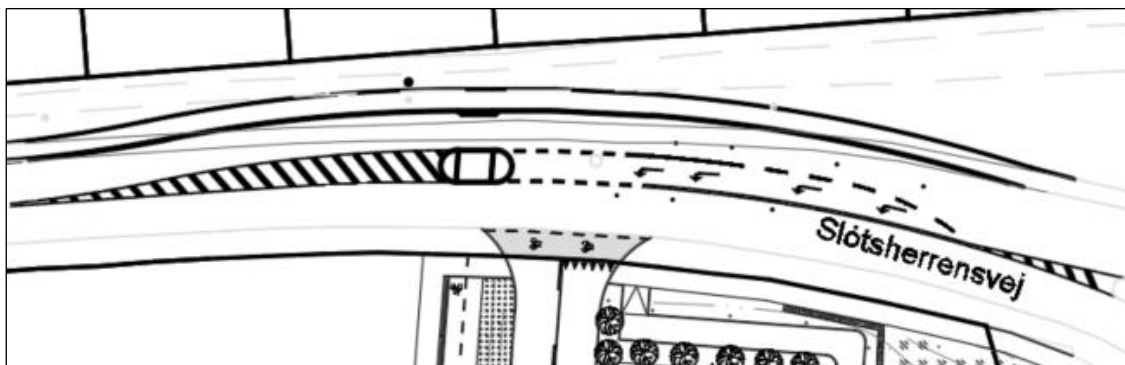
Der etableres *ikke* en vejadgang mellem letbaneforpladsen og de kommende boliger i nord for projektområdet. Dette er angivet som en mulighed jf. lokalplanen, men det er vurderingen, at de trafiksikkerhedsmæssige ulemper med biltrafik på tværs af stationsforpladsen og boligområdet, er for store i forhold til gevinsten ved at åbne for denne adgang for biltrafik.

Det er ikke ønskeligt med biltrafik i cirkulationsområdet, hvor der er mange krydsende fodgængere. Ligeledes vil det skabe meget ringe trafiksikkerhed for lette trafikanter på den dobbeltrettede cykelsti og for fodgængere på fortovet. En vejadgang mellem stationspladsen og boligområdet vil kræve en del mere areal, da der grundet trafiksikkerhed ville skulle etableres en ekstra kørebane. Det vurderes, at en adgang ikke skaber væsentlig bedre fremkommelighed for bilisterne, men til gengæld vil det skabe meget ringere trafiksikkerhed for lette trafikanter på den dobbeltrettede cykelsti og for fodgængere på fortovet. Ligesom forbindelsen og trafiksikkerheden for fodgængere mellem projektområdet og boligområdet også vil forringes væsentligt.

### **Cyklister og cykelparkering**

Der etableres en dobbeltrettet cykelsti med en bredde på 3,0 meter, der leder cyklister fra rampen ved Slotsherrensvej til stationsforpladsen. For at cyklister fra rampen på Slotsherrensvej kan komme sikkert hen til den dobbeltrettede cykelsti, etableres en krydsningshelle på rampen jf. fig. 6. Krydsningshellen sikrer, at cyklisterne kan krydse vejen i to tempi. For at få plads til krydsningshellen skal vejen (Slotsherrensvejrampen) udvides, og der vurderes at være tilstrækkeligt areal til rådighed ved énsidig udvidelse mod øst. I forbindelse med krydsningshellen skabes også mulighed for etablering af en kort venstresvingsbane. Svingbanen skal ligeledes modvirke risikoen for, at der ved indkørsel til stationsforpladsen opstår tilbagestuvning af køretøjer mod signalanlægget ved Slotsherrensvej.

For enden af den dobbeltrettede cykelsti etableres 50 overdækkede cykelparkeringspladser inkl. 4 pladser til ladcykler samt 24 dockingstationer uden overdækning til bycykler.



Figur 6 Skitse af krydsningshelle på rampen ved Slotsherrensvej, der giver sikker forbindelse til den nye dobbeltrettede cykelsti. Krydsningspunktet ligger uden for projektområdet på offentlig vej.

Hovedstadens Letbane etablerer også en dobbeltrettet cykelsti på en delstrækning på Nordre Ringvej på østsiden af vejen ved letbanestoppet. Der er ikke behov for cykelforbindelse mellem de to dobbeltrettede cykelstier, da den øst-vestgående sti kun er for at komme til letbanestationen eller til busholdepladsen. Den er derfor ikke tænkt som en gennemkørselsfunktion, og det er vurderet, at andre ruter er langt mere attraktive.

Regnbedet, placeret mellem cykelsti og vejbane, forhindrer uhensigtsmæssig adfærd, hvor cyklisterne og gående kan komme til cirkulationsøen over cirkulationsvejen. Den letteste løsning for cyklisterne bliver dermed at køre til cykelparkeringen og stille sin cykel der. Der etableres heller ikke andre muligheder for at krydse regnbedet, da det er vurderet, at der ikke er krydsningsbehov at tilgodese. Brugere af parkeringspladserne forventes at benytte det sydlige fortov, da de formentlig er pendlere til letbanen eller busserne. Såfremt de skal med bussen, kan de også komme til øen via det østlige fodgængerfelt. På hver side af regnbedet etableres en banket på 50 cm. Det er for at sikre, at der er lidt ekstra areal inden skråningen, hvis der trædes ud over fortovet, eller hvis to cyklister ved et uheld strejfer hinanden og utilsigtet falder i retning mod regnbedet.

### Fodgængere

Det er sikret, at der er gode gangforbindelser mellem alle forventede lokaliteter. Fortovene er skitseret med en normalbredde på 2,5 meter, der sikrer at alle mødesituationer mellem fodgængere er muligt. Foran afsætningspladserne og handikapparkeringspladserne er bredden af fortovet udvidet til 3,0 meter, for at åbne bildøre ikke tager plads på gangarealet.

Der er sikret god adgang til øen, da der er etableret to trafiksikre krydsninger i form af fodgængerfelter. Det er kun bustrafik og enkelte biler, til afsætning og handikapparkering, der kører over fodgængerfelterne, og dermed er antallet af potentielle konflikter minimeret.

For fodgængerne er der også sikret en adgang direkte fra lyskrydset ved Slotsherrensvej. Da der er en del terrænforskel i dette område, er den sidste del af stykket anlagt som trappe. Det er desværre ikke muligt at etablere en løsning med en rampe på stedet pga. terrænforskellene, men fortovet inde på grunden og på Slotsherrensvejrampen kan benyttes som fodgængeradgang med god tilgængelighed.

Cirkulationsøen er tilgængelig for fodgængere fra to sider, og det er let at komme til den som fodgænger fra letbanen, cykelparkeringspladsen, bilparkeringspladsen, det nye boligområde, Nordre Ringvej og Slotsherrensvej. På øen er der mulighed for at have mange passagerer samlet samtidig, da arealet ikke er begrænset, som i mange andre busperronløsninger. Dette er også til gavn for grupper med funktionsnedsættelser, som kan kræve ekstra areal til udstigning.

### Bilister og bilparkering

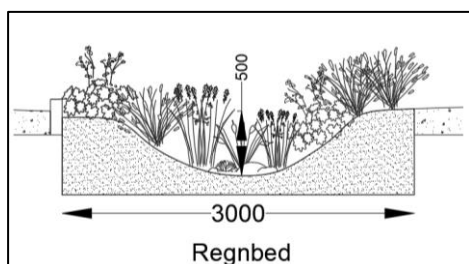
I lokalplanen er der foreskrevet, at der skal etableres 25 parkeringspladser. I dispositionsforslaget er der med den valgte geometri gjort plads til 28 parkeringspladser. Det forventes, at det primært er pendlere til letbanen og busserne, der benytter parkeringspladserne. Ved alle parkeringspladser friholdes en bufferzone på 1 meter, så der i fremtiden vil være mulighed for at opsætte ladestandere. I den forbindelse udlægges tomrør mellem alle parkeringspladser, så de er forberedt til etablering af strømforsyning.

### Oversigtsareal ved overkørsel

For at sikre tilstrækkeligt oversigtsareal ved udkørsel fra stationsområdet til Slotsherrensvejsrampen, skal det sikres at der ikke etableres bygninger, større beplantning eller andre sigthindrende genstande inden for oversigtsarealet. På plantegningen nord for overkørslen er vist en skravering af oversigtsarealet, som går ind over lokalplanområdet. Oversigtsarealet er målt 3 meter bag vigelinjen og 95 meter ad vejen i henhold til vejreglerne ved en planlægningshastighed på 50 km/t. I oversigtsarealet kan etableres beplantning eller lignende i en højde på maksimalt 80 cm. Såfremt oversigtsarealet ikke friholdes, vil Slotsherrensvejrampens vejforløb i en kurve bevirke, at udkørsel fra grunden vil være forbundet med risiko.

### REGNVANDSHÅNDTERING

På forpladsen håndteres regnvandet ved at lede al regnvand til et regnbed mellem vejbanen og cykelsti, hvor regnvandet forsinkes. Regnvandet nedsives ikke, da en del af området er forurenset og i øvrigt er separatkloakeret. Området er desuden placeret meget tæt på Harrestrup Å, der løber umiddelbart nord for området.

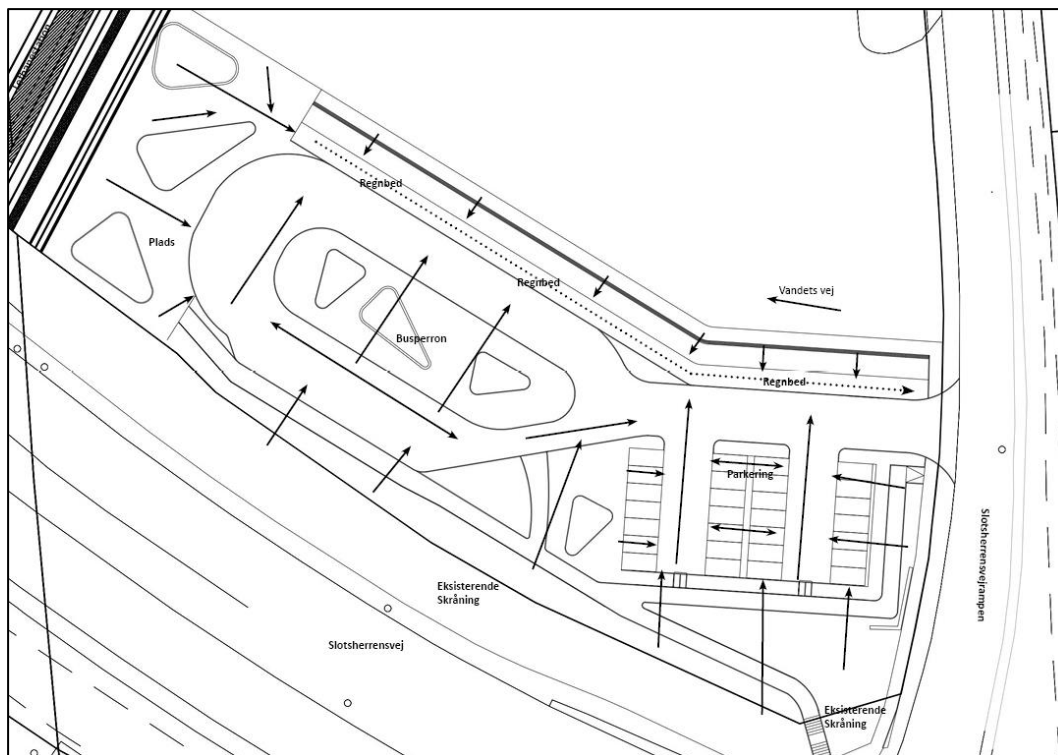


Figur 7 Snit Regnbed

I dimensionering af regnbedet er regnet med nedenstående forudsætninger:

- Der dimensioneres til en 5 års hændelse.
- Der er ingen krav til rensning inden udledning til kloakken
- Klimafaktoren er 1,3.
- Afledningsretten er 100 l/s/ha
- Afløbskoefficienten er 0,28
- Længde af rende/grøft er ca. 115 m
- Oplandsarealet er ca. 7000 m<sup>2</sup>
- Den gennemsnitlige befæstelsesgrad er ca. 70 %
- Total areal \* Befæstelsesgrad = Befæstet areal, 0,7 ha x 0,7 = 0,49 ha
- Resultatet bliver et volumen på ca. 85 m<sup>3</sup>, der skal fordeles over ca. 115 m regnbed

På figur 8 ses hvordan pladsen afvandes under fremtidige forhold. Al regnvand fra arealet ledes til regnbedet. Regnbedet tilkobles eksisterende spildevandskloak i Slotsherrensvejrampen.



Figur 8 Afvanding af projektområdet

I kantstenen mellem vejbane og regnvandsbed, laves der mellemrum i kantsten, enten med rist eller uden så regnvandet ledes ind i regnbedet.



Figur 9 Eksempel på rist i kantsten

## TILGÆNGELIGHED, SIKKERHED OG TRYGHED

Forpladsen anlægges med fokus på god tilgængelighed og trafiksikkerhed. Stationspladsen udformes, så det bliver trygt at færdes og opholde sig.

Der er fokus på følgende punkter i pladsens indretning og udformning:

- Der etableres ind- og udvendige ramper i alle ganglinjer ved kantstensopspring.
- Ledelinjer etableres på fortove og pladsarealer efter gældende regler og retningslinjer, placering af disse sker i senere projektfaser og fremgår derfor ikke af materialet
- Der etableres tryghedsskabende belysning, så hele projektarealet oplyses og det dermed bliver trygt at færdes hele døgnet. Belysningsmaster er placeret foreløbigt, og der vil blive lavet belysningsberegninger i senere projektfaser Der skal så vidt muligt bruges belysning i henhold til Rødovre Kommunes design manual.
- Der placeres bænke strategiske steder, til hvil og ophold.

- I beplantede områder er der fokus på gennemsigtighed og tryghed, så der ikke skabes gemmesteder og mørkearealer.

### BELÆGNING

På fortove samt busperron og pladsen mellem letbanestationen og busperronen foreslås det at etablere klinkebelægning i rødlige nuancer. Dette gøres for at skabe sammenhæng med den kommende ID-linje, der går langs Slotsherrensvej.

Et af de gennemgående identitetsskabende elementer på ID-linjen er netop fortove af røde teglklinter.

For at gøre Letbanestationsforpladsen til sit eget sted og understrege dennes placering i Rødovre Kommune, foreslås det at videreføre klinkebelægningen til pladsen. Klinkebelægningen kan anlægges i afvigende farver og varierende mønstre for at understøtte og synliggøre de forskellige færdselsarealer, fx omkring cykelparkeringen. Hvis der arbejdes videre med klinkebelægning er det vigtigt at sikre, at ledelinjer fremstår tydelige i kontrastfarve i forhold til den omkringliggende belægning.



Figur 10 Reference af foreslået belægning til Stationsforpladsen, Islev Kirke

### BEPLANTNING

Beplantningen på Stationsforpladsen skal være rumskabende og skabe frodighed og sanselighed. Langs den eksisterende skråning skal beplantningen ligeledes være skalaformidlende.

I nedenstående ses de forskellige slags beplantning og grønne elementer på Stationsforpladsen.



Figur 11 Beplantningselementer på Stationsforpladsen

På pladsen og busperronen etableres rumskabende bede med opstammede letløvede træer, mindre buske og underbeplantning af stauder og græsser. Denne beplantning går igen i det grønne areal mellem den eksisterende skråning og det sydlige fortov, samt i trekantsarealet i forlængelse af parkeringspladsen.



Figur 12 Referencebillede beplantning, plantebede på plads og busperron

På overdækningen af cykelstativerne samt den læskærmende overdækning på busperronen, foreslås det at etablere grønne sedumtage, dette for at bidrage til biodiversiteten, skabe grønne rum i flere etager, samt som en del af regnvandsløsningen.



Figur 13 Reference Sedumtag. Kilde: Frederiksberg Forsyning

Parkeringsområdet omkredsnes af rækker af opstammede letløvede træer med underplantning af blomstrende stauder.

På den eksisterende skråning plantes der mindre blomstrende buske i højde på maksimalt 1½ meter, da det er vigtigt for skalaformidlingen at beplantningen ikke bliver for høj og utryghedsskabende.

I regnbedet plantes urter og græsser som kan tåle lejlighedsvis våde forhold.



Figur 14 Reference Regnbed i Carlsbergbyen

Ved udvælgelse af beplantningen er det vigtigt at have fokus på frodighed, visuel kvalitet, biodiversitet og fremtidig drift. Ligeledes skal der i arbejdet med beplantningen sørges for, at der er fokus på tryghed og gennemsigtighed, så der ikke skabes mørke og utrygskabende områder på pladsen. Det skal også sikres, at beplantningen ikke bidrager til pollengener.

For at skabe variation i beplantningen og forlænge årstiderne kan man i de næste projektfaser arbejde med forskellige grenfarver, blomstringstidspunkter og høstfarver, samt stauder med flotte vinterstandere og lægning af løg, som kan give farver om foråret.

### BELYSNING OG INVENTAR

Byinventar og belysning skal så vidt muligt følge Rødovre Kommunes designmanual.

I forslaget arbejdes der med to forskellige slags belysning.

Mellem cykelsti og fortov etableres en halv meter bred inventarzone, hvor der er placeret belysningsmaster. Dette sikrer, at gang og cykelstien er oplyst i den mørke tid, og det leder til større tryghed. Der etableres ligeledes mastebelysning på parkeringspladsen, samt det sydlige fortov

På busperronen og pladsen mellem letbanen og perronen etableres master med spots, så det er nemmere at retningsbestemme belysningen og sikre den bedst mulige belysning, hvor der er behov for det.



Figur 15 Forslag til mastebelysning, den fås både med enkelt- og dobbeltlygte. Kilde bega.com



Figur 16 Forslag til Spotbelysning på Busperron og Pladsareal.

På både busperronen og på pladsarealet er der placeret bænke til ophold og til at hvile benene, når man venter på bus og letbane, og i forbindelse med bænkenes placeres skraldespande. Bænkene skal have arm- og ryglæn så der sikres tilgængelighed for alle. På perronen er nogle af bænkenes overdækkede, så man kan vente i læ for regn og vind.



*Figur 15 Rødovrebenken.*

I den videre planlægning kan faciliteter som yderligere læskure, mandskabs - og toiletfaciliteter, rejsekortsscannere, pyloner, realtidsinformationskilte mm. tænkes ind i forslaget. Der er tilgængelige arealer til rådighed i dispositionsforslaget, der sikrer at det er muligt at placere nødvendigt byrumsinventar. Der er indledningsvis reserveret plads til mandskabsfaciliteter for buschauffører i den grønne trekant ved parkeringsarealet. Lokalplanen muliggør mindre servicebygninger på maks. 250 kvadratmeter samlet set.