



En grønnere bevægelse i forstaden Greve Kommune

En grønnere bevægelse i Greve Kommunes byområder ved brug af kommuneplanen som strategisk værktøj

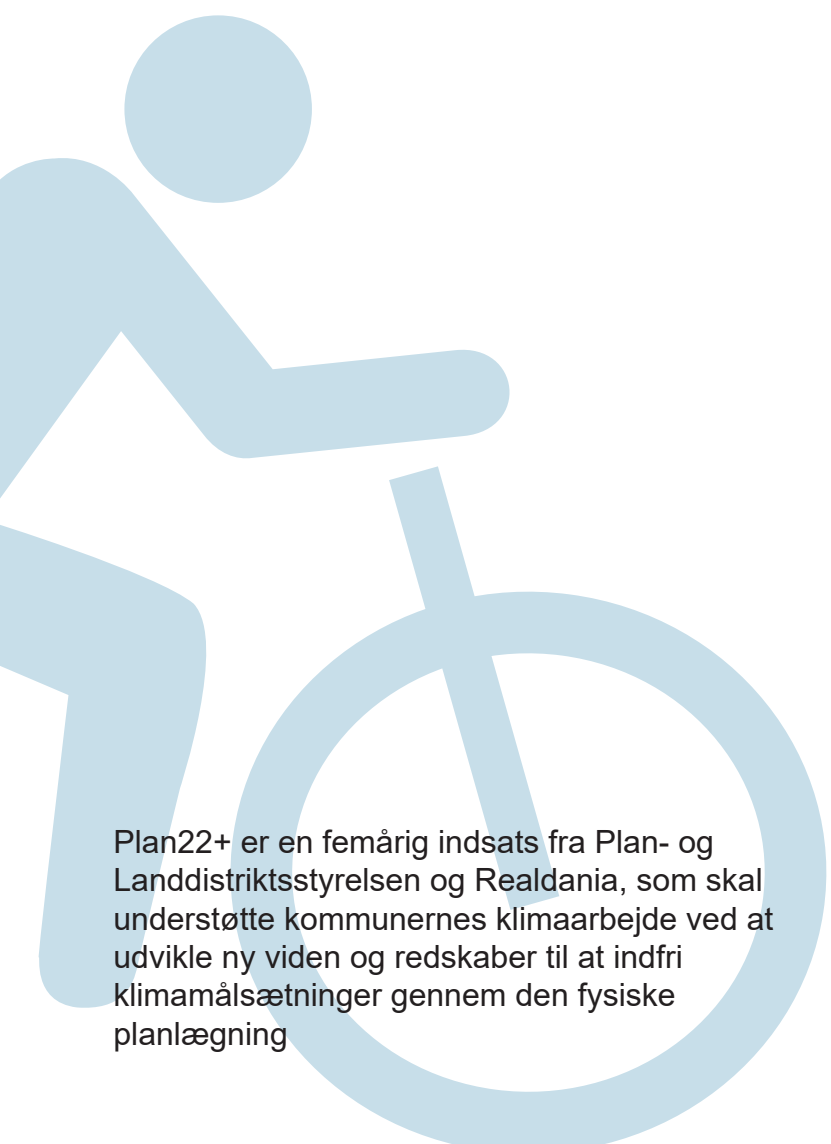


Greve
Kommune

PLAN
22+

[planværkstedet]

Indhold



Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som skal understøtte kommunernes klimaarbejde ved at udvikle ny viden og redskaber til at indfri klimamålsætninger gennem den fysiske planlægning

Projekt og metode	4
Hovedpointer	5
Hvad siger borgerne	6
Konklusion	7
Refleksion	9
Sådan ser vi ud	10
Grøn/blå struktur	12
Infrastruktur	14
Stinettet i dag	16
En trædesten til grønnere forbindelser	18
En sammenhængende grøn struktur og et robust stinet	20
Stier som en del af byens liv	22
Principper for fremtidens stier	24
Forslag til retningslinjer til kommuneplanen	25
Eksempel 1 Karlslunde Station	26
Eksempel 2 Olsbækken	28



Plan- og
Landdistriktsstyrelsen



Realdania

Intro

En grønnere bevægelse i forstaden

Greve Kommune har med støtte fra Plan22+ udarbejdet denne publikation, hvis formål er at undersøge, hvordan kommuneplanen kan fremme lysten til at bevæge sig til fods og på cykel ved at sætte fokus på de grønne strukturer i byen. Flere videnskabelige artikler understøtter teorien om, at nærhed til grønne områder øger lysten til at være fysisk aktiv. Målet er at få folk til at bruge bilen mindre på de korte distancer (0-5 km), da flere mennesker på stierne og færre i bilerne er en nem og enkel måde at reducere CO₂-udledningen på.

I projektet kortlægges den grønne struktur og stinettet i byområderne, og der formuleres både principper med fokus på den grønne struktur langs stierne og forslag til retningslinjer til kommuneplanen. Et mål er at kunne inspirere andre geografisk tilsvarende kommuner til at arbejde med at bruge kommuneplanen til at koble den grønne struktur i byen med det eksisterende stinet, og dermed få folk til at cykle og gå mere.

Hvad kendetegner Greve Kommune?

Greve Kommune er overvejende udbygget op gennem 60'erne og 70'erne, hvor man planlagde for en funktionsopdelt by, hvor bl.a. vej- og stisystem er adskilt. De separate stisystemer øger trafiksikkerheden, så børn f.eks. trygt kan cykle til skole. Men de adskilte stisystemer gør også, at stierne f.eks. kan føles utrygge.

Stinettet er med årene ikke alle steder fulgt med byudviklingen, og flere steder er der ikke tænkt på tværs af byudviklingsområder. Det betyder, at der er flere "missing links". Samtidig skaber de adskilte veje og stier også gode vilkår for bilisterne, som gør, at bilen er det fortrukne transportmiddel – selv på de korte distancer på 0-5 km (Transportvaneundersøgelse 2023). Greve Kommunes Klimahandlingsplan 2050 har et mål om, at kommunen skal være CO₂-neutral i 2050. I Klimahandlingsplanen kan man læse, at 49,1 % af kommunens samlede CO₂-udledning (baseline fra 2019) kommer fra transportsektoren. Derfor er der bl.a. også fokus på at få ændret folks transportvaner, så de i højere grad går eller tager cyklen – hvilket dette projekt har til formål at understøtte.

På vegne af Greve Kommune vil jeg gerne takke Plan22+/Realdania for at støtte projektet. En stor tak skal også lyde til de borgere, som har været medvirkende til, at projektet kunne lykkes og ikke mindst kvalificere projektet med deres lokale erfaringer og viden. Tak til både dem, der har givet input via Facebook og til dem, der blev interviewet ude i virkeligheden.

Rigtig god læsning!

Borgmester Pernille Beckmann



Projekt og metode



"Stisystemet er jo genialt tænkt, da man tegnede det i 60'erne"

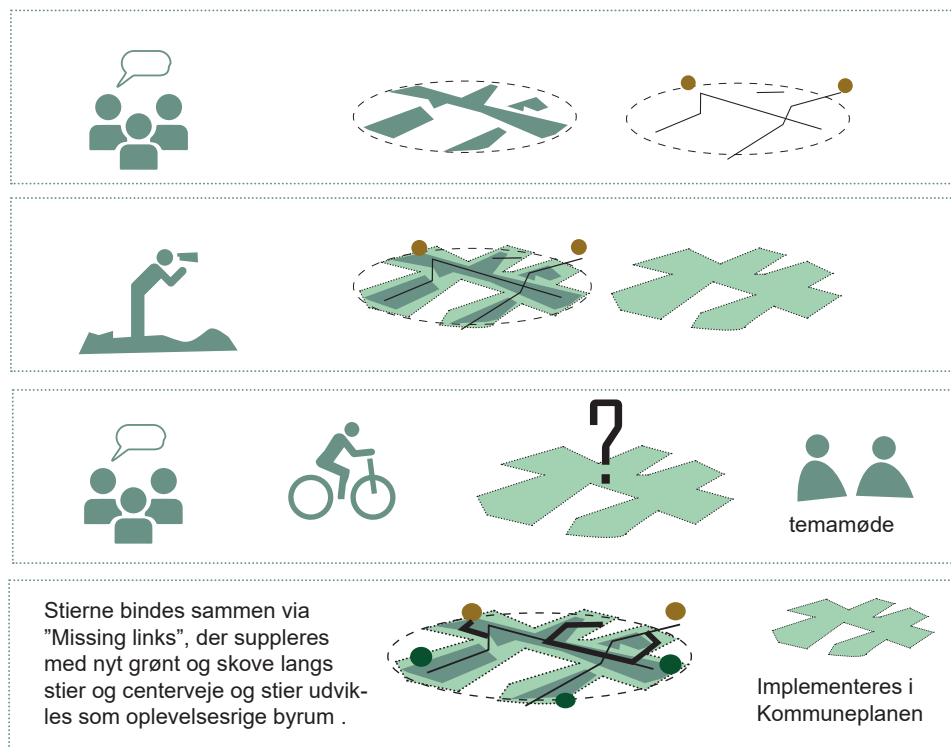
Hvad har vi undersøgt og hvorfor

Plan 22+ projektet fokuserer på, hvordan kommuneplanen som værktøj kan bruges til at forbedre stinettet for bløde trafikanter ved at styrke sammenhængen mellem de grønne strukturer og stierne i byen. Mere kontakt til natur og bedre tilgængelighed til udvalgte væsentlige punkter i byområderne skal understøtte lysten til at bevæge sig til fods og på cykel på de korte distancer. Det langsigtede mål er, at det vil medvirke til at nedsætte CO₂-udledningen fra biltransport.

I projektet er følgende blevet undersøgt:

- Den eksisterende grønne struktur i byområdet
- Det eksisterende stinet
- De væsentligste punkter i byområderne, som stinettet skal sammenbinde og sikre god og sikker adgang til
- Borgernes viden om "missing links" i stinettet, der kan sikre smutveje og et mere sammenhængende stinet med en øget tilgængelighed
- Potentialet for at udvikle og sikre den grønne struktur og mulighed for skov langs hovedstinettet, som input til kommuneplanen og Grønt Danmarkskort i byområderne

Metode og proces



Afsæt

På møder og workshops internt i Greve Kommune er eksisterende viden delt og projektets mål og fokus identificeret.

Analyser

Via kortanalyser og feltregistreringer er stierne, den grøn/blå struktur samt punkter med udfordringer og potentialer blevet kortlagt og analyseret.

Inddragelse

Borgernes input til missing links og smutveje er kortlagt via Facebook (262 svar) og på 3 voxpops i Greve Midtbycenter, Krogårdsskolens SFO og Greve Idræts- og Fritidscenter.

Plan

Med afsæt i analyserne og borgernes indspil er der udarbejdet et udkast til en samlet overordnet stistruktur og grøn/blå struktur, der er beskrevet med forslag til retningslinjer til brug for kommuneplanen.



Hovedpointer

Hvad har processen lært os

Tænk på tværs

Workshoppen med tværfaglige input gav et godt fundament for projektet. Viden om igangværende indsatser og ønsker fra forskellige fagområder gør det mere oplagt at tænke synergi i projektet.

Sørg for et godt datagrundlag - og sorter

GIS giver et godt datagrundlag men indeholder også mange informationer. Derfor er det vigtigt at sortere og prioritere i, hvad der er relevant, og alene vise det, der er vigtigt for projektet. Herudover kan andre planer og lign. være relevante i arbejdet.

Tag ud at se

Den fælles feltregistrering på cykel rundt i kommunen var meget givende: At cykle sammen på stinettet og opleve de udvalgte steder giver et realistisk og hurtigt blik for, hvor der er udfordringer og hvilke løsninger, der er realiserbare.

Inddrag borgerne - de er eksperter

Ved at inddrage borgerne er der kommet en bred vifte af input, ideer og viden til projektet. Projektets forskellige former for inddragelse har vist sig givende i forhold til at få forskellige aldre og borgere fra forskellige dele af kommunen til at byde ind. Husk kort til at tegne på og tag citater og billeder undervejs. Det giver et godt materiale at arbejde med efterfølgende.

Zoom ind og ud

I projektet er der arbejdet både i den helt store skala og med konkrete nedslag. Det har gjort projektet virkelighedsnært og samtidig strategisk, således at udvalgte principper kan indgå som retningslinjer i kommuneplanen og hermed blive politisk forankret - mens andre principper kan virke i en mindre skala og mere direkte ved konkrete handlinger.

Hvad siger borgerne

For at få et godt kendskab til de veje og stier Greveborgerne færdes på til dagligt har der i projektet været anvendt to forskellige inddragelsesmetoder; en spørgeundersøgelse på Facebook og tre voxpopinterviews på tre forskellige lokationer.

Det har givet et godt indblik i, hvad borgerne lægger vægt på, hvis man skal tage cyklen frem for bilen - og mere konkret, hvor der er mulighed for lokale initiativer, som kan forbedre kommunens stiforbindelser.

Facebook

Kommunen har spurgt borgene via Facebook om, hvor der mangler stiforbindelser og hvor der er mulighed for smutveje, som vil gøre det lettere at cykle eller gå. Der kom ialt 266 gode idéer og konkrete forslag, som er taget med i projektet. Der er især kommet mange ønsker til nye stiforbindelser og missing links i stinettet. Herudover har der været ønsker til vedligeholdelse af stier og mere belysning på udvalgte strækninger. Der har været et særligt fokus på:

- Greve Centervej, der opleves som utryk. Her har Byrådet besluttet at lave fortov og cykelsti fra Rema 1000 til Skovbo Allé
- Ønsker om cykelstier, der forbinder Tune og til Karlslunde, Greve og Hedeland ad Karlslunde Centervej, Tune Landevej, Mosede Landevej og Roskildevej
- Ønsker om at koble Mosegårdshaven til stisystemet og til Karlslunde Station
- Punkter med særlige udfordringer som fx stejle trapper og utrygge stier
- Bedre vedligeholdelse og lys på stierne

Voxpop

Der er foretaget interviews på følgende steder:

- Greve Midtbycentret, hvor der er interviewet ca. 30 personer, herunder flere gymnasieelever
- Kroggårdsskolens SFO, ca. 20 personer, primært forældre
- Greve Idræts- og Fritidscenter, ca. 15 personer, herunder idrætsudøvere og forældre til idrætsudøvere

Der er mange, både unge og ældre, der cykler. Mange er glade for stierne i Greve Kommune. Særligt dem, der er vokset op med stierne og kender systemet synes, at stierne er gode. For tilflyttere kan det være sværere at finde rundt, og der efterspørges bedre skiltning og wayfinding.

Banestien (stiforløbet langs jernbanen) nævnes som en god sti, mens stierne langs de store veje generelt kan føles utrygge ved rundkørslerne. Tunnellerne kan være utrygge, selvom der er belysning. Flere ønsker cykelbroer i fremtiden frem for, at det er cyklerne der skal "under jorden".

Flere forældre lærer børnene stierne og de mest sikre steder at krydse vejene at kende, før de kan cykle på egen hånd. Kroggårdsskolens SFO's tiltag med at tilbyde cykelture er et godt initiativ, der giver børn mulighed for at prøve at cykle sammen med voksne. Praktik omkring arbejdstid og kørsel har betydning for, om man vælger at cykle med sit barn til skole.

Det nævnes, at det er en udfordring at kombinere offentlig transport og stierne. Fortove ved stoppestederne er ofte smalle, og flere steder ligger de i et andet niveau end busstoppestedet, hvilket kræver adgang via trapper. Det er en udfordring med barnevogn, eller hvis man er dårligt gående.

”

”Der mangler bænke til et godt hvil på ruterne. Det vil få flere ældre ud at gå, hvis de ved, at de kan få et hvil på turen.”

”I nabokommunen har man lavet skilte, så man kan finde rundt og kender ruterne længde, det er godt.”

”Der er faktisk en rigtig fin sti fra Hundige Strandvej og om til Vangeleddet, gennem en lille grøn passage, langs med campingpladsen.”

”Tunnelen ved Hedelyskolen - den er creepy!”



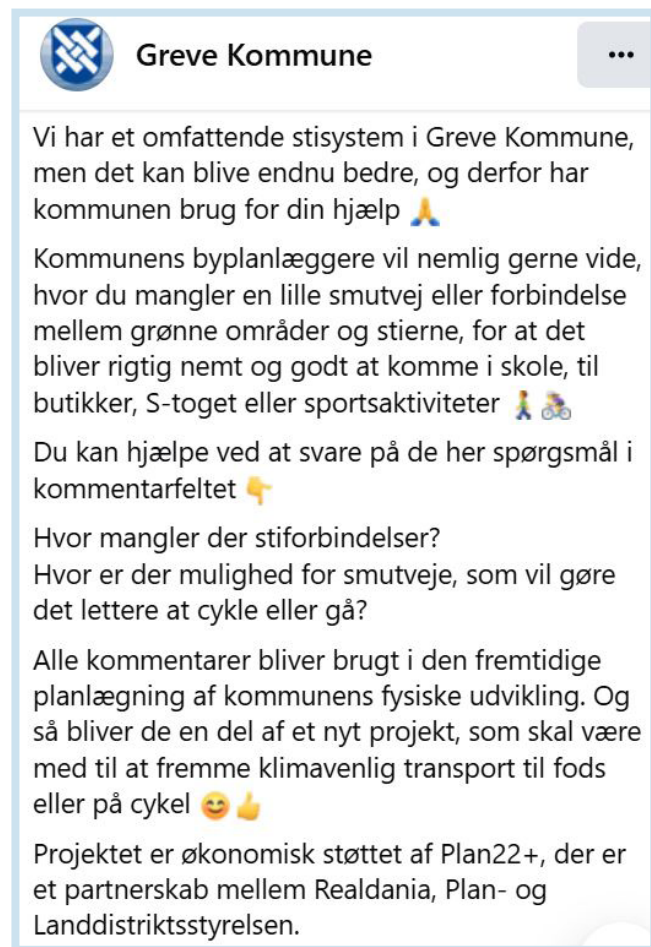
Konklusion

I forhold til det videre arbejde har borgerne givet en række input, som i hovedtræk omfatter:

- Det eksisterende stisystem er godt, men der mangler forbindelser enkelte steder. Herunder bl.a. til Tune og Karlslunde, men fx også til kysten
- Stationer, busstoppesteder og skoler er vigtige destinationer, hvor det er vigtigt at kunne komme til på cykel og med barnevogn
- Der cykles til skoler og fritidsfaciliteter. Her er det særlig vigtigt at sikre gode stier, så både børn og forældre kan cykle og føle sig trygge i trafikken
- Det er vigtigt, at stiforbindelserne føles trygge og rare at færdes på. Særligt omkring tunnellerne er der udfordringer
- Der skal gøres en indsats for at kunne finde rundt i stisystemet, både gennem bedre skiltning men fx også ved, at der findes et godt stikort
- Stisystemerne kan gøres mere attraktive, fx med bænke, beplantning og ophold, så de ikke opleves som bagsider og steder, hvor der ikke kommer mennesker
- Vedligehold og belysning har også betydning for, om man færdes på stierne



Facebookcitater



"Der mangler en cykelsti fra Greve Syd til Maglehøjgårdsvej i Tune, så det vil være muligt at cykle sikkert til Hedeland/Roskilde"

"Trappen for enden af Banestien ved Mosede Landevej bør fjernes og stien rettes til, så cykelstien ikke ender i en trappe."

"Det er svært at komme fra busstoppestederne til stierne. Der er smalt, og stierne ligger tit i forskelligt niveau, så man skal på gå trapper."

"Hvad med en sti direkte fra Mosegårdshaven, og op til stationen."

"Skolerne er et vigtigt sted at gøre det sikkert. Både for gående og dem på cykel og også dem der kommer med bus og som skal gå."

"Husk også at sætte penge af til vedligeholdelse af stierne."

”

"Stort ønske om bare en lampe på stien mellem Svanemosen og Mosede Kærvej. Stien bliver brugt af mange."

"Skift mellem stierne kan være en udfordring."





Refleksion

Refleksion over borgerinddragelsen

Facebook

Facebook har den fordel, at man når ud til mange mennesker, hvilket giver mange svar retur. Her er det vigtigt at gøre det enkelt og kun stille de vigtigste spørgsmål.

På facebook gives også svar på spørgsmål, som ikke er stillet. Disse kan evt. bruges i anden sammenhæng. Husk at afsætte ressourcer af til at gennemgå de mange svar og svare på evt. spørgsmål.

Voxpops

Voxpops, dvs. korte interviews på udvalgte steder, giver mulighed for at komme tættere på og spørge ind til borgernes svar.

Det er godt at være to til hver voxpop. Det giver mulighed for at én tegner og noterer, mens den anden kan koncentrere sig om dialogen.

Sørg for at komme ud på forskellige lokationer og tidspunkter på dagen. Det gør det lettere at ramme forskellige målgrupper.

Medbring kort eller andet til at tegne på, så de steder, der udpeges og drøftes, bliver konkrete.

Tag højde for årstiden. Tilrettelæg voxpops, så der evt. er mulighed for at trække i læ. Sørg for at få "tilladelse" til at stå ved de udvalgte lokationer.

Sidegevinst

Borgerinddragelsen har ikke alene givet gode input til projektet. Den har også skærpet opmærksomheden på at tage cyklen. Helt uden løftede pegefingre.

Sådan ser vi ud

”

DET SAMLEDE BYBÅND

En del af et samlet bybånd

Greve Kommune ligger ud til Køge Bugt i et sammenhængende bybånd, der strækker sig fra København til Køge. Et langstrakt bylandskab ud til kysten, der er opdelt af Fingerplanens indre grønne kiler, der skaber forbindelser mellem ”baglandet” og kysten. I Greve Kommune opdeler de grønne kiler bybåndet i byområderne Hundige, Greve og Karlslunde. I det åbne land vest for bybåndet ligger Tune.

I Plan 22+ projektet er der fokus på stiforbindelserne i bybåndet, og hvordan stierne sammenhæng kan styrkes og oplevelsen langs med stierne kan gøres mere grøn og tryk. Koblingen til Tune er også inddraget, da det har været et stort ønske fra borgerne.

”Stierne ligger tit på bagsiden og væk fra der, hvor der er mennesker.”

”Cykelnettet er fint.”

- Hav
- By
- Åbent land





Tåstrup

Hundige

Greve

Karlslunde

Grønne områder, hvoraf mange er udpeget som Fingerplanens indre grønne kiler opdeler bybåndet i byområderne Hundige, Greve og Karlslunde. Bag ved bybåndet i det åbne land ligger grønne områder, hvoraf flere indgår i Fingerplanens ydre grønne kiler, herunder den grønne kiles forlængelse omkring Kildebrønne, Rørmosekilen, golfbanen ved Tåstrup og den sydlige del af Hedeland. Mellem bybåndet og Tåstrup ligger landskabet åbnet.

0 1 2 km

Grøn/blå struktur



”Der er mange stier og løberuter i det grønne, fx er det gode stier ved Rævebakken”

DEN GRØN/BLÅ STRUKTUR

- Fingerplanenes indre kiler
- Fingerplanenes ydre kiler
- Naturområder og skov
- KP rekreative rammmer
- Beskyttede vandløb

Den grøn/blå struktur idag

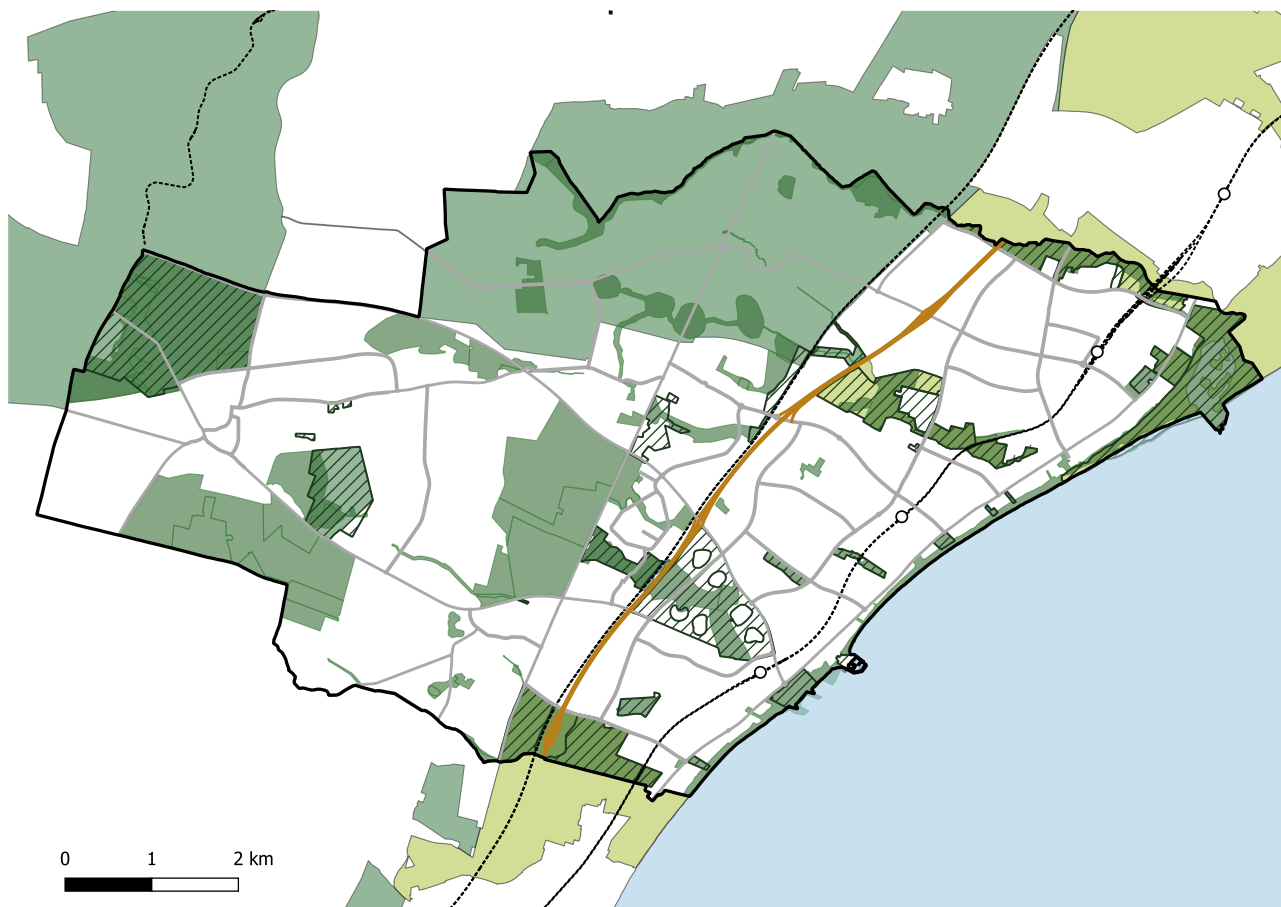
Den overordnede grøn/blå struktur i Greve Kommune består af kysten og det kystnære landskab og det åbne land vest for bybåndet. I lavninger og langs vandløb løber grønne kiler i øst/vestlig retning langs med Lille Vejleådal, Olsbækken, Rørmosen og Karlslunde Mose, der forbinder det åbne land med kysten.

Den grønne struktur består af Fingerplanens indre og ydre grønne kiler, de udpegede naturområder og økologiske forbindelser i kommuneplanen samt fredskove og beskyttede vandløb.

Opmærksomhedspunkter

- De grønne kiler går ikke helt ned til kysten
- Der er steder, hvor den grøn/blå struktur ikke hænger sammen eller kun består af sporadiske områder
- Den grønne struktur i byområdet er ikke sammenhængende, fx hvor det grønne viger for fx bygninger og trafik anlæg
- Der er potentiale for at styrke den grønne struktur ved at inddrage kommunale grønne arealer, græsrabatter langs veje og stier samt grønne områder ved større boligområder til nyt by-grønt og byskove

Kortet viser den grønne struktur



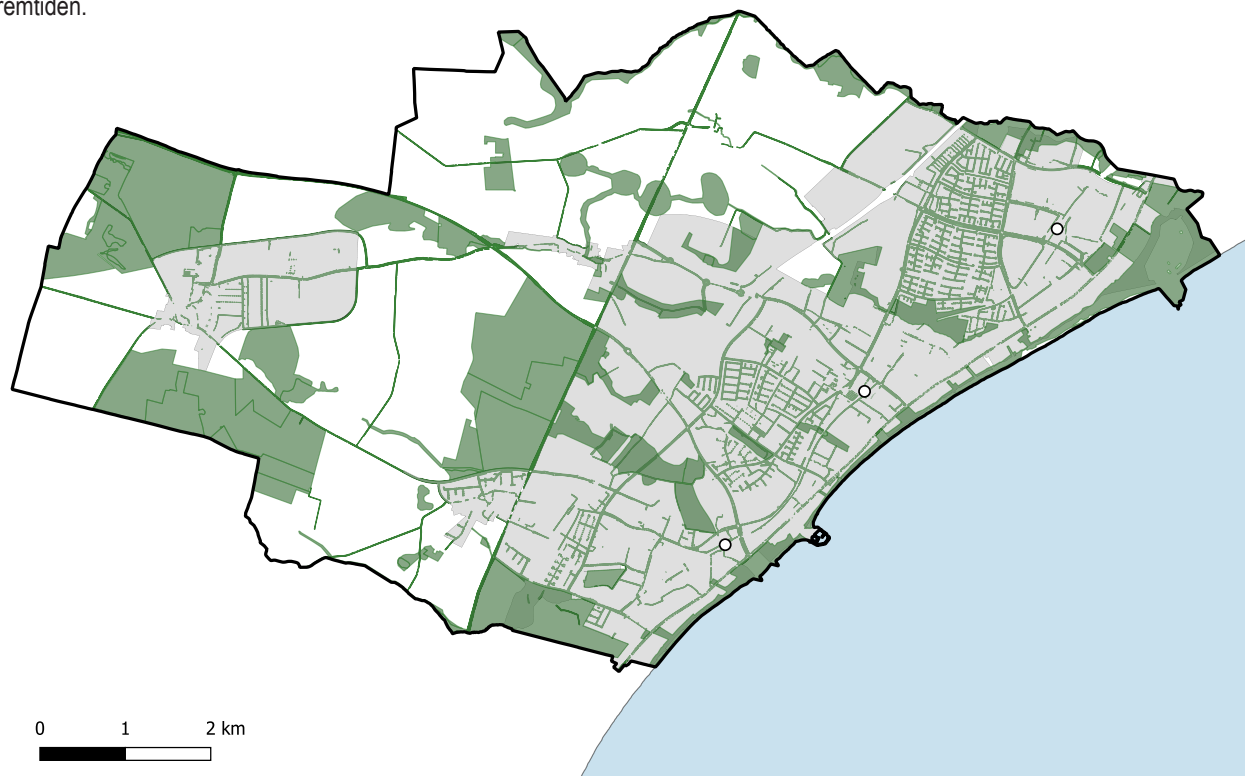


Naturområde langs Olsbækken



Grønne rabatter langs stiforløb

Kortet viser de kommunale grønne arealer og grønne rabatter langs stierne, der udgør et potentiale for at styrke den grøn/blå struktur i fremtiden.

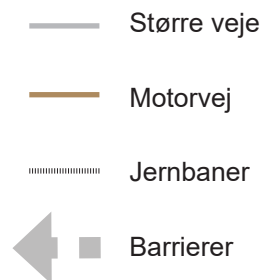


Infrastruktur

”

”Cykelstien ved motorvejen er utryg og mørk. Krydset ved motorvejen er meget mørkt, og de 5 veje i krydset gør det uoverskueligt og utrygt”

INFRASTRUKTUREN



Infrastrukturen

Infrastrukturen i Greve Kommune følger bybåndets overvejende nord/sydgående retning. Her ligger de store infrastrukturanlæg rytmisk placeret parallelt med kysten. Tættest på kysten løber først Strandvejen, herefter S-togslinjen, Køge Bugt Motorvejen, København-Ringstedbanen og tæt på bykanten Karlslunde/Greve Landevej.

De større tværgående veje er de store "centerveje": Hundigevej, Hundige Centervej, Greve Centervej, Mosede Landevej og Karlslunde Mosevej. Fra bybåndet og mod vest ud i det åbne land løber Gjeddeshalvvej, Tune Landevej, Grevevej og Karlslunde Centervej.

Opmærksomhedspunkter

- De store infrastrukturanlæg udgør barrierer i byområdet og gør det vanskeligt for bløde trafikanter at komme på tværs af byen i øst/vestlig retning
- Jernbanerne er vanskelige at passere for bløde trafikanter. Det kan ske via tunneller, der flere steder opleves utrygge
- De store veje kan være vanskelige at krydse sikkert for bløde trafikanter





Tune

Greve

Karlslunde

Hundige

0 1 2 km

Luftfoto med de større veje,
motorvej og jernbaner

Stinettet i dag

”

”Tunnelejerne er utrygge,
selvom der er belysning.”

Stierne

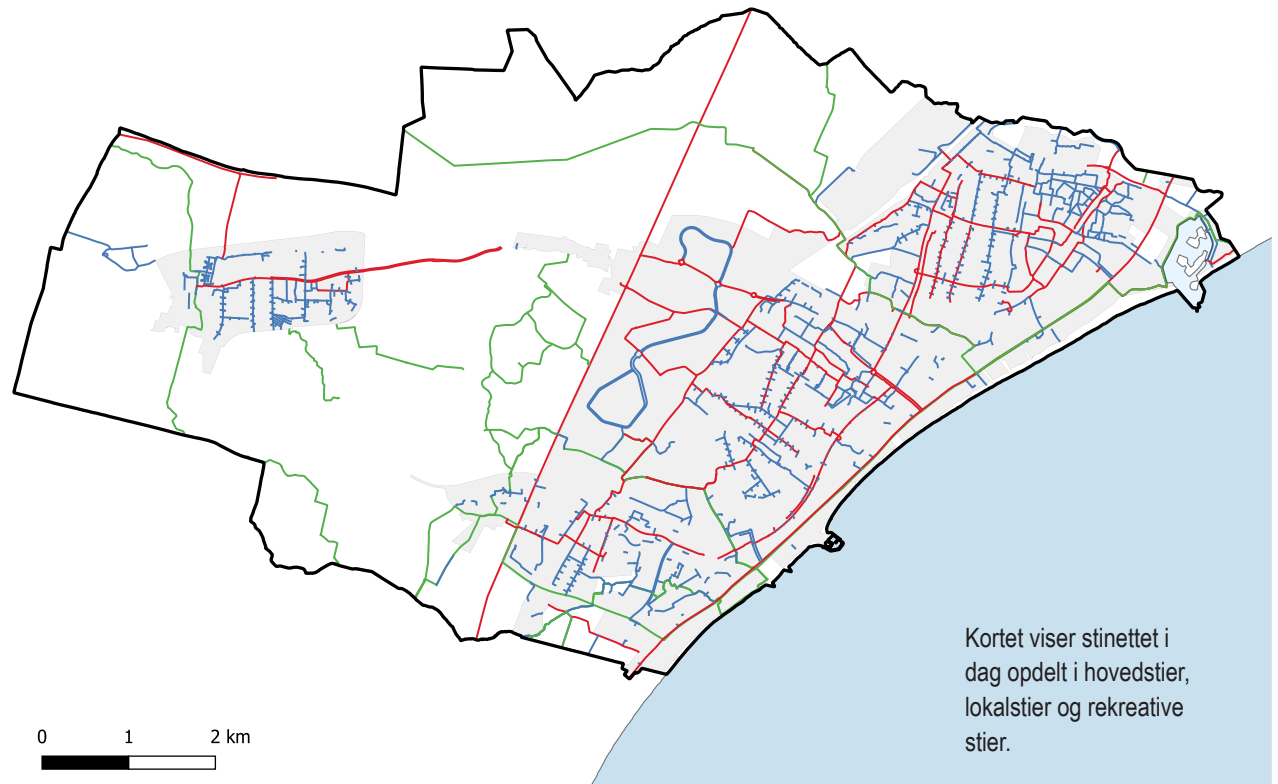
Stinettet består i dag af hovedstier, lokalstier og rekreative stier, som vist på kortet til højre. Det er målet at arbejde hen imod et nyt samlet stinet, der kobler sig til og forbinder de væsentligste punkter i byområdet, herunder togstationer, bymidter, skoler, sportshaller og svømmehal og skaber forbindelse til Tune. Disse vigtige forbindelser skal bestå af eksisterende stier/cykelstier suppleret med missing links og smutveje. Samlet udgør stinettet det grundnet af stier, der skal knyttes til den grønne struktur.

Opmærksomhedspunkter langs stinettet

- Hvor det er vanskeligt at krydse store veje
- Hvor der er underføringer der kan opleves utrygge
- Hvor der kan være punkter, hvor der er terrænspring eller trapper, der er vanskelige at passere
- Hvor der kan være missing links eller punkter der ikke er koblet til stinettet
- Hvor der kan være strækninger, der er øde eller forløber langs med bagsider
- Hvor der kan mangle grønt
- Hvor der er svært at koble til offentlig trafik

STINETTET I DAG

- Hovedstier
- Lokalstier
- Rekreative stier





1

Trapper og niveauforskelle



2

Stier, der krydser trafikerede veje



3

Spring mellem sti og busstop



4

Stier der ender blindt



5

Tunneler der opleves utrygge

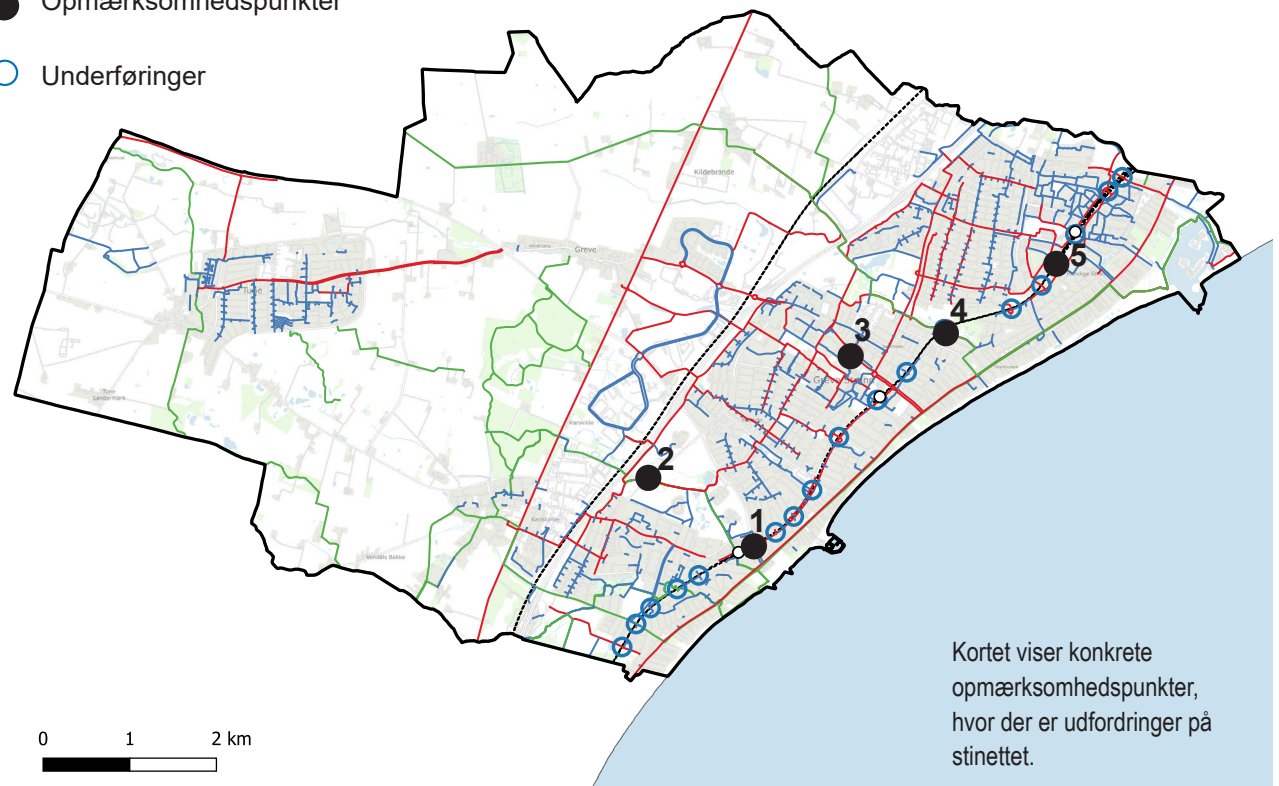
Stinettets udfordringer

Greve Kommune er kendetegnet af et stisystem, hvor stier for gående og cyklister løber i sit eget tracé adskilt fra bilernes veje. Idéen bag de separate stier er at sikre de bløde trafikanter, men systemet har også en bagside. Det kan være svært at finde rundt i stierne, og ofte er de bløde trafikanter henvist til at passere veje eller jernbaner via tunneller, der kan betyde store omveje eller være utrygge på grund af for lidt belysning eller tilgroede omgivelser. Adskillelsen mellem veje og stier giver flere steder anledning til større terrænspring mellem stierne og bilvejene, hvilket kan vanskeliggøre skift mellem offentlig trafik og gangstier eller mødet mellem stier og veje. Der er også en tendens til, at stierne løber på bygningers og områders bagsider, hvor der er få mennesker.

For at skabe et attraktivt og sammenhængende stisystem er det væsentligt at have fokus på at fjerne de udfordringer, der kan være undervejs. Det kan ske ved at sikre gode punkter at krydse større veje, skabe trygge stier, hvor beplantningen og det grønne er med til at understøtte oplevelser undervejs samt at sikre, at stierne ikke opleves øde eller ender blindt.

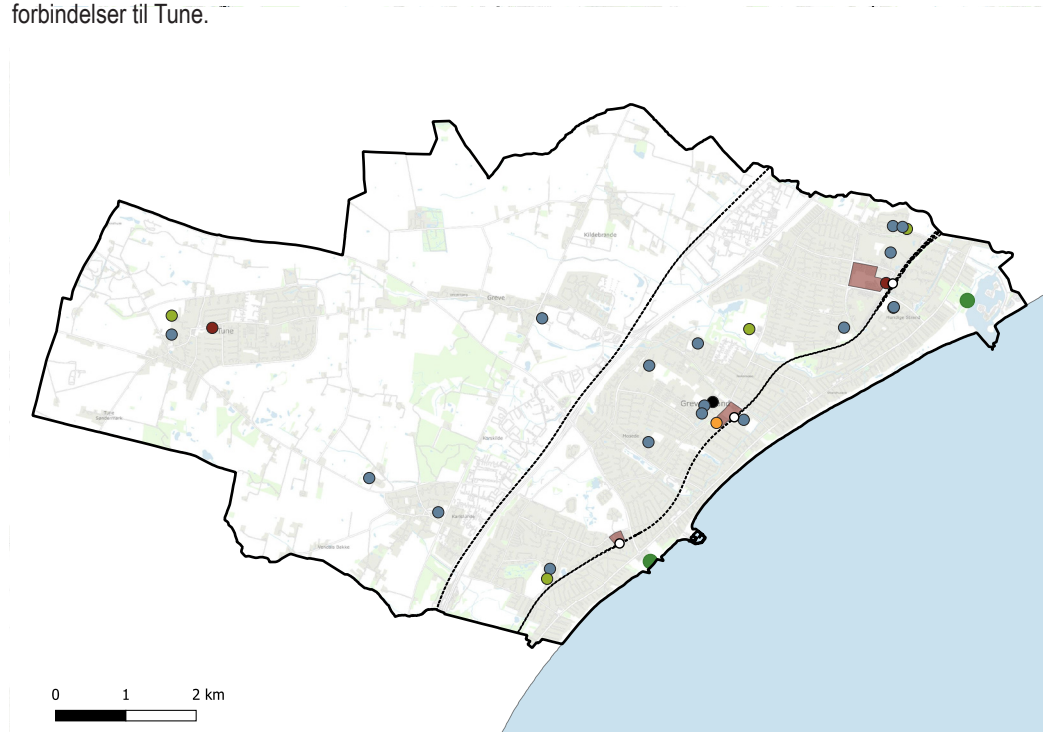
● Opmærksomhedspunkter

○ Underføringer



Trædesten til grønnere forbindelser

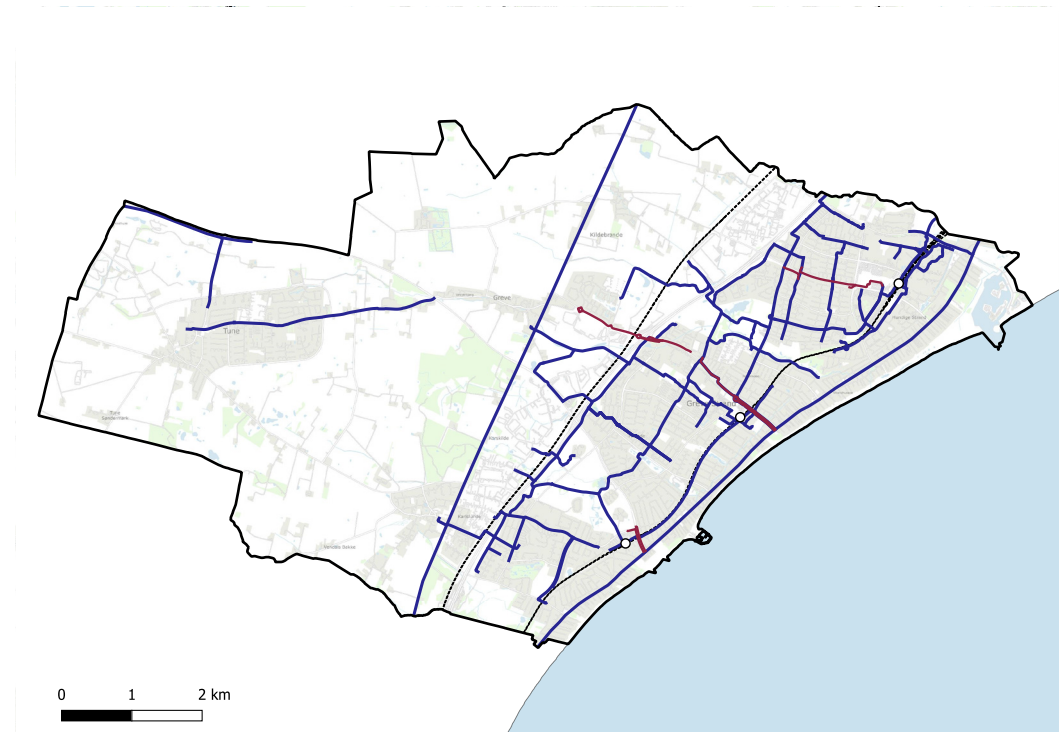
Nedenfor er vist fire "trædesten" som tilsammen kan bidrage til et nyt samlet stinnet, der forløber i et grønt spor, som kobler til de vigtige punkter i byen og til det øvrige stinnet og som sikrer gode forbindelser til Tune.



1. Vigtige punkter i byen

Stinettet skal sammenbinde og skal skabe let og sikker adgang til byens væsentlige punkter og mødesteder, herunder de tre stationer og bymidter, skoler og gymnasium, Rådhuset, biblioteker, rekreative kystpunkter samt svømmehallen og sportshaller. Samtidig er det oplagt, at kysten gøres lettere tilgængelig. Punkterne, der ønskes forbundet, er steder, hvor mange mennesker, særligt børn og unge færdes.

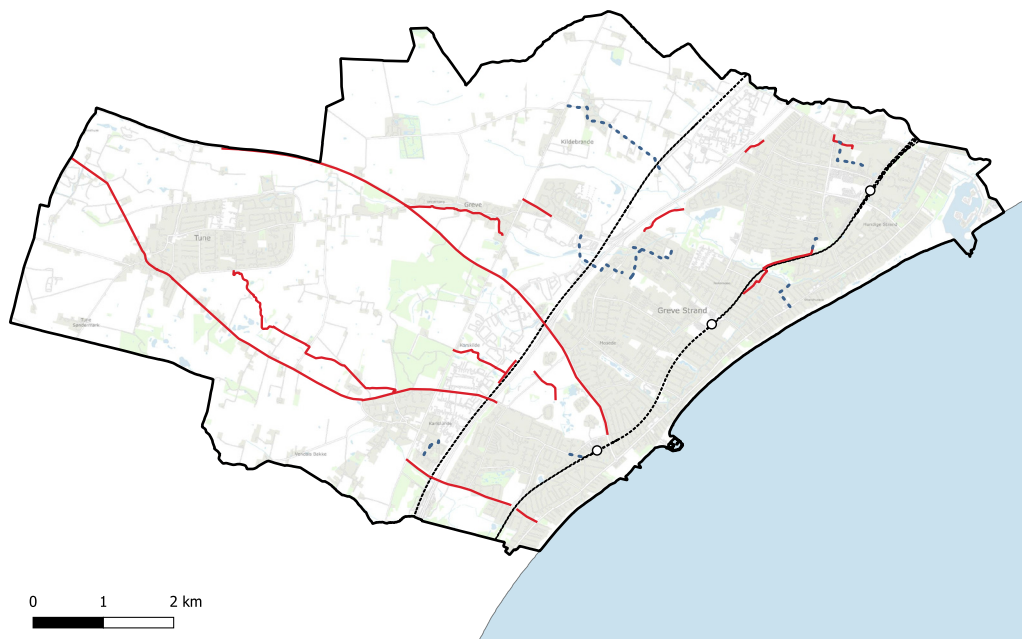
- Skoler
- Station
- Bymidte
- Rådhus
- Bibliotek
- Sportshal
- Svømmehal
- Hotspots ved Kysten



2. Sammenhængende stier

Både fysisk og mentalt fokuseres der på at styrke et robust og klart stinnet. Stinettet kobler de vigtigste punkter og giver adgang til lokale stier og rekreative forbindelser, som støder op til stinettet. Stinettet består af en række eksisterende stier, hvor der både indgår cykelstier langs med vejene, separate stier igennem boligområder og stier langs med de store centerveje.

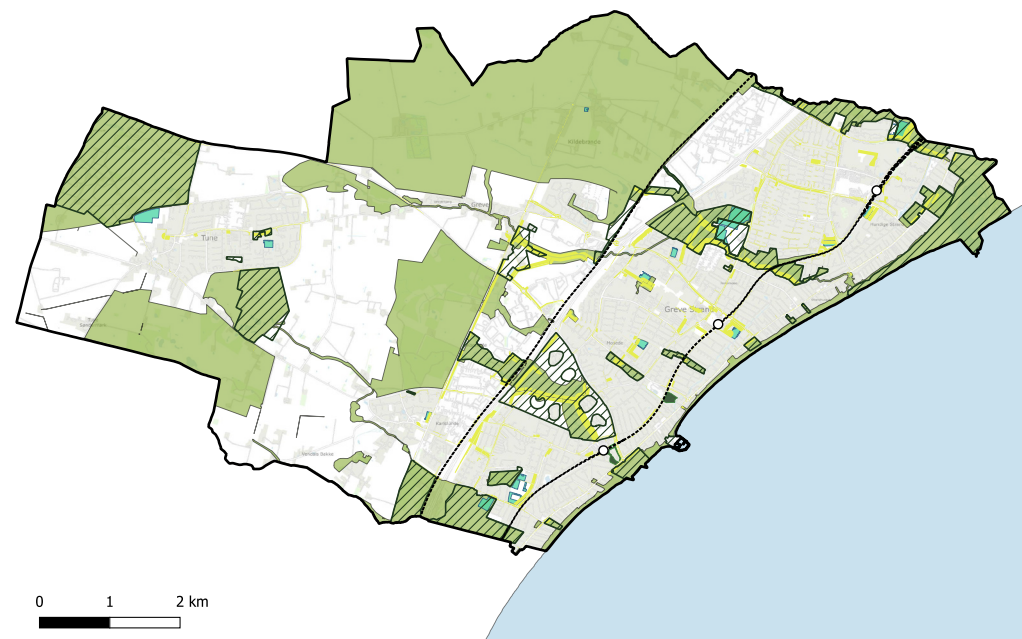
- Eksisterende vigtige forbindelser
- Eksisterende stier langs med centerveje



3. Missing links og smutveje

Stinettet tænkes suppleres med de smutveje og missing links, som borgerne har peget på. Det er særligt stier, der kobler Tune, Greve Landsby og Karlslunde Landsby til det store byområde samt sammenbinding af stier inde i byområdet. Smutvejene er små forbindelser og mindre veje, hvor der ikke er cykelsti.

- Missing links
- - - Smutveje



4. Nyt grønt omkring stierne

Den grønne struktur styrkes omkring stierne på de kommunale arealer ved at bruge de brede græsrabatter til nyt bygrønt og byskove. På kortet er der vist den eksisterende grønne struktur, samt en grøn signatur bestående af græsrabatter, skove og kommunale arealer med en bufferzone på 50 meter omkring alle vigtige forbindelser, centervejsstier og missing links. Herudover er vist enkelte områder knyttet til større boligområder, der kan styrke den grønne struktur. Disse kræver dog en særlig planlægning i dialog med grundejerne.

- Grøn struktur
- Rekreative rammer
- Sportsplæner
- Græsabat og kommunalt grønt i en 50 meter buffer fra stier
- Grønt der kræver dialog med grundejere

En sammenhængende grøn struktur og et robust stinet

En samlet struktur

Samles de fire trædesten, kan der opnås et robust stinet, som kobler centrale funktioner. Et stinet som består af vigtige forbindelser, stier langs centerveje, missing links og smutveje koblet til en ny grøn struktur. Dette giver et mere klart og sammenhængende net, hvor boligområdernes interne stier og forbindelser kan koble sig på.



Banestien, der kobler sig til lokale stier i boligområderne

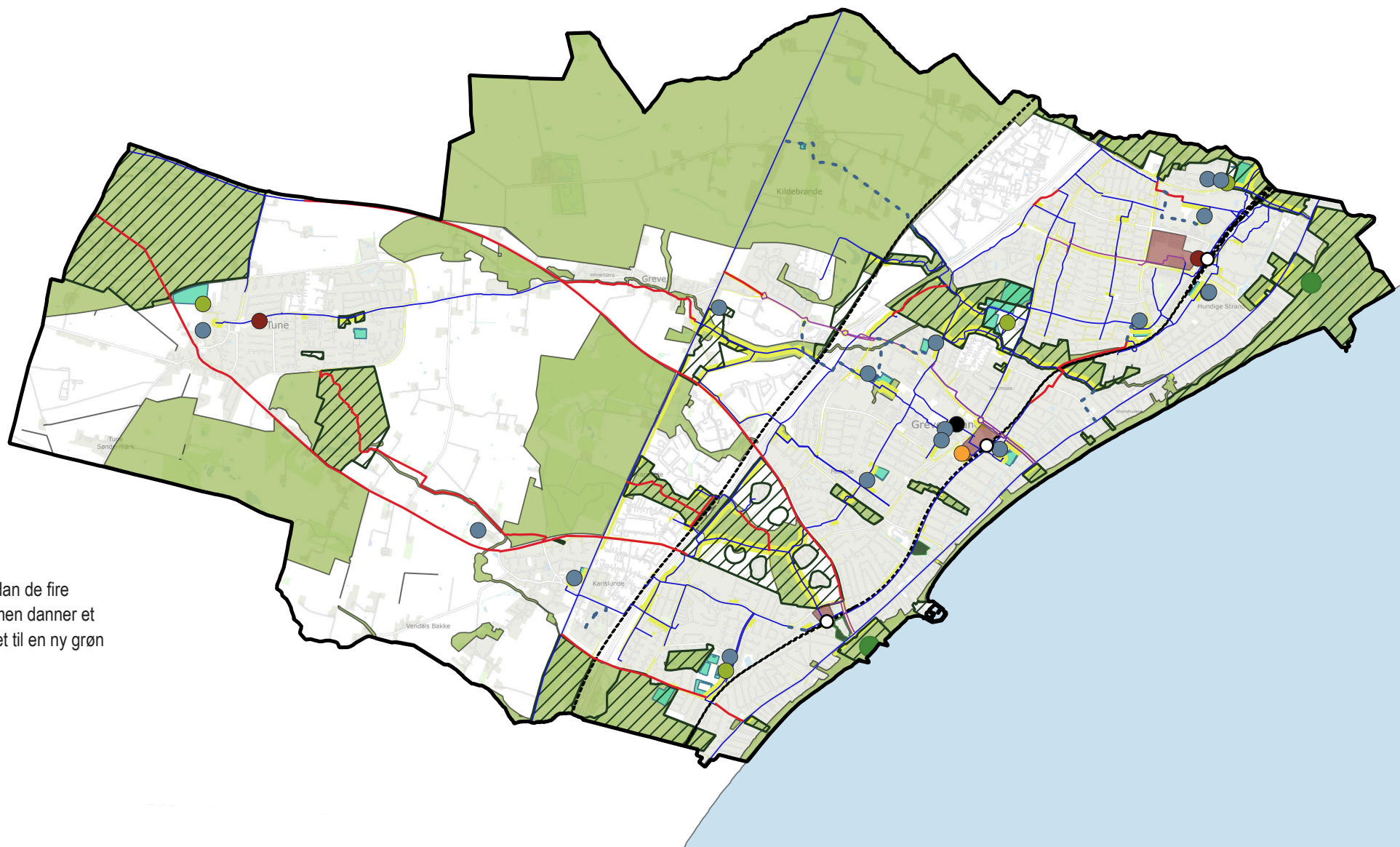
Sti ved Mosedeskolen



- Vigtige forbindelser
- Stier langs Centerveje
- Missing links
- - Smutvej
- Skoler
- Station
- Bymidte
- Rådhus
- Bibliotek
- Sportshal
- Svømmehal
- Hotspots ved kysten

1 + 2 + 3 + 4 =

En sammenhængende grøn struktur og et robust stinet



Kortet viser, hvordan de fire trædesten tilsammen danner et robust stinet koblet til en ny grøn struktur.

Stier som en del af byens liv

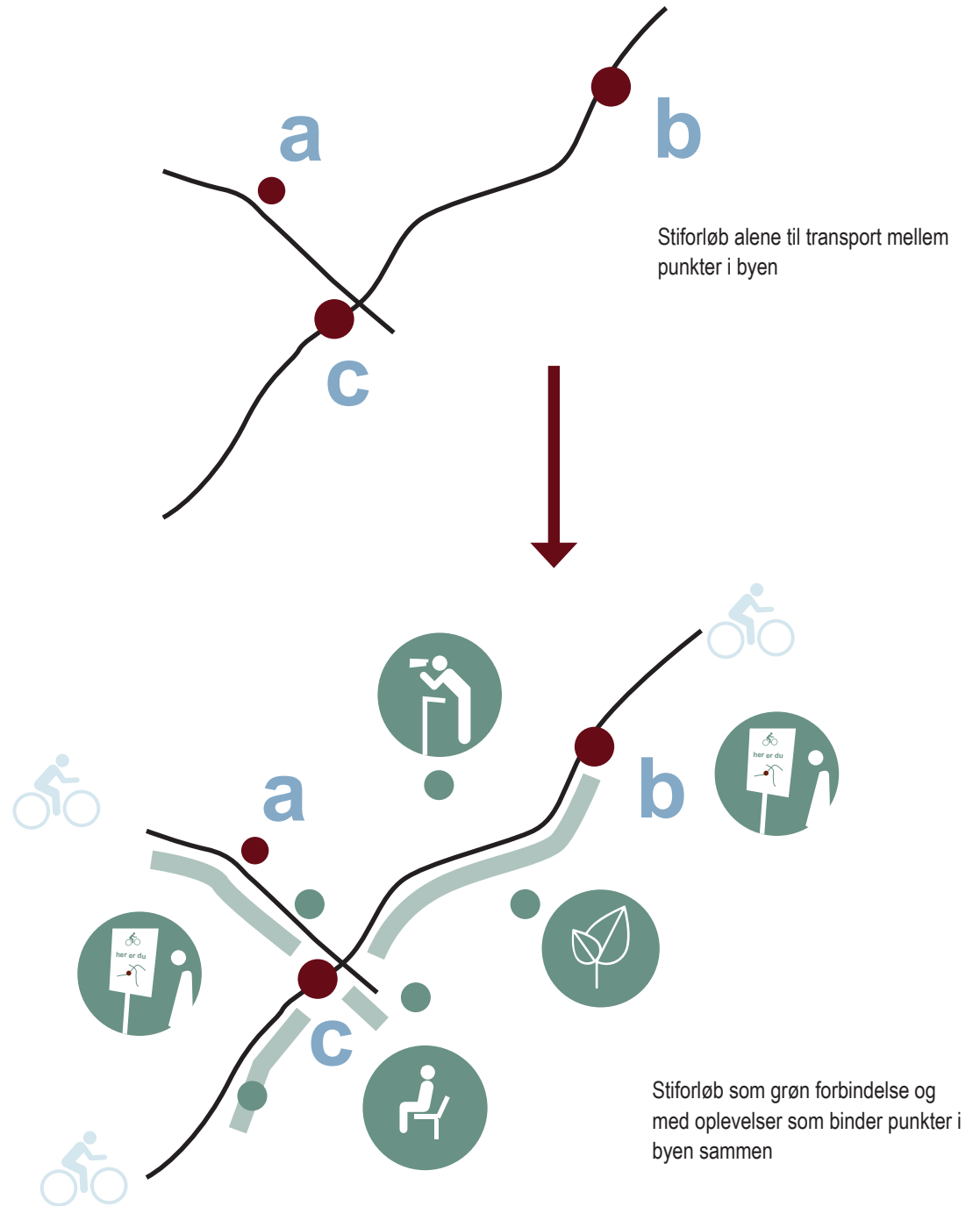
Stier er mere end bare fra "a - b"

Når vi færdes i byen og i landskabet er det ofte for at komme fra a til b. Det kan være som pendlere mellem stationen og hjemmet, fra hjemmet til arbejdspladsen eller for at deltage i byens liv og fritidsaktiviteter, som er knyttet til lokale og konkrete byrum og punkter.

Vores færden i byen er således rettet alene mod start og slutpunkt, og i mindre grad på bevægelsen og oplevelsen ved at fragte os fra a til b. Er vejen fra a til b trist og utryg, er det oplagte valg at tage bilen. Derfor er det vigtigt at have større fokus på forbindelserne mellem byens rum, destinationer og aktiviteter, så de i højere grad indgår i planlægningen som "langstrakte byrum" eller rekreative forbindelser. Punktvisse opholdssteder og oplevelser undervejs, beplantninger eller aktiviteter kan gøre en forskel, så forbindelserne får en ny og mere samlende rolle i byen og i landskabet og hermed sættes i spil som rekreative forbindelser, som byder de bløde trafikanter på mere end komme fra a til b.

Bedre formidling og wayfinding

Skal stisystemet bruges er det vigtigt, at vi ved, at det er der, og at det er let at orientere sig, når man færdes på stierne. Derfor kan tydeligere skiltning undervejs, eller hvor der er koblinger til andre stier gøre det lettere at finde vej. Det kan ske fx via særlige skilte eller markører, måske i en særlig farve eller design som er genkendeligt. Dette koblet med formidling af stierne og selve stisystemet, fx på kort eller en app vil gøre wayfinding i stisystemet nemmere.

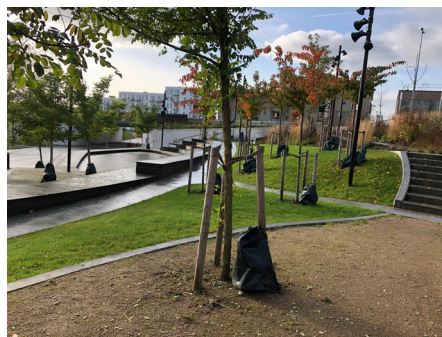




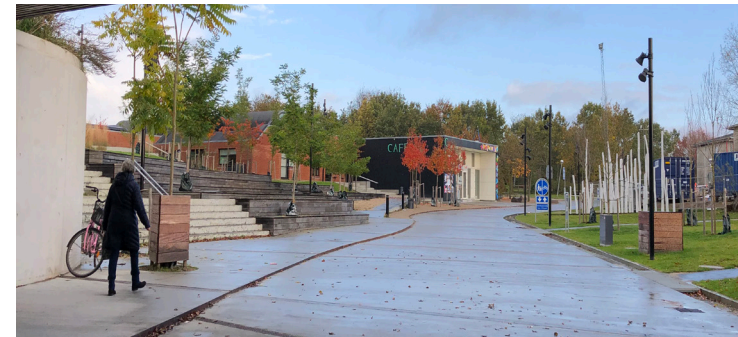
Eksempler på stiforbindelser med oplevelser og tunneller, hvor der er arbejdet med tryghed og belysning.



Tunnel i Ølstykke



Tunnel og stiforbindelse i Ålborg Vest



Eksempel på sti og ophold i Ørestad



Eksempel på sti langs LAR-anlæg i Oslo



Eksempel på sti langs leg og ophold, Oslo



Eksempler på stiforbindelser med plads til at slå sig ned og skabe nye oplevelser undervejs.



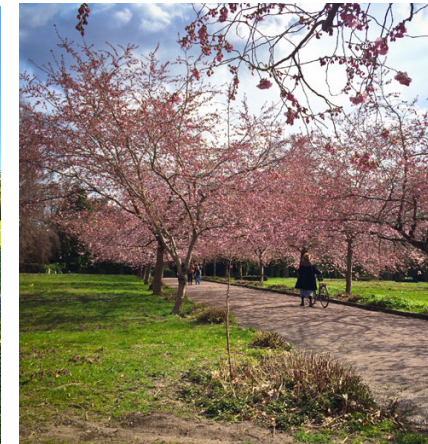
Eksempler på stiforbindelser med fokus på biodiversitet og grønne oplevelser, lokal afledning af regnvand og leg med terræn og farver.



Skolesti med vilde blomster, Birkerød



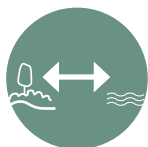
Sti langs LAR-anlæg, trægrupper og byskove i Oslo



Principper for fremtidens stier



Stierne og den grønne struktur skal hænge sammen.



Stierne og de grønne kiler skal forløbe fra det åbne land og helt ned til kysten.



Stinettet skal have kontakt med trafikknudepunkter og togstationer for at understøtte mulighederne for at kombinere rejser. Stierne skal herudover forbinde til de udvalgte, vigtige punkter i byerne: bymidter, Rådhuset, skoler, gymnasium, biblioteker, sportshaller og svømmehal.



Stierne skal bryde barriererne, og underføringer skal gøres trygge med lys og tilpasset beplantning.



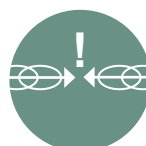
Arealer langs med nøgleveje og veje med stier anlægges med vilde blomster og blomstrende træer, som kan øge biodiversiteten og give visuelle oplevelser.



Hvor det er muligt, skal de grønne rabatter og kommunale arealer omdannes til byskove og indgå i byens grønne Danmarkskort.



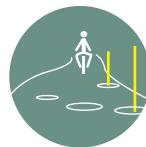
Stierne skal indrettes til grønne langstrakte byrum eller forløb med punktvisse oplevelser og opholdsmuligheder på ruten.



Steder, hvor der er missing links i stinettet eller hvor stier kan skabe forbedret adgang til grønne områder, skal prioriteres højt, når der skal anlægges nye stier.

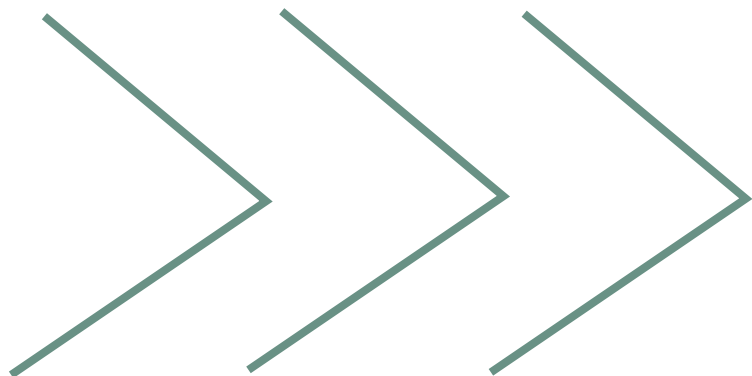


Steder, hvor der er punkter med udfordringer, fx i forhold til utryghed eller tilgængelighed, skal prioriteres højt, når stier skal forbedres.



Stinettet skal være tydeligt og genkendeligt fx gennem skilte eller identitetsskabende markører.

Forslag til retningslinjer til kommuneplanen



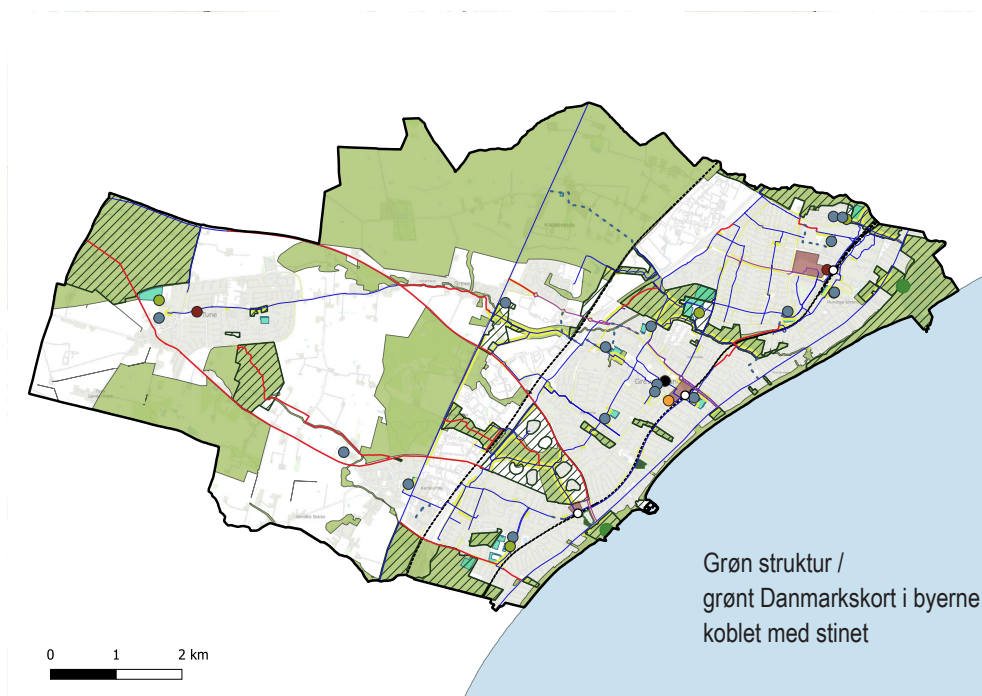
Der skal så vidt muligt sikres sammenhæng mellem den grønne struktur og stinettet, både ved større, nye boligbebyggelser, ved større boligrenoveringer i eksisterende områder og ved etablering af større arbejdspladser med mange ansatte. Dette så områdets grønne arealer forbindes til områdets øvrige stier og rekreative områder.

Stinettet og den grønne struktur skal så vidt muligt sikre en sammenhæng fra det åbne land helt ud til kysten. Stier mellem strandvejen og kysten, som ved tinglysning er gjort tilgængelige for offentligheden, kan til enhver tid benyttes af alle, og kommunen kan på stierne opsætte skilte, som viser vej til kysten.

Stinettet skal have kontakt med trafikknudepunkter og togstationer for at understøtte mulighederne for at kombinere rejser. Stierne skal herudover forbinde til de udvalgte, vigtige punkter i byerne: bymidter, Rådhuset, skoler, gymnasium, biblioteker, sportshaller og svømmehal.

Stierne skal indrettes til grønne langsstrakte byrum eller forløb med punktvisse oplevelser og opholdsmuligheder på ruten.

Langs med nøgleveje, veje med cykelstier og stier skal særligt brede rabatter og arealer langs veje anlægges med vilde, hjemmehørende blomster, og/eller blomstrende træer eller små byskove, som kan øge biodiversiteten.

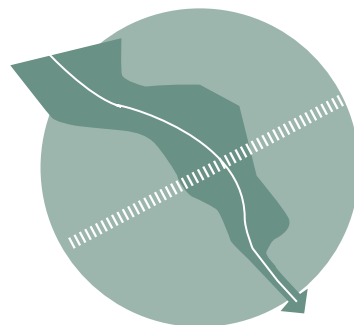


Eksempel 1

Karlslunde Station

Ved Karlslunde Stationscenter

Området ved Karlslunde Station rummer god mulighed for at både stiforbindelser og det grønne styrkes, så der både fysisk og mentalt skabes forbindelse fra de grønne kiler nord for jernbanen til kysten. Her er også mulighed for at styrke forbindelsen fra stationen til Karlslunde Stationscenter og for at markere Greve Kommunes fantastiske beliggenhed direkte ud til kysten. Gennem en bedre adgang for cykler og mere grønt kan forbindelserne både få et visuelt løft og gøre det mere attraktivt at vælge cyklen.



Den grønne struktur styrkes med stiforbindelser fra land til kyst

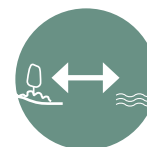
Mosedede Landevej (1)



Forslag til indsatser



1. Mosede Landevej er en vigtig forbindelse og barriere. Her kan skabes mere varieret beplantning og tydeligere overgange og formindling af stiforløbet, fx mellem Banestien og stiforløbet til og langs jernbanen



2. Ved Strandvejen kan adgangen til Mosede Fort og forbindelsen til vandet gøres mere indbydende og tydelig, både gennem belægning, beplantninger og skiltning, så det tydeliggøres, at der er forbindelse helt ned til kysten



3. Trappen og rampen fra Banestien er stejl og glat. Her kan overvejes et mere tilgængeligt trappe/rampesystem. Stiforløbet langs jernbanen er trist og opleves som bagside. Her kan gøres meget med beplantning og ved at åbne op til de grønne områder, som ligger langs stien



4. Området mellem stationen og Karlslunde Stationscenter opleves som bagside. Det er bilernes domæne. Her kan arbejdes landskabeligt med både beplantning, belysning og belægninger, som gør stiforløbet mere indbydende



5. Nord for Karlslunde Stationscenter er det også parkering og skilte, der dominerer. Her kan stiforbindelsen gøres mere indbydende. Nord for Karlslunde Parkvej kan overvejes grupper af byskov for at skærme stiforløbet mod skiltning og vejarealer

Forslagene til indsatser kræver både inddragelse af ejere, nærmere idéudvikling og planlægning, før de kan realiseres, og skal derfor alene ses som eksempler.



Sti ved Mosede Fort (2)



Trappen fra Banestien (3)



Arealet mellem Karlslunde Stationscenter og stationen (4)



Sti under Karlslunde Stationscenter (5)

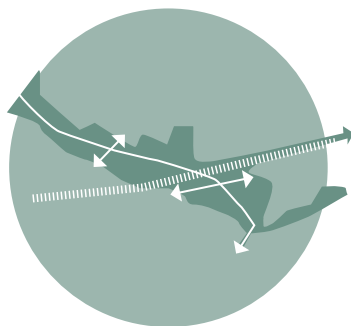


Eksempel 2

Olsbækken

"Missing link" ved Østerbrovej

Den grønne kile, som løber helt fra motorvejen i nord til Vandværksvej mod syd, rummer en fin stiforbindelse langs Olsbækken, men kun få stiforbindelser på tværs. I tilknytning til kilen ligger Greve Idræts- og Fritidscenter. Særligt på Østerbrovej, som ligger i forlængelse af Banestiens forløb, er der en oplagt mulighed for at hele et "missing link" og skabe forbindelse til stien langs Olsbækken. På sigt kunne en forbindelse langs jernbanen, enten på den sydlige eller nordlige side herudover styrke den tværgående forbindelse. Det vil give bedre forbindelse til Greve Idræts- og Fritidscenter. Mod syd kunne på sigt overvejes tydeligere og bedre forbindelse til kysten.



Den grønne struktur styrkes med stiforbindelser på tværs.

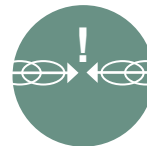
Banestien (1)



Forslag til indsatser



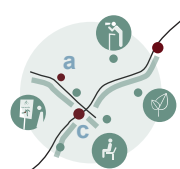
1. Stiforløbet Banestien kan styrkes, bl.a. ved at skabe mere indbydende tunneller under jernbanen og en mere tydelig identitet. Koblingen til Østerbrovej eller alternativt en forbindelse til den grønne kile nord for banen kan styrkes og gøres mere tydelig



2. Der kan etableres forbindelse mellem Østerbrovej til stiforbindelsen langs Olsbækken. En forholdsvis lille ændring med en stor virkning



3. Det undersøges, om der kan skabes en forbindelse på tværs af kilen langs med jernbanen enten på nordsiden eller på sydsiden af banen



4. Ved Greve Idræts- og Fritidscenter gøres ankomsten tydelig og stierne omkring bygninger og baner grønnere og mere oplevelsesrige, så stiforløbet er både let genkendeligt og mere indbydende at færdes på



5. Hvor det er muligt skabes mere tydelige forbindelser til kysten fra de grønne kiler og eksisterende stier, fx gennem belægning, beplantninger og skiltning

Forslagene til indsatser kræver både inddragelse af ejere, nærmere idéudvikling og planlægning, før de kan realiseres, og skal derfor alene ses som eksempler.



For enden af Østerbrovej mangler adgang til den grønne kile og stien langs Olsbækken (2,3)



Sti ved Greve Idræts- og Fritidscenter (4)



Sti ved Vandværksvej (5)



Hæftet er udarbejdet af Greve Kommune i samarbejde
med Planværkstedet ApS
Marts 2025

Fotos og layout: Planværkstedet

