

Transportknudepunkter som byrum

Evaluering af udvalgte puljeprojekter fra 2010-2013

Transportknudepunkter som byrum

Evaluering af udvalgte puljeprojekter fra 2010-2013

Tilgængelighed

Denne rapport evaluerer seks puljeprojekter fra Fremkommelighedspuljen, hvoraf to af projekterne yderligere er støttet af henholdsvis Passagerpuljen og Cykelpuljen. Puljemidlernes overordnede formål er at forøge passagertallet i den kollektive trafik ved at højne kvaliteten. Puljernes ansøgningskriterier omhandler øget hastighed for busser, bedre sammenhæng i skift mellem transportmidler, logistik og anlæg. Alt sammen med fokus på forbedringer, der kan anvendes i hele den kollektive trafik, af flest mulige passagerer. Evaluering af projekterne i denne rapport fokuserer på tilgængelighed, der forstås som adgangsveje for kørestole, frekvens og afstand mellem skift, men også om et område opleves som trygt og attraktivt, og dermed er tilgængeligt for alle, uanset alder, køn, etnicitet eller økonomi.

Tilgængelighed inkluderer i denne rapport, hvad man ser, og hvordan man opfatter det byggede miljø på stationerne; om man har lyst til at bruge de puljestøttede projekter, eller om det kunne være løst mere hensigtsmæssigt i forhold til resultatet af det miljø, man har skabt.

Tilgængelighed gør det muligt for alle at føle sig velkomne i den kollektive trafik, og her spiller oplevelsen af tryk en afgørende rolle.

Utryghed

Begrebet utryghed bruges i denne rapport om en fornemmelse af uro eller ængstelse, der i modsætning til angst eller frygt ikke er rettet mod en konkret fare. Fornemmelsen af utryghed kan opstå på øde stationer efter mørkets frembrud, afsides beliggende cykel- eller bilparkeringspladser, gyder, tunneller under stationer eller bagsider af bygninger, hvor der er mangel på liv eller belysning.

Utryghed kan bevirke, at der er områder, man forsøger at undgå, eller at man helt ændrer rejseform eller rejsemønster. Internationale passagerundersøgelser viser en stigende frygt for kriminalitet og normbrydende adfærd på stationer og i den kollektive transport. Opbygningen af trygge og aktive stationsmiljøer er med til at afhjælpe den ængstelse, som nogle passagerer oplever.

Stationen som byrum

Togstationen er et centrum i de fleste bydannelse og har en vigtig position som et offentligt byrum. Kollektiv trafik sikrer mobilitet, både social og økonomisk, og har derved en vigtig samfundsopbyggende funktion. Stationen og dens omgivelser påvirker passagerernes oplevelse af det byområde, de ankommer til, og det påvirker oplevelsen af kollektiv trafik, og hvor attraktivt det er som transportform. Ved at varetage stationens udformning og nærmiljø varetager man kvaliteten af den kollektive trafik og et kerneområde i offentligt rum.

Byrum, der tilgodeser forskellige brugergrupper og giver mulighed for ophold, også udenfor kommercielle interesser, skaber diversitet og aktivitet på forskellige tidspunkter af døgnet. På den måde opstår der ophold og social interaktion og derigennem tryk. Her spiller det byggede miljø en afgørende rolle i at skabe kvalitative byrum for udfoldelse af byliv og diversitet.

Opfattelsen af miljøet på stationerne er ikke et fokusområde i ansøgningerne om puljemidlerne, og det er kun få projekter, der har forholdt sig til emnet.*

De udvalgte projekter

Seks trafikknudepunkter, der er ombygget delvist for puljemidler, analyseres ud fra deres tilgængelighed som før beskrevet. Projekterne er ansøgt mellem 2010 til 2013 og er alle terminaler eller stationsforpladser, udvalgt efter geografisk placering og projektets størrelse. Projekterne er:

- Høje Tåstrup: Omlægning af Tåstrup Stationsforplads. (Fremkommelighedspuljen).
- Ishøj: Etablering af stationsforplads med forbedrede adgangsforhold til terminalen og indbyrdes mellem transportformer – herunder etablering af handicapfaciliteter, ITS-informationstavler og ventefaciliteter. (Passagerpuljen) og Ombygning af eksisterende busterminal, samt busprioritering i nyt signalkryds ved busterminalen. (Fremkommelighedspuljen)
- Esbjerg: Fornyelse af Trafikknudepunkt ved Esbjerg Banegård, projektering og anlæg. (Fremkommelighedspuljen)
- Kolding: Ny busterminal ved Kolding Banegård (Fremkommelighedspuljen) og Cykelparkering ved Kolding banegård (Pulje til supercykelstier og cykelparkering)
- Odense: Fysisk forbedring af forholdene i Odense Banegård Center (Fremkommelighedspuljen)
- Holte: Ombygning af Holte Stationsforplads (Fremkommelighedspuljen).

Generelle konklusioner baseret på byrumsanalyse af de 6 projekter:

Økonomi:

Mange af de trykproblematikker, der er opstået i de seks udvalgte puljeprojekter kunne være løst inden for budgettet ved at omplacere funktioner eller vælge andre design- og planløsninger til samme projektoplæg.

Utrygge løsninger taber i værdi:

Mange af projekterne har søgt penge til at gøre et område attraktivt via f.eks. nyt design, men en ny cykelparkering er ikke attraktiv, lige meget hvordan den er udformet, hvis området aflæses som utrygt. Derfor er tryk en vigtig parameter at huske i placering og udformning af funktioner i transportknudepunktet.

Skiltning:

Generelt mangler der skiltning på alle stationerne. Skiltning informerer, guider og skaber brugervenligheden og er derfor et vigtigt element at huske i udformning af transportknudepunkterne.

Forladte bygninger:

Forladte bygninger er et tema for størstedelen af stationsmiljøerne. Stationer har historisk været tilknyttet serviceerhverv og industri, der på grund af samfundets udvikling er lukket ned, som f.eks. posthuse. Disse forladte eller delvist forladte bygninger er stærkt utryksskabende og giver indtryk af at der ingen overvågning eller mennesker er til stede. Endvidere bidrager det til, at den by, man ankommer til, opleves som affolket og inaktiv, når man mødes af et forladt hus. Lokalt burde man være meget opmærksom på den effekt og hurtigt reaktivere, udleje, udlåne, sælge eller nedrive tomme bygninger med central beliggenhed.

Udfordrede byområder:

Nogle byer er udfordret på grund større grundlæggende planlægningsmæssige eller socioøkonomiske problemer. Det gør ikke opgaven med at skabe tryk transportknudepunkter lettere, men netop derfor må man have et større fokus på oplevelsen af tryk i byrummet og tænke sammenhængen med andre funktioner og sociale aktiviteter ind i løsningerne. Stationer fungerer bedst som en integreret del af lokalsamfundet, udformet i sammenhæng med resten af byens funktioner, og i respekt for dens udfordringer.

* Bevillinger og godkendelser af puljeprojekter er ikke influeret af kriterier fra denne rapport.

Generelle anbefalinger

Udsyn og overblik:

Vær opmærksom på at buskadser og træer klippes ned, eller fældes så der er overblik og udsyn fra adgangsveje og ophold.

Belysning:

Mørke områder og for lav belysning skaber utryghed. Det anbefales at sættes lamper op, eller åbne afgrænsede områder op i vægge, lofter og rum, så dagslys kommer ind eller reflekteres ind.

Tunneller:

Tunneller er generelt uattraktive og utrygge områder. De kan gøres tryggere ved hjælp af belysning og i de fleste tilfælde kan de gøres lidt bredere således, at cykelstier og mere trafik/aktivitet kan ledes igennem.

Overvågning:

Formel overvågning: Opsæt kameraer på stationer og stationsarealer.

Uformel overvågning: God visuel kontakt mellem mennesker i bygninger og mennesker i de udendørs rum. Undgå mørke kroge, blinde vinkler, smalle gyder, blinde gavle, lukkede facader og bagsider af bygninger op mod arealer og stier, hvor passagerer skal gå forbi eller opholde sig. Det er vigtigt at kunne se andre og selv blive set.

Aktivitet:

Stationerne bliver mere attraktive hvis der er aktivitet på området eller i nærheden i form af f.eks en butik, cafe, serviceerhverv eller trafik. Ophold og aktiviteter betyder meget for tryghed og stedet som byrum, specielt når der ikke længere er personale eller billetsalg på stationen.

Vedligehold:

Vedligehold af bygninger og arealer, og tegn på omsorg for et sted skaber tryghed.

Samme effekt har fjernelse af graffiti, reparation af knuste ruder og fjernelse af affald, da det vidner om social kontrol og derved positive normer i det område, man befinder sig i.

Skala og afstand:

Design, belysning, information, skiltning, byrumsbearbejdning så der opstår klimavenlige nicher, opdeling af store arealer, zoneopdeling (privat, semi-privat, offentligt), aktivering af byrum og facader kan bidrage til, at store afstande og skala føles mindre og også indbyder til ophold.

Forladte områder:

Forladte bygninger skal fjernes eller aktiveres hurtigst muligt, da de bidrager kraftigt til utryghed og oplevelsen af mangel på social kontrol.

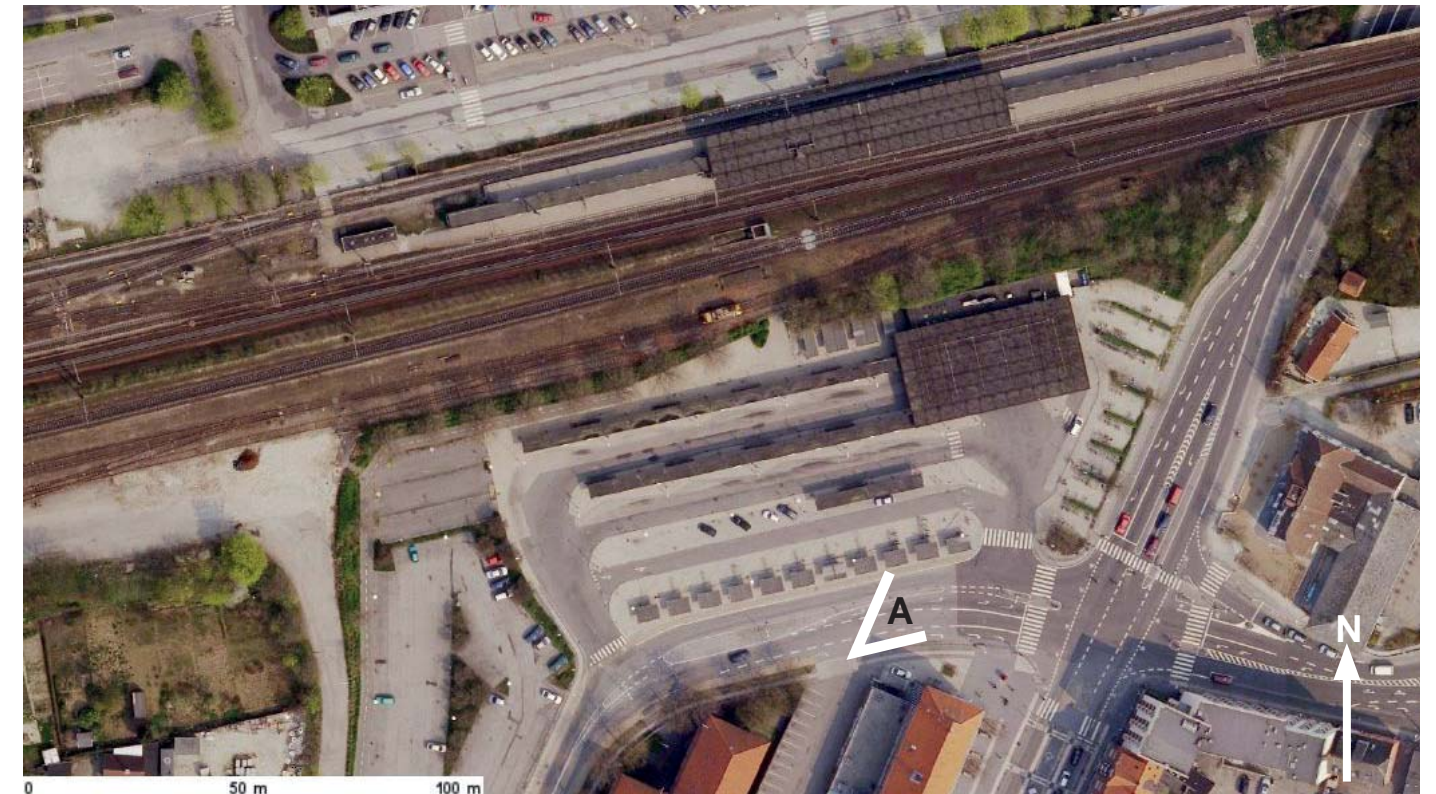
Tåstrup: Omlægning af Tåstrup Stationsforplads (fremkommelighedspuljen)

Formål

Formål med projektet 'omlægning af Tåstrup Stationsforplads' var at skabe liv og pladsdannelse ved stationen ved hjælp af et butikscenter og en plads, der forbandt stationen til Tåstrup Hovedgade. Det vil sige et byrumsskabende træk til forbedring af byen. Området skulle indeholde butikker, boliger, overdækket cykelparkering, pendlerparkeringspladser, og en mere attraktiv, tryk og overskuelig busterminal.



Tåstrup stationsforplads før



Resultat

På stationsforpladsen er opført et butikscenter i stueplan med lejligheder ovenover. Passagerer ledes igennem butikscenteret til stationen. På centerets nordside op mod banevolden er lagt overdækket cykelparkering i to etager. I centerets vestlige del er der bilparkering til handlende og pendlere til stationen. Busterminalen med rejsetidsinformation og ventefaciliteter er placeret sydvest for butikscenteret på Tåstrup Torv.

Vejen gennem centeret til togperroner og cykelparkering har mange bagsider, nicher, blinde vinkler og lukkede facader (se appendix A. Byrum).

Cykelparkeringen er i et smalt højt byrum mellem en lukket gavl og banevolden, hvor der ikke er naturlig overvågning via vinduer eller aktiviteter. (se appendix B. Cykelparkering).

Der er ingen skiltning til S-togsstationen, som centeret dækker for. Skiltning til S-tog optræder først på tunnelen under banelegemeerne inde i centerbebyggelsen, skjult fra vejen (se appendix C. Skiltning). Skiltning til busholdepladsen optræder kun i tunnelen under banelegemeerne. Da centeret skærmer for udsyn til busholdepladsen fra stationen bidrager dette ikke til tilgængeligheden.

Afstanden mellem stationen og busholdepladsen er min. 240 m og dermed en lang afstand i skift mellem to transportformer, specielt for handicappede, gangbesværede, ældre eller småbørnsfamilier. Til sammenligning er det længste transit-skift på Ishøj station 90 m, Holte station 100 m, Odense Banegårdscenter 125 m, Kolding station 200m og Esbjerg station 200m.

Busholdepladsen ligger med udsyn til alle sider og klar visuel kontakt til centeret. Området omkring er relativt befærdet i dagtimerne.



Tåstrup stationsforplads efter



Konklusion

I forhold til ansøgningsteksten om at forbedre tryghed ved stationen via butiksliv og skabe sammenhæng med butikstrøget på Tåstrup Hovedgade er udformningen af butikscenteret og byrummene omkring stationen kraftigt udfordret.

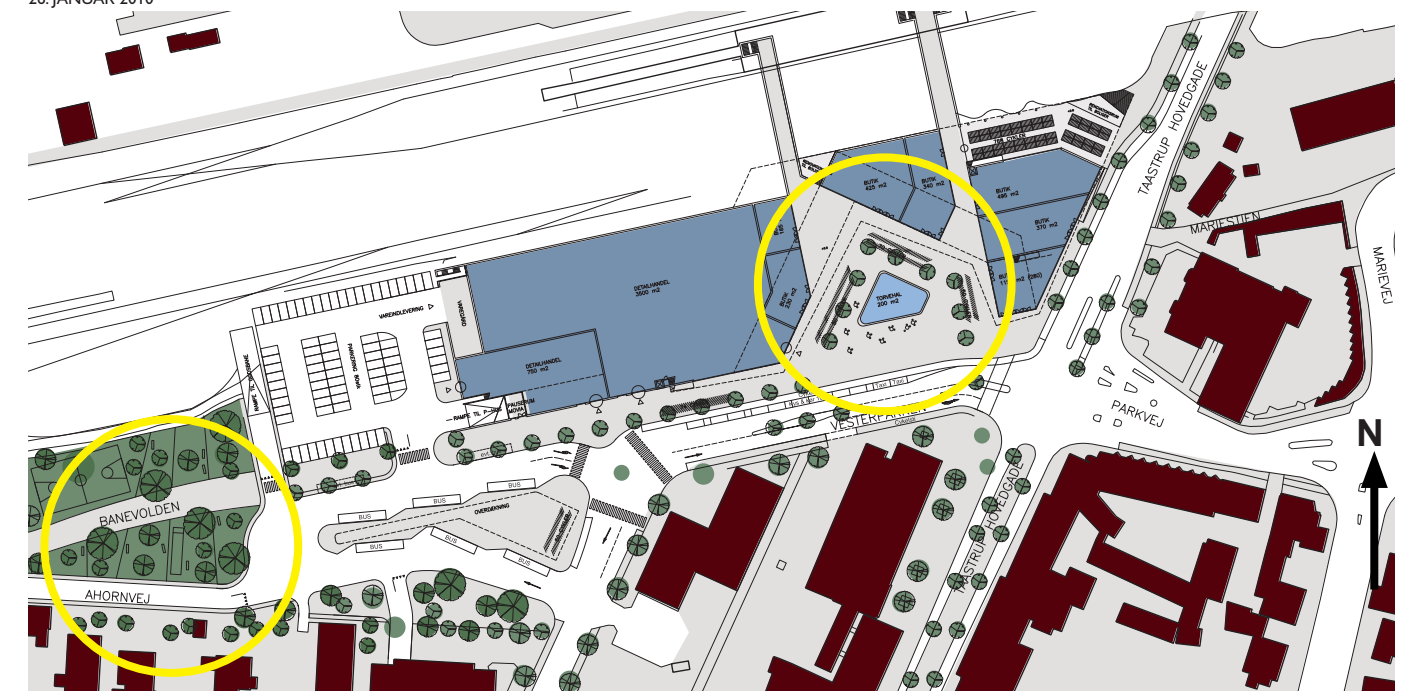
På det oprindelige dispositionsforslag optræder en stor åben stationsforplads med træer, en mindre torvehal og cafemiljø foran stationen, der skulle knytte an til butikstrøget på Tåstrup hovedgade. Pladsdannelsen ville have givet udsyn og overblik, kontakt til fodgængere og social interaktion, hvilket bidrager til tilgængelighed via tryghed og byrumskvalitet. I det endelige projekt er pladsen væk og indlemmet til butikskvadratmeter og udsyn og overblik kraftigt begrænset. Pladsen kunne have løftet områdets kvalitet og dermed også bebyggelsens levetid og økonomiske afkast på længere sigt.

Mangel på skilte til station og busholdeplads, adgangsveje til stationen, afstand til busterminal og udformning af cykelparkering, understreger at fokus i projektet ikke har været transportknudepunkt.

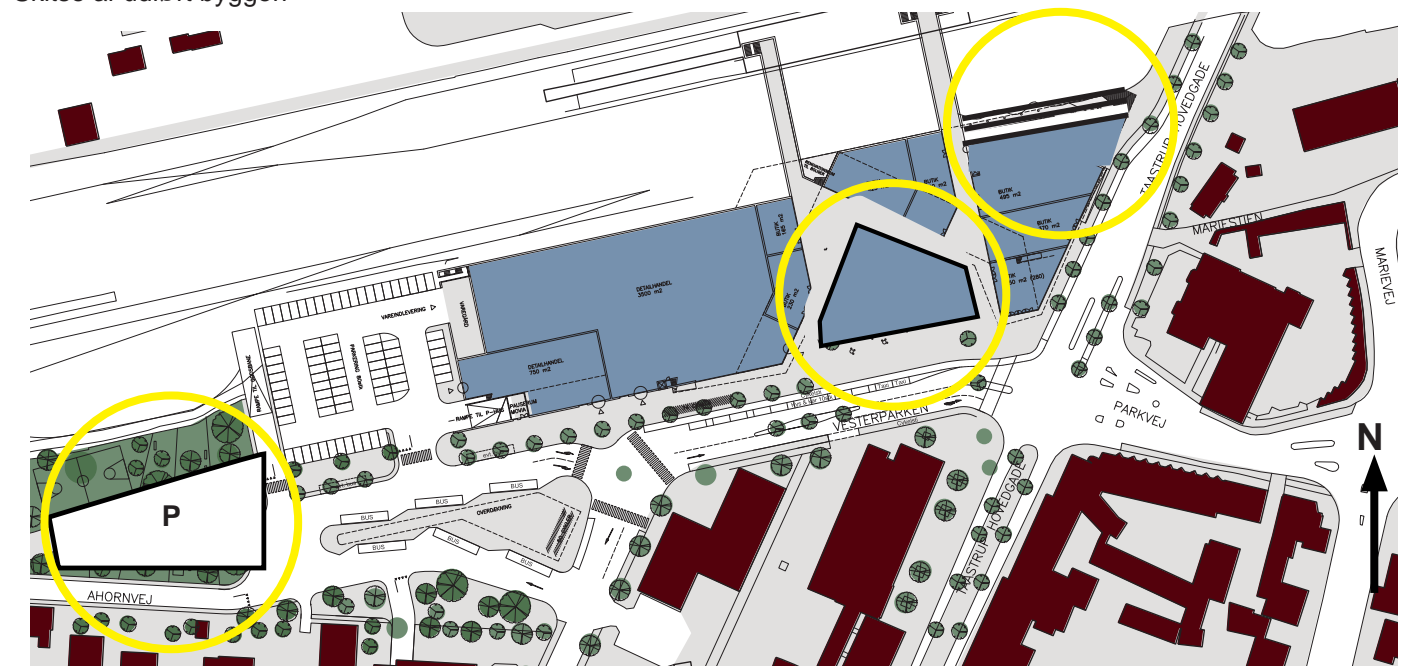
Et byrum med så central en funktion, både som socialt bycentrum, handelsområde og transportknudepunkt, skulle have haft et større fokus på formidling af et kollektiv trafik, byrumskvaliteter og tryghed. Endvidere kan offentligt rum med fordel tilgodesee ophold og kvalitative byrum som ikke er betinget af kommercielle interesser.

STUEPLAN - TRAFIKALE LØSNINGER Ansøgningskitse

SKALA 1:1.000 (A3)
26. JANUAR 2010



Skitse af udført byggeri

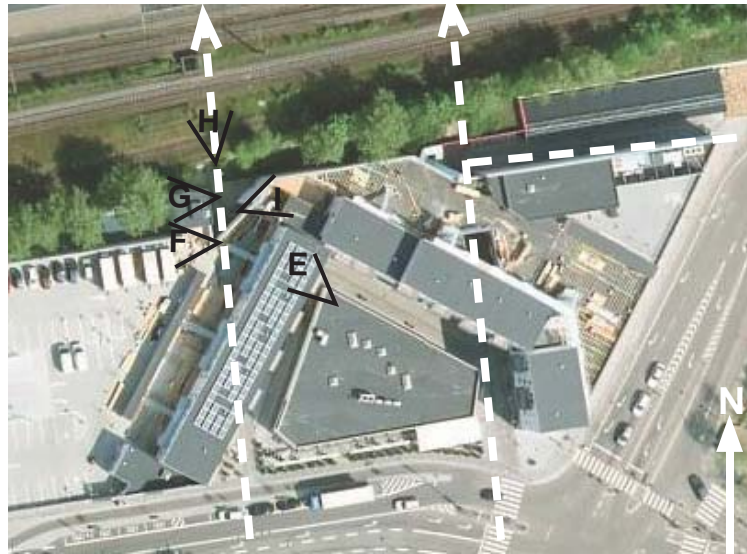


Appendix A. Byrum

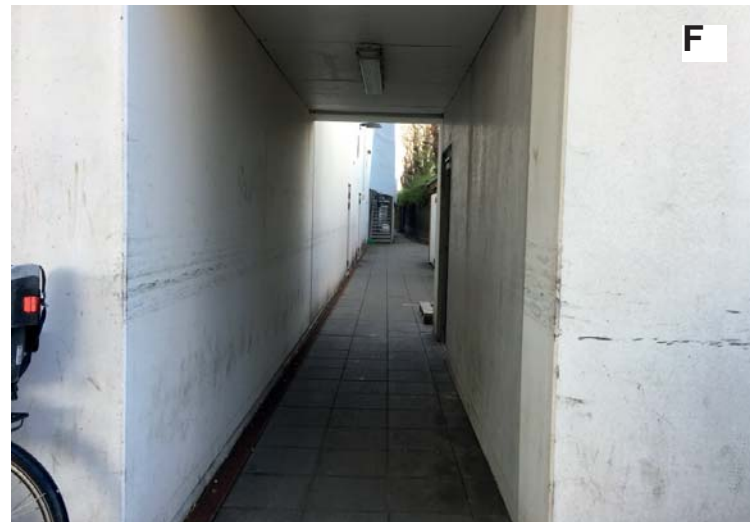
Passagerer filtreres gennem et butikscenter. Centerets butikker er lukket i aften- og nattetimerne, mens de tre spisesteder har åbnet til enten kl. 22 eller kl. 23.

Udformning af bygningerne omkring adgangsvejen til stationen gennem butikscenteret skaber mange

Midt i butikstorvet. Mangel på udsyn, overblik og skiltning.



Smal passage bag centerbyggeriet, lige ved indgangen til tunnel.



Smal passage bag centerbyggeriet, op ad banevolden ved tunnellen.



Hjørne ved indgang til tunnel.

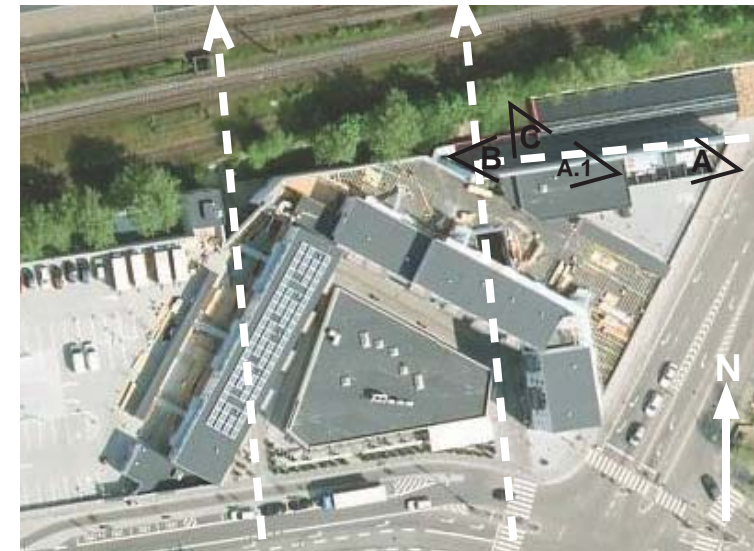


Tunnel - indgang til spor



Appendix B. Cykelparkering

bagsider; mørke kroge, nicher, blinde gyder og hjørner som kan føles utrygge specielt efter mørkets frembrud. Cykelparkeringen er mellem en lukket gavl og en banevold, hvor der ikke er naturlig overvågning af området via vinduer, åbne facader eller aktiviteter, og ingen kan se én dan man er gemt i den smalle gade. Her opstår en klar fornemmelse af 'bagside', med mørke hjørner, skraldespande og redningsudgange. Dette kan skabe mulighed for cykeltyverier, eller opleves som en utryg adgangsvej til stationen, specielt efter mørkets frembrud.



Cykelparkering og indgang til tunnel op til spor



Byrum. Indgang til tunnel



Cykelparkering og udgang fra tunnel og S-tog



Facade ved cykelparkering.

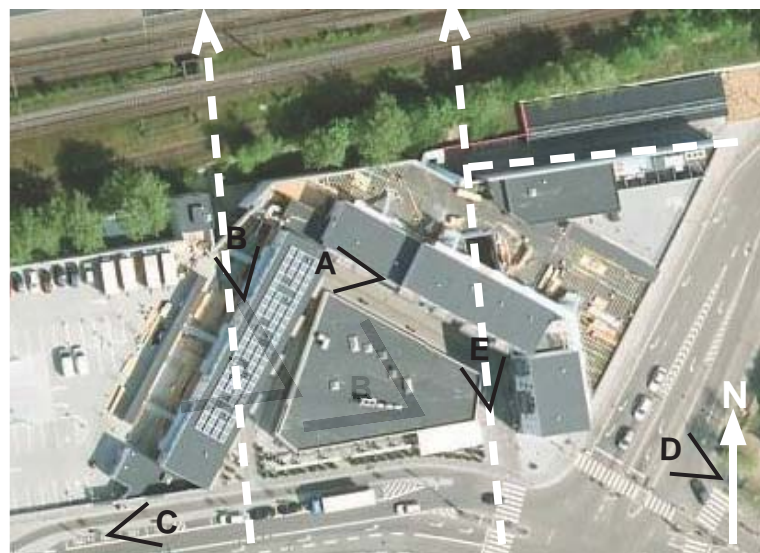


Appendix C. Mangel på skiltning

Der er ingen skiltning til S-togsstationen uden for centeret.

Der er mangelfuld skiltning til busholdepladsen. Der er ingen visuel kontakt til busholdepladsen fra stationen.

Ingen S-togsskiltning inde i butikscenteret



Første skilt til S-tog inde bag butikscenteret

Ingen S-togsskiltning fra busterminalen



Ingen S-togsskiltning foran stationen

Ingen S-togsskiltning til inde i centeret



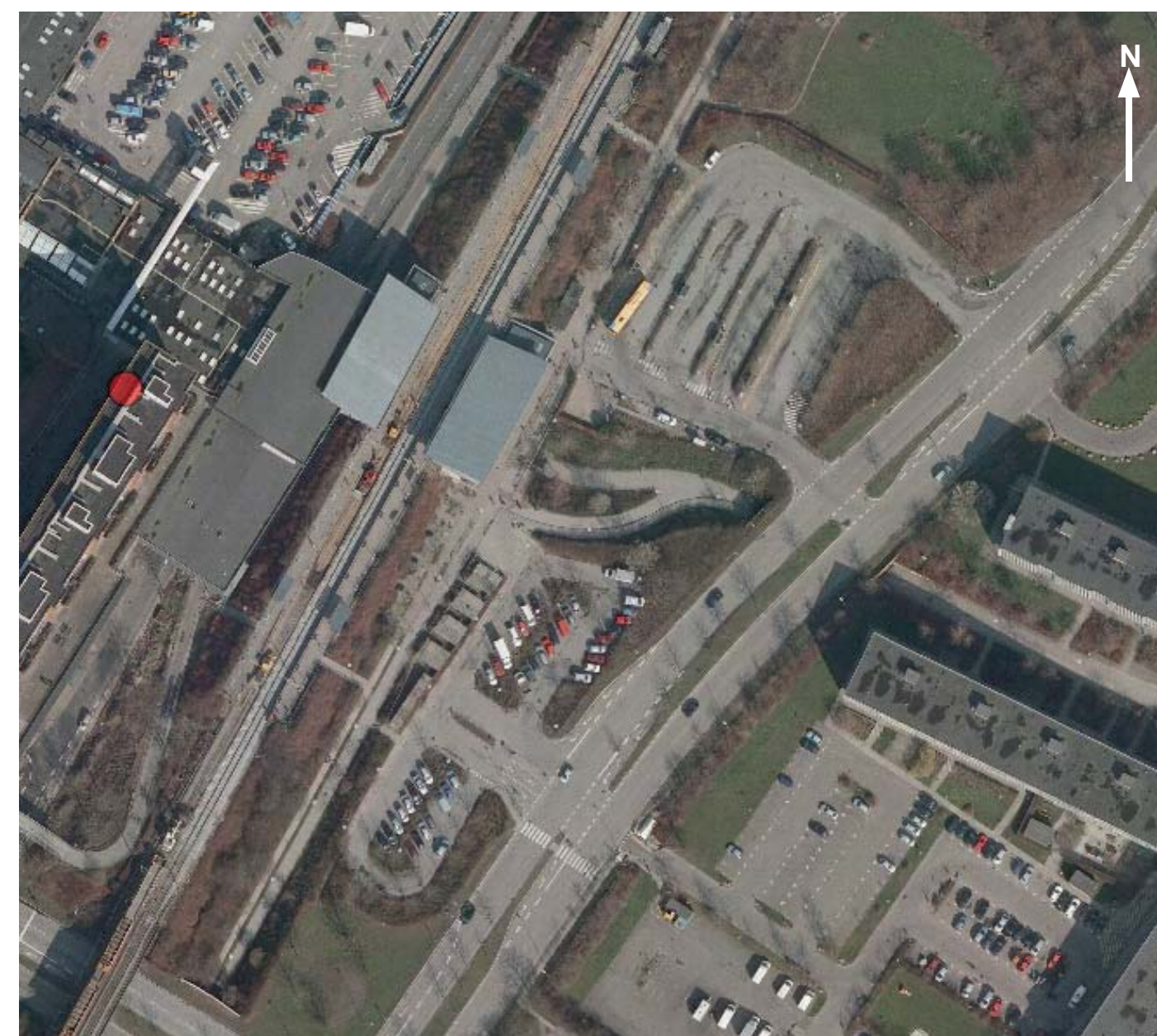
Ishøj: Etablering af stationsforplads med forbedrede adgangsforhold til terminalen og indbyrdes mellem transportformer – herunder etablering af handicapfaciliteter, ITS-informationstavler og ventefaciliteter. (Passagerpuljen)

Ombygning af eksisterende busterminal, samt busprioritering i nyt signalkryds ved busterminalen. (Fremkommelighedspuljen)

Formål

Formål med projektet er at gøre rejsen med den kollektive trafik hurtig, tryk, bekvem og sikker. Der er høje forventninger til ventefaciliteter, transit og handikaptilgængelighed. Projektet fokuserer på de mange busafgange og transportparternes indbyrdes samarbejde om at skabe en optimal udformning af busterminalen til gavn for alle brugere.

Ishøj stationsforplads før



Resultat

Busterminalen er integreret i stationspladsen og der er kort afstand fra bus til tog og parkering af cykler og biler. Området er åbnet og overskueligt med udsyn til alle sider. Stationsforpladsens midte er en cykelsti der forsvinder ned under jorden. Cykelstien leder ned under centeret og ind i en parkeringskælder hvor der også er affaldscontainere og bure til butiksleveringer. (se appendix A. Cykelsti). Som det fremgår meget tydeligt af luftfotoet så er stort set hele arealet dækket af betonsten og asfalt. Nærområdet omkring stationen består i forvejen af mange parkeringspladser og hårde overflader, og der er sparsom begrønning af området (se appendix B. Byrum omkring stationen) (se appendix C. Stationsforpladsen).

Ishøj stationsforplads efter



Konklusion

Omlægningen af stationsforpladsen har skabt en betydelig opgradering af området og dets infrastruktur i form af ny belægning, stier, overgange og veje. Der er skabt en mere åben busholdeplads og tryggere adgangsveje til stationen.

Ishøj bymidte har en struktur som skaber udfordringer for oplevelsen af tryghed i byrummet. Området er løftet men er stadig udfordret på grund af den socioøkonomiske struktur og byplanlægnings historik. Byen er anlagt med stationen og et butikcenter som kerne, hvor alle aktiviteter er samlet i et stort lukket volumen. Planlægningen tilgodeser bilister, og trafikken er opdelt så der omkring centeret er store infrastrukturelle træk til biltrafik, mens stisystemer med gangbroer sammenkæder boligområderne til centeret. Segregering af trafik skaber mindre aktive og derved mere utrygge byrum. Samling af butiksliv i et center trækker bl.a. byliv ud af resten af området.

Området mangler byrum, og pladسدannelse foran centeret kunne have været normskabende byrum med mulighed for udfoldelse og socialt sammenhæng uden for kommercielt regi. Her er plads nok til zoneopdeling af byrummet så ældre, unge eller børn kunne have fået en niche eller et sted der var fokuseret på en brugergruppe og derved skabte byrum for alle.

Oplevelsen af området er en lukket cementbeklædt flade, og der er ikke lavet plads til aktivitet eller ophold i byrummet, på nær et par bænke langs hækken på pladsen. Der mangler begrønning, zoneopdeling og aktivering af byrummet.

Fokus i projektet har været at skabe et trafikknudepunkt og ikke et byrum.

Ishøj er planlagt med store almennyttige boligområder og segregeret trafik. Al handel og byrumsaktivitet er samlet i centeret.



Appendix A. Cykelsti

Midten af stationspladsen er en cykelsti der går ned i en tunnel. Selv om tunnelen er gjort lys og bred føles det ikke trygt at bevæge sig ned under centeret. Tunneller er pr definition utryghedsskabende og denne er ingen undtagelse da den ender under butikscenteret i parkering og varelager/affaldscontainere.

Det er bemærkelsesværdigt at stationsforpladsen, der er en karakterskabende pladsdannelse for byområdet, er brugt på en tunnelnedgang. Der er ingen naturlig overvågning via tilstedeværelse af mennesker og aktiviteter. Der er dårligt overblik og udsyn.

Stationsforpladsen. Nedgang til tunnel.



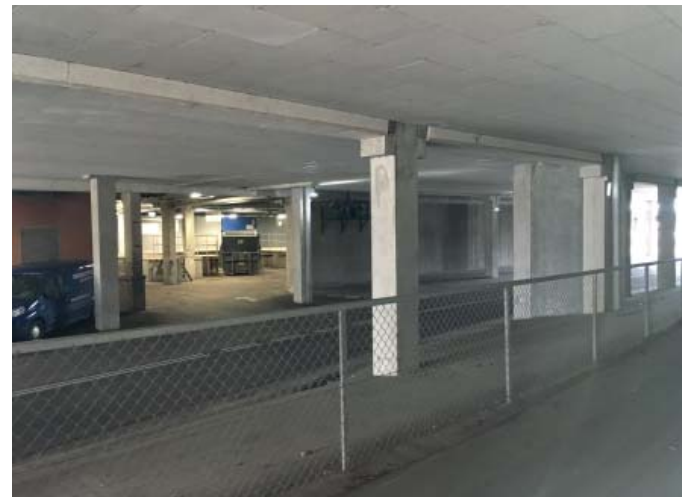
Opgang fra tunnel til stationsforpladsen.



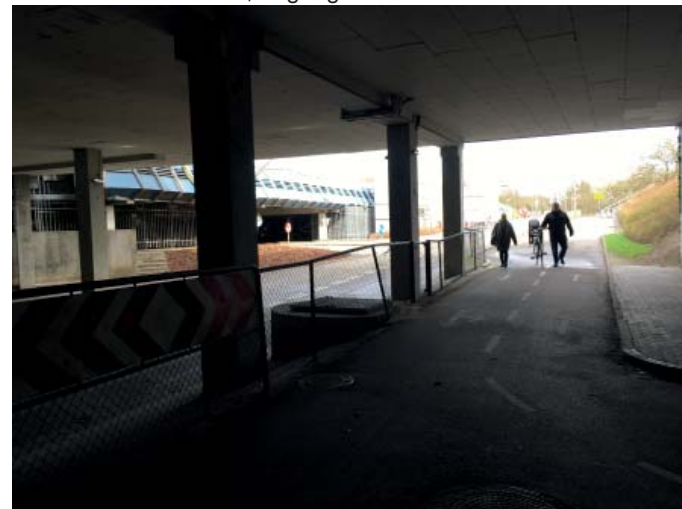
Tunnel under centeret, udgang mod syd.



Tunnel under centeret. Parkering og containere.



Tunnel under centeret, udgang mod nord.



Appendix B. Byrum omkring stationen

Der mangler aktiviteter og opdeling af byrum så det tilgodeser forskellige grupper – børn, unge og ældre. De mange parkeringsarealer og det markante vejnet tilgodeser biltrafik. Der er mangel på uformel overvågning, dvs. aktivitet i stueetagerne og i byrummet. Mangel på åbning og kontakt mellem inde og ude. Lukkede gavle. Ikke overvågede parkeringsarealer. Området består af mange bagsider og der mangler vedkommende byrum, aktiviteter og ophold.

Facade og byrum. Nabo til stationsforpladsen.



Parkering op mod banen. Facade fra boliger ved centeret.



Facade og byrum syd for stationsforpladsen.



Byrum omkring stationsforpladsen.



Byrum øst for stationsforpladsen.



Byrum nord-øst for stationsforpladsen.



Appendix C. Stationsforpladsen

Det første indtryk af den nye pladsdannelse og området omkring er at det ikke er tegnet til ophold. Der er ingen differentiering eller opdeling af arealerne i byrummet til forskellige brugere; småbørn, ældre, unge, eller forsøg på at bryde de meget store arealer ned i mindre zoner der i en skala der passer til menneskekroppen, hvilket indbyder til ophold.

Centrale byrum omkring station skal helst være velfungerende byrum som tilgodeser alle borgere og er normskabende i en positiv forstand. Det kan være ved at holde området rent og pænt, vise tydeligt ejerskab, give plads til udfoldelse af forskellige brugergrupper som derved tager hånd og ansvar for et område. Ved at markere en zoneinddeling; privat (bolig, lokale), semiprivat (terrasse, forhave, borde-bænke, krukker, markeringer i belægning) og offentligt (fortov, vej) i belægninger og med markeringer af elementer i gaderummet, opstår en fornemmelse af menneskeskala (i modsætning til bil-skala) og kontakt. Det giver retningslinjer for brugerne og skaber en niveaudeling som er normskabende for udfoldelser.

Meget åbne ikke tydeligt afgrænsede rum kan gøre det modsatte – skabe utryghed for brugerne. Specielt i områder med socialt udsatte brugergrupper kan det være en stor forbedring for byrummet at skabe markering af zoner.

At indtænke ophold og byrumsdannelse i et for byen så centralt område, ville have været oplagt. Al ophold er lagt ind i butikscenteret og foregår derved i et kommercielt, privatiseret og overvåget rum.

Busterminal på stationsforpladsen.



Østlige del af stationsforpladsen.



Sydlig del af stationsforpladsen



Trappenedgang til tunnel.



Nedgang til tunnel under stationforpladsen.



Esbjerg: Fornyelse af Trafikknudepunkt ved Esbjerg Banegård, projektering og anlæg

(Fremkommelighedspuljen)

Formål

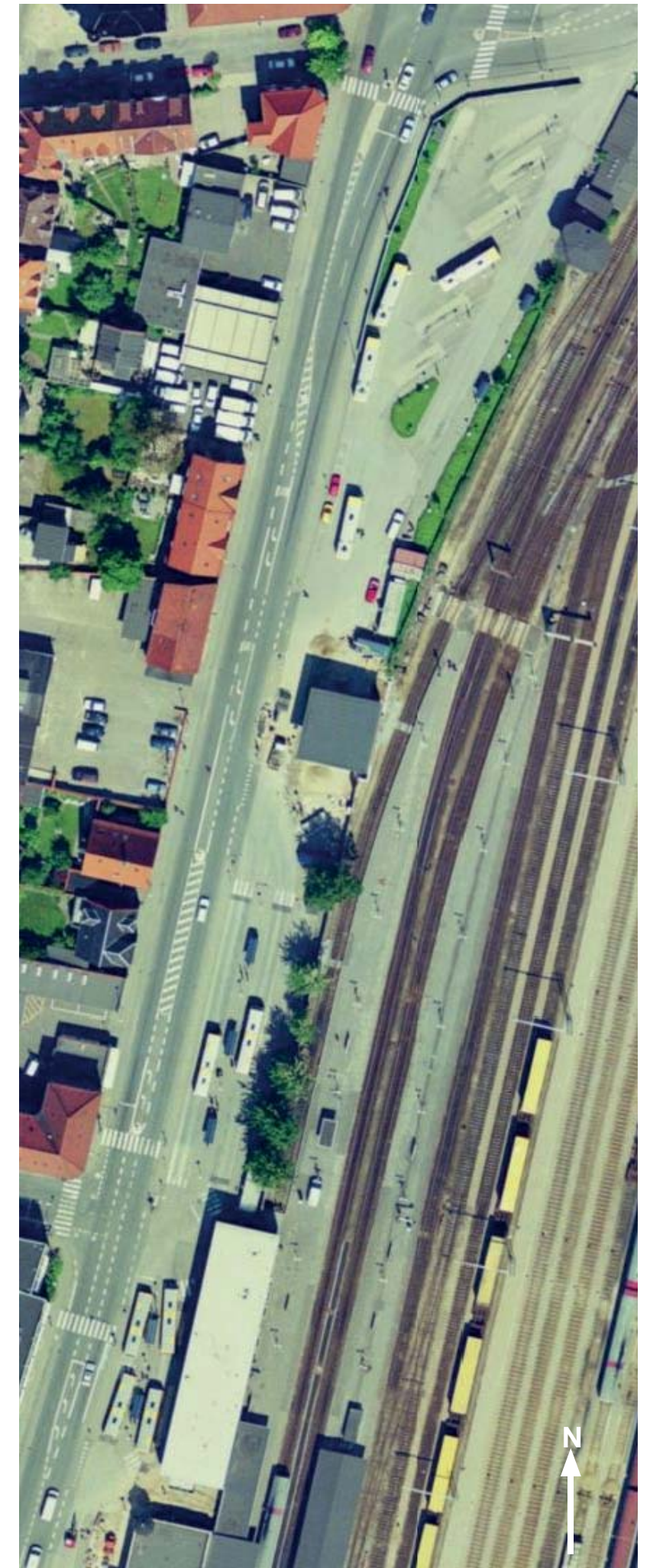
En fornyelse af hele trafikknudepunktet for at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Der skal skabes tæt sammenhæng så skift mellem transportformerne bliver mere attraktiv, tryk og informativ.

Sammenhæng mellem banegården og busterminalen skal opnås via belægning, belysning og udsyn.

Note: Der blev i forbindelse med projektet afholdt en arkitektkonkurrence, hvoraf kun busterminalen og cykelhotspot er udført. Løft af Jernbanegade er undervejs. Bearbejdning af Banegårdspladsen og stibro over banelegemeerne er udskudt.

Esbjerg busterminal før





Resultat

Der er overblik fra busterminalen og visuel sammenhængen mellem busterminal og den nordlige togperron.

Terminalbygningen har glasfacader og derved kontakt mellem inde og ude, med udsyn til busserne og området omkring terminalen. (se appendix A. Busterminalen)

Skiltning: På togperronen og i forhallen er der skiltning til busholdeplads, men når man kommer ud af stationsbygningen hører skiltningen op. (se appendix A. Busterminalen)

Fra togperronen er det muligt at gå direkte ca. 120 m mod nord til busterminalen, men der er ingen skiltning der viser sammenhængen mellem togperroner og busterminal, som ellers var formål med projektet. (se appendix A. Busterminalen)

Gangruten mellem togperron og busterminal har en udformning der ikke bidrager til at nedbringe oplevelsen af afstand (se appendix B. Facader).

Esbjerg banegård og busterminal er et meget langstrakt areal langs Jernbanegade, og afstanden mellem bus og tog er for det længste skift 280 m. Det er en betragtelig afstand at bevæge sig på, ikke kun for gangbesværede, men også generelt i opfattelse af størrelse og skala (se appendix C. Afstand)

Esbjerg busterminal efter

Konklusion

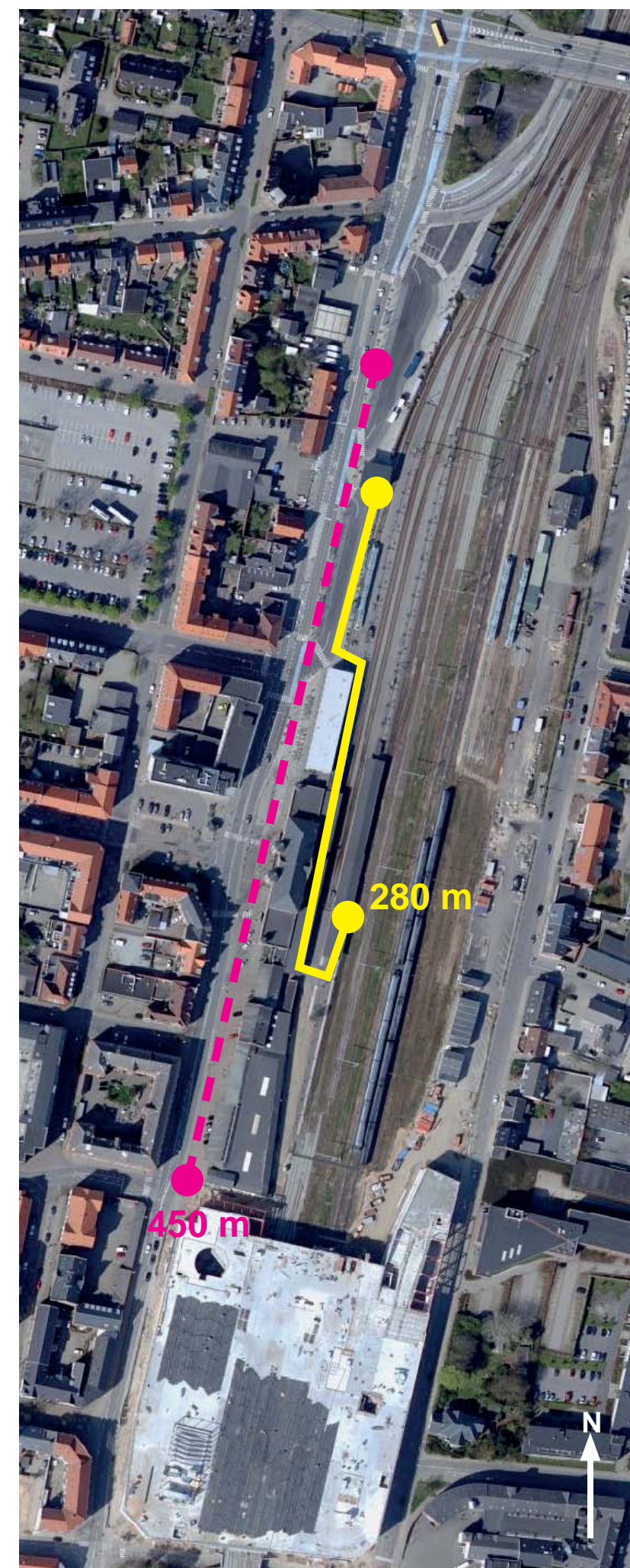
Hvis der optræder lange afstande i skift mellem transportformer for bløde trafikanter, er det fordelagtigt at skabe gangruter der informerer, er behagelige og i bedste fald stimulerende. Det svigter lidt når man bevæger sig i trafikknudepunktet ved Esbjerg banegård.

Busterminalen og togstationen ligger på en lige linje langs Jernbanegade, over en afstand på 450 m fra start til slut. Gaden er bred og byrummet har meget få åbne facader med kontakt mellem inde og ude, ingen zoneopdeling, aktivering af byrum, signalering af ejerskab eller tilstedeværelse af mennesker.

Når man bevæger sig i byrum, er følelsen af afstand større når man bevæger sig på en lige linje i et byrum uden høj oplevelsesgrad.

Derfor kan afstandene i Esbjerg føles meget store når man bevæger sig fra busterminalen ned langs banegården og videre til gågadens begyndelse.

En bearbejdning af Jernbanegade med evt. begrønning, opdeling af vejareal og større fokus på variation, zoner, åbning af facader og opdeling af det lange vejstykke, kan være med til at skabe et byrum med en højere oplevelsesgrad, og derved en mere overskuelig skala for bløde trafikanter. Dette vil bidrage til at skabe tryghed og udnytte trafikknudepunktet som et element der kan skabe byliv, og på den måde skabe større kvalitet og tryghed omkring kollektiv trafik som transportform.



Appendix A. Busterminalen

Fra terminalbygningen er der fin kontakt mellem inde og ude.

Der er visuel kontakt fra busterminalen til togperronen med Arrivas tog der kører nord på. Der er ikke udsyn til de perroner som DSB har brugsret til, da afstanden er for stor og de ligger skjult bag postbygningen.

Afstanden til stationsbygningen er lang og fremstår monoton da Post Nord's bygning er blændet og står tom.

Der er ingen skiltning på togperronen til busterminalen. I forhold til projektets udgangspunkt om at skabe sammenhæng mellem busterminal og togperron er det ikke hensigtsmæssigt. Der er ingen skiltning foran stationsbygningen til busterminalen.

A: kontakt til togperron fra busterminal



C: Ingen skiltning til busterminalen fra togperronen



D: Ingen skiltning til busterminalen fra stationsforpladsen.



B: facade busterminal - kontakt mellem inde og ude



Appendix B. Facader

Facaderne i byrummet omkring stationen har ikke meget kontakt mellem inde og ude, og der er lidt eller ingen zoneopdeling, ejerskab, ibrugtagning eller aktivering af byrummet via tilstedeværelse af mennesker.

Gangruten fra perronen til busstationen har en meget lav oplevelsesgrad og et lavt niveau af social kontrol i form af visuel stimulering, menneskelig aktivitet eller åbne facader, og kan derfor opleves som meget lang.

For enden af perronen har cafeen sat borde, stole og flag ud, og det gør en overraskende positiv forskel for miljøet. Elementerne gør opmærksom på at der er personer til stede som passer på stedet. Dette skaber ejerskab og tryghed.

cafe på stationen



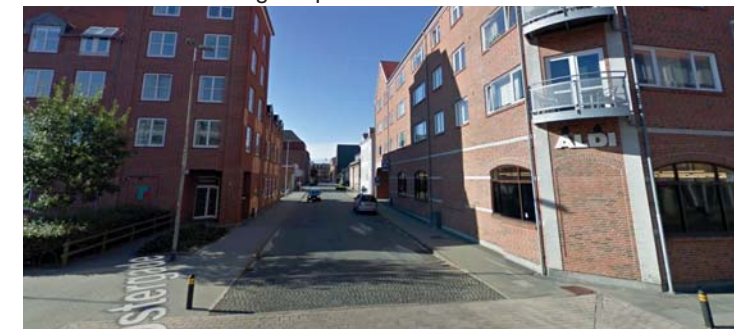
Facaderække ud til Jernbanegade og busterminalen.



Vej og facader ud til Banegårdspladsen.



Facade ud mod Banegårdspladsen.



Facade ud Jernbanegade. Post Nord. Forladt bygning.



Appendix C. Afstand.

Jernbanegade med Esbjerg banegård og busterminal er et meget langstrakt areal. Gaden er bred og Banegårdspladsen er et parkeringsareal. Gaden har lukkede facader og en lav oplevelsesgrad, det blæser ofte i området og der mangler læ. Dette bidrager til at afstand og skala føles stor specielt for bløde trafikanter.

Byrummet opfordrer ikke til ophold.

Jernbanegade fra busterminalen ned mod banegården.



Busterminalen



Perronen set fra busterminalen



Banegårdspladsen



Jernbanegade fra Banegårdspladsen mod busterminalen



Kolding: Ny busterminal ved Kolding Banegård (Fremkommelighedspuljen)

Cykelparkering ved Kolding banegård (Pulje til supercykelstier og cykelparkering)

Formål

Formålet er at skabe en mere tidssvarende rutebilstation med overskuelig indretning og kortere gangafstande til skift mellem tog, by- og regionalbusser. Ny skiltning og information skal gøre det lettere at finde rundt i det samlede terminalområde i sammenhæng med stationen.

En ny og forbedret cykelparkering af høj standard, placeret så den er let tilgængelig med overdækning, belysning m.m.

(NB.: projektet er færdigt i januar 2018. Mazantigade skal omdannes til busluse til stationsforpladsen, og skiltning til busterminalen skal udføres)

Kolding station før



Resultat

Busterminal med venterum og tydelig markering i fortov til handikappede (Appendix A. Busterminal).

Der er god sammenhæng mellem togperron og busterminal, men det er svært at se hvis man ikke ved det, da der ikke er skiltning på perronerne (se appendix A. Busterminal).

Cykelparkeringen på banegårdspladsen er placeret i hjørnet ved det lukkede posthus. Huset er ikke i brug, gardinerne er trukket for vinduerne og her er ingen naturlig overvågning via menneskelig aktivitet. Den to etagers høje cykelparkering skjuler hjørnet. I hjørnet er en tunnelnedgang til perronen, en gyde og en kælderskakt til posthuset (se Appendix B. Cykelparkering).

Selve togstationsbygning er velholdt. Der er liv på stationen i form af en frisør og en 7-11.

Kolding station efter



Konklusion

Stationsforpladsen har en flot landskabelig placering midt i byen med visuel kontakt til Slotssøen og Koldinghus. I byplanlægningen er der en fin sammenhæng med Jernbanegade og butiksliv. Det nye bibliotek ligger på pladsen og er med til at skabe liv i området. Desværre virker stationsforpladsen retningsløs og forvirrende i sin belægning og planlægning. Pladsen kunne kædes sammen med landskabet og Kolding Hus, og butikslivet, men kan ikke i sin nuværende udformning løfte det potentiale det har.

Kolding togstation har samme udfordring som mange andre togstationer i landet, nemlig at der ligger et posthus af betragtelig størrelse som ikke er aktivt længere. Det skaber store tomme bygninger placeret midt i det som burde være et livligt trafikknudepunkt og byrum. Det er ikke befordrende for ophold, og det præsenterer ikke byen et aktivt og attraktivt sted, når det første som møder en fra stationen er en forladt bygning.

Placering af cykelparkeringen er nærmest katastrofal i sin placering, set fra et tryghedsperspektiv; Hele hjørnet er en forladt bygning, man har en tunnel, mørk gyde og kældernedgang i ryggen, og ingen kan se en fra pladsen da fladerne i stativet dækker udsyn.

Busterminalen er tilgængelig for handikappede og er overskuelig at bruge. Det Byrummet omkring busterminalen er ikke aktivt, der er tre lukkede forretninger/huse over for. Endvidere ligger terminalen ud til bagsiden af posthuset og banelegemeerne.

Retningsløs stationsforplads.



Appendix A. Busterminal

Åbent venterum med glasfacade, og tydelig markeringer i fortov til handicappede.

Der er god sammenhæng mellem togperron og busterminal, men det er svært at se hvis man ikke ved det, da der ikke er skiltning på perronerne endnu. Det forventes at blive opsat ved afslutning af projektet i januar 2018.

Ingen skiltning til busterminalen fra perron



Belægning



Lukkede huse/butikker overfor busterminalen



Busterminal venterum



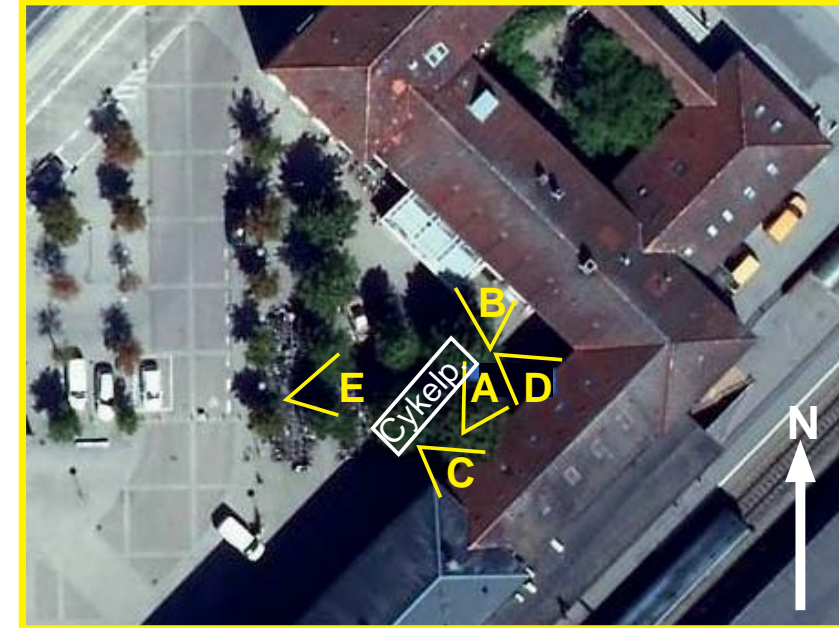
Busterminalen set fra perron



Appendix B. Cykelparkering

Placering af cykelparkeringen ligger i hjørnet af pladsen op mod en forladt bygning, med en tunnel, en mørk gyde og en kældernedgang i ryggen. Ingen kan se en fra pladsen, da fladerne i det to etagers store stativ dækker udsyn. Det er uhensigtsmæssigt i forhold til brugernes oplevelse af tryghed og derved brugervenlighed.

Kort over fotos taget omkring cykelparkeringen



A Kælderskakt



E Cykelparkering i hjørnet af banegårdsplassen



C tunnelnedgang under bygning



B Lukket posthus



D Passager fra Banegårdsplassen ind til perron



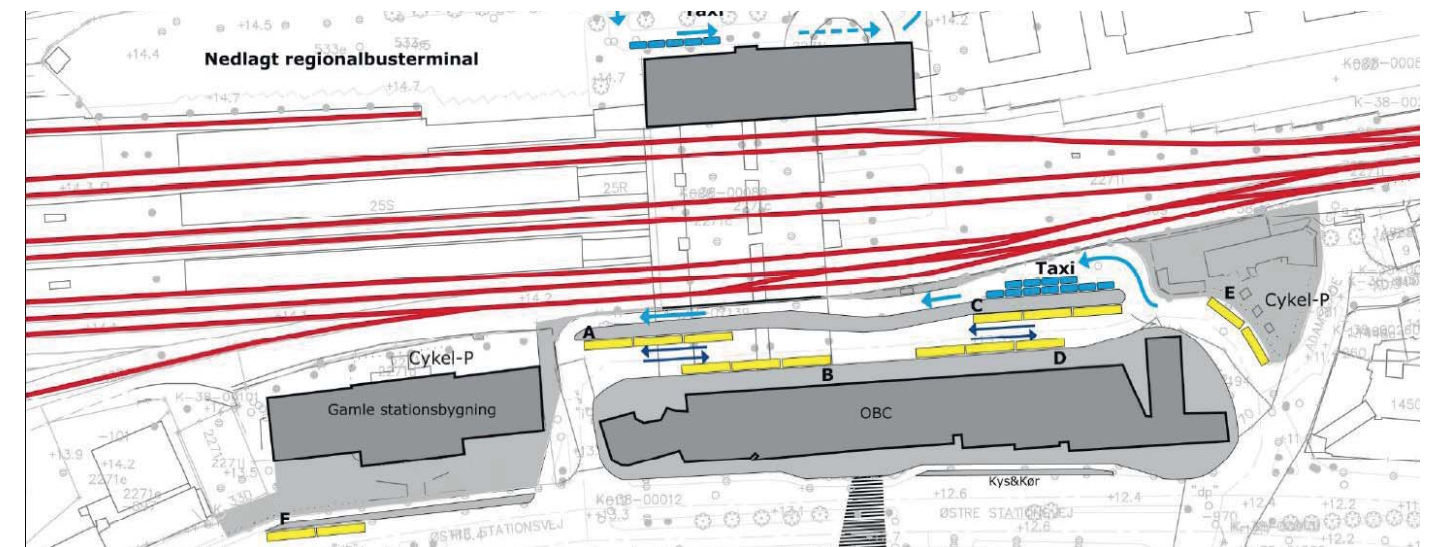
Odense: Fysisk forbedring af forholdene i Odense Banegård Center (Fremkommelighedspuljen)

Omdannelse/nyindretning af Terminalforholdene ved Odense Banegård Center (projektforslag Passagerpuljen)

Formål

Formålet har været at kunne afvikle den samlede busstrafik ved Odense Banegårds Center (OBC) fra busterminalsområdet. Formålet har været at koncentrere den kollektive trafik i OBC med små gangafstande mellem tog, bus og andre transportmidler, og derigennem få OBC til at fungere optimalt som en samlet trafikterminal.

Odense station før



Resultat

Busterminalsområdet er overskueligt og busholdepladsen aktiverer bagsiden af centeret langs banen. Gennemstrømningen af rejsende i stueetagen skaber aktivitet, og der opstår en pladسدannelse for enden af rulletrapperne (Appendix A, busterminal).

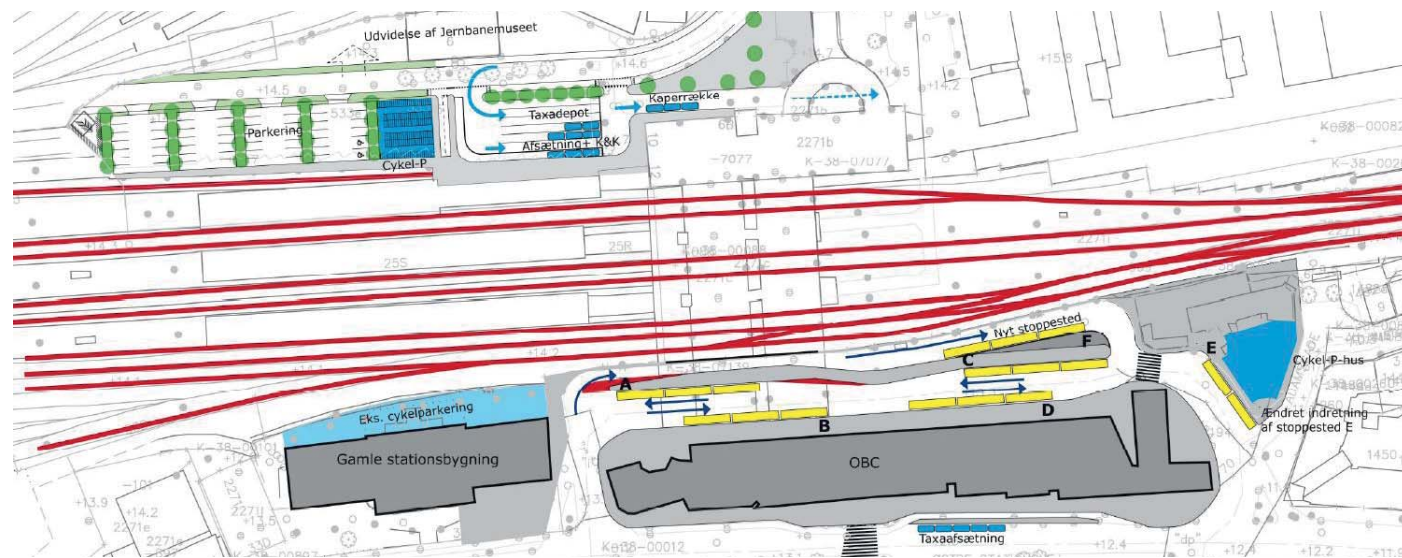
Facaderne ud mod busterminalen er forsøgt aktiveret (se appendix A, busterminal).

Byrummet omkring busholdepladsen føles ikke tryk på grund af den afsides beliggenhed, de lukkede facader og den manglende naturlige overvågning af området (se appendix B, Byrum).

Cykelparkeringsanlægget på Adamsgade ligger uden overvågning af facader eller byrumsaktiviteter, det føles afsides og ikke trykt at bevæge sig der. Der er meget dårligt overblik og udsyn når man står i anlægget. (se appendix C, Cykelparkering)

Cykelparkering og trafikafvikling nord for OBC virker vellykket med overblik og kort gåafstand (se appendix C, Cykelparkering)

Odense station efter



Konklusion

Busterminalen har bidraget til aktivitet på Adamsgade under centeret og derved skabt pladسدannelse, flow og aktivitet i stueetagen foran rulletrapperne. Det er vellykket at få OBC åbnet yderligere op.

Cykelparkering i Adamsgade og vejen fra busterminalen til cykelparkeringen mangler aktivering af facader og visuel kontakt mellem inde og ude. Området føles som en bagside af OBC uden opsyn og overvågning. Cykelparkeringen har yderligere udfordringer med tryghed da anlægget er i to etager, hvor underetagen er et mørkt område uden lys og kontakt til omgivelserne.

OBC's udearealer lægger ikke op til ophold, byggeriet er stort med lukkede facader der rejser sig i flere etager. Facaderne åbner ikke op til byrummet, facaderne er ikke aktive, der er ingen zoneopdeling eller ejerskab til byrummet i kraft af ibrugtagning. Det skaber en dårlig byrumssammenhæng i menneskeskala med resten af fodgængermiljøet i Odense bykerne. Østre Stationsvej er med til at skabe afstand, hvilket formentlig ændret ved etablering af letbanen.

OBC facade mod Østre Stationsvej



Appendix A, busterminal

Stueetagen i OBC er blevet åbnet op og aktiveret i forbindelse med omdannelse af busterminalen, hvilket bidrager til oplevelsen af tryghed. OBC's facade ud mod busterminalen er forsøgt åbnet op, det er vellykket men kræver ekstra aktivering af facaden før det opvejer det noget aflukkede byrum. Det ville bidrage til trygheden at få åbnet centerets facade op ud mod busholdepladsen, evt. bringe det kommunale bibliotek på 1.sal i spil ud mod busterminalen, for derved at skabe naturlig overvågning på terminalområdet, der har mange lukkede facader.

Indre byrum: blik fra OBC ud mod Adamsgade og busterminalen



Blik ned mod stueetage og gennemgang til busterminalen



Busterminal og facaden op mod OBC



Visuel kontakt mellem inde og ude ved busterminal



Appendix B, byrum

OBC's udearealer lægger ikke op til ophold, byggeriet er stort med lukkede facader der rejser sig i flere etager. OBC lukker sig om sig selv, i kraft af sin udformning. Det skaber en dårlig byrumssammenhæng i menneskeskala med resten af fodgænger miljøet i Odense bykerne. Østre Stationsvej er med til at skabe afstand, i kraft af sin udformning. Vejen er bred, facaderne er lange og uden aktivitet ud mod fortovet, og der er sparsom beplantning. Byrummet bliver formentlig opgraderet ved etablering af letbanen.

Busterminalen set fra nord mod syd



Busterminalen fra vest mod øst - busbane



busterminalen fra vest mod øst - fodgængere



OBC fra Østre Stationsvej



Appendix C, Cykelparkering

Cykelparkering nord for OBC fungerer fint i byrummet.

Cykelparkering i Adamsgade syd-øst for OBC, og vejen fra busterminalen til cykelparkeringen mangler aktivering af facader og visuel kontakt mellem inde og ude.

Området føles som en bagside af OBC uden opsyn og overvågning. Cykelparkeringen har yderligere udfordringer med tryghed da anlægget er i to etager, hvor underetagen er et mørkt område uden lys og overvågning. Det er uhensigtsmæssigt i forhold til oplevelsen af personlig tryghed, men også i forbindelse med risikoen for cykeltyverier.

Cykelparkering nord for OBC



Cykelparkering i Adamsgade, syd-øst for OBC



Cykelparkering i Adamsgade



Vejen fra cykelparkering mod busterminal

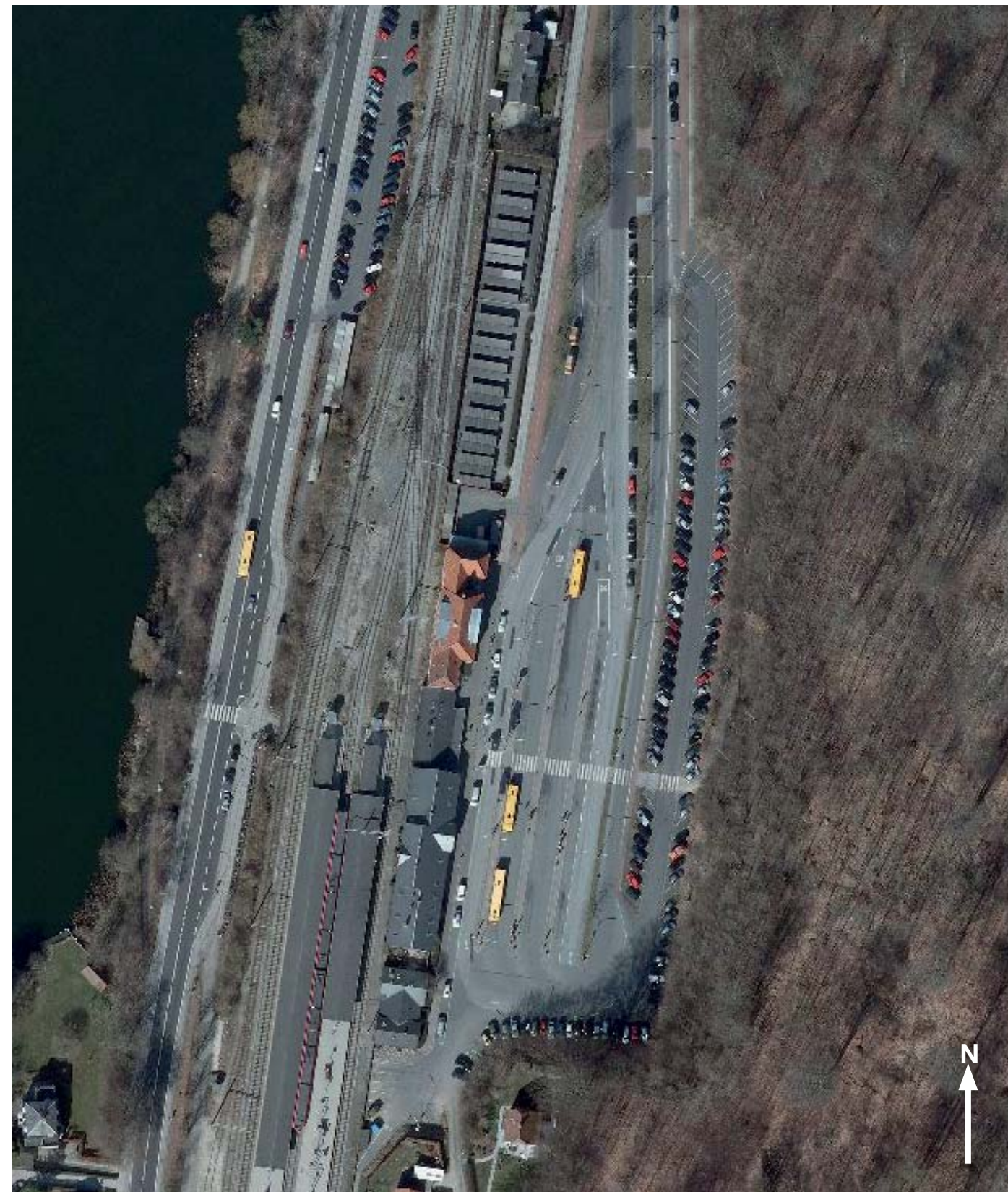


Holte: Ombygning af Holte Stationsforplads (Fremkommelighedspuljen)

Formål

Forbedring af venteforhold, ledelinjer, skift mellem transportformer og et generelt æstetisk løft.

Holte Stationsforplads før

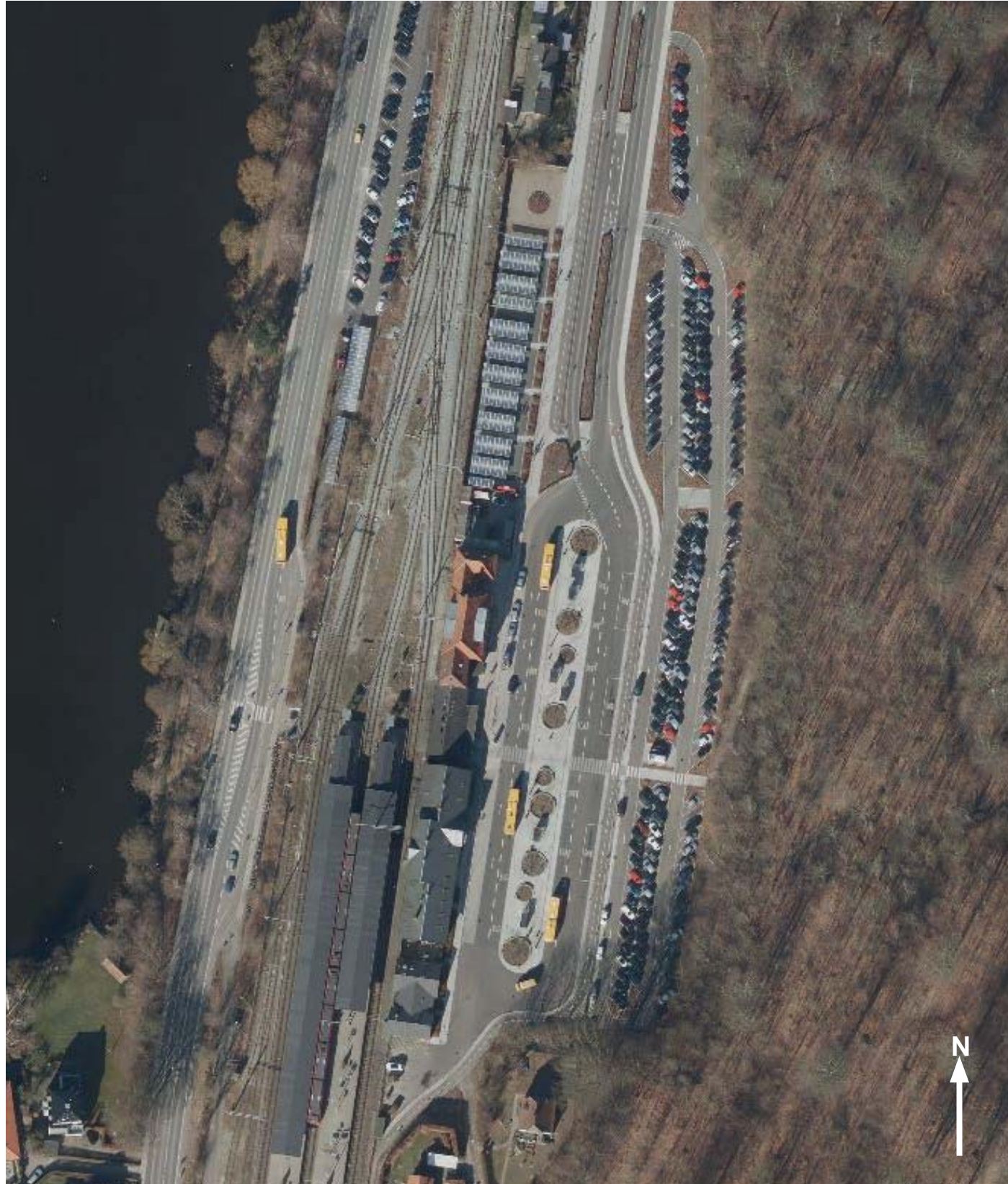


Resultat

Ombygning af Holte Stationsforplads er den eneste projektbeskrivelse som omtaler et æstetisk løft. Området er bearbejdet med nuancerede belægninger, design af bænke og plantekummer, kanter og markering af zoner i terræn (se appendix A, design).

Syddelen af stationspladsen grænser op mod stisystemet mod skoven og et hævet terræn med bevoksning af træer og buske. Placering af containere til affald er placeret for enden af stationsområdet, lige ved nedgang til cykelsti op i skoven (se Appendix B, Byrum).

Holte Stationsforplads efter



Konklusion

Holte station ligger lidt afsides fra bykernen, op imod en skov der hæver sig i terræn mod øst, og Vejlesø mod vest. Der er et lavt niveau af kontakt til naboer og placeringen gør stationen tryghedsomt udfordret, men på grund af det høje socioøkonomiske niveau, det smukke område og den høje kvalitet af pladsdannelsen, så opleves området trygt, hvilket man også kan se på passagermålinger fra projektets afrapportering.

Stationens placering mellem skov og sø. Holte by ligger nord for stationen.



Skoven op mod stationsforpladsen. (Google maps)



Appendix A, Design

Meget fin bearbejdning af belægning med forskellige sten og nuancer der markerer zoner.
Fin overgang mellem flader, flot møde mellem fortov og huse.
Gode materialer. Enkel og overskueligt. God sammenhæng med resten af området. Fint overblik.

Plantekumme/siddekant med træoverflade til at sidde på



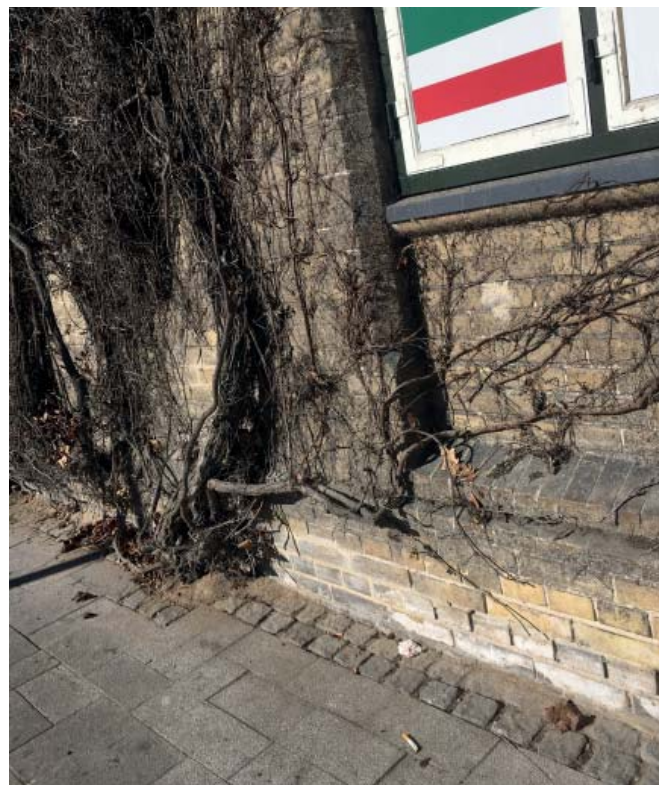
Overflader/belægning



Overflader/belægning



Bearbejdning af kanter - overgang vej/bygning



Appendix B, Byrum

Adgang til forreste perron fra stationsbygning er afskærmet, og bagsiden af stationsbygningen forfalder/gror til.

Forfald/mangel på vedligehold i offentligt rum er som udgangspunkt uhensigtsmæssigt i henhold til oplevet tryghed da det associeres med manglende social kontrol, og derved muligheden for andre menneskers internering i en kriminel handling.

Sydlig afslutning af stationen ender i en containerplads der skærmer for udsyn for passerende på stisystemet mod skoven.

Containere op mod skoven og begyndelsen af stisystem.



Aflukket areal mellem bygning og spor.



Afslutning af stationspladsen med containere og tilgroet lukket perron.



