KØBENHAVNS INTERNATIONALE BUSTERMINAL

10 semester, Urban Design
Jens Toudal Jessen
maj 2011

Aalborg Universitet
Institut for arkitektur og medieteknologi
Urban Design

2.6 opgave.indd 1 30-05-2011 13:12:24

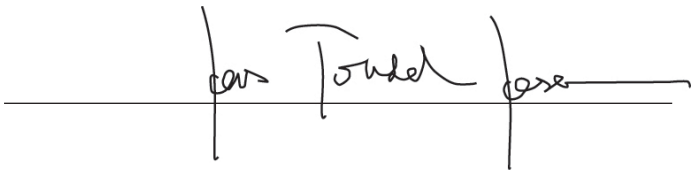
Vejleder Victor Andrade

afleveringsdato 31 maj 2011

projektperiode 7 februar - 31 maj 2011

antal oplag 4

skrevet af : Jens Toudal Jessen



RESUMÉ

Nærværende speciale indledes med en undersøgelse, der i tre niveauer afdækker behovet for og potentialerne ved at etablere en terminal til fjernbusser i København. Disse undersøgelser udmunder i et forslag til en sådan busterminal placeret i Ørestad City.
På første niveau undersøges det samlede antal rejsende til og fra København med bus, hvilket er en af de få samlede opgørelser, der findes af dette passagerantal. Ud fra en teoretisk baggrund diskuteres de strategiske muligheder for at udnytte dette passagerantal i bymæssig sammenhæng.
På andet niveau analyseres transportterminalers funktion som offentlige rum og mulige placeringer for en busterminal i København gennemgås.
På tredje niveau identificeres problemer og udfordringer ved det strategisk planlagte Ørestad med den konklusion, at man i denne bydel i særlig grad vil kunne skabe samspil mellem busterminal og by.
Analyserne resulterer i valget af en konkret matrikel og en række designparametre. Derved dannes rammen om udviklingen af en terminal, der ikke kun afhjælper den aktuelle mangel på ordentlige busholdepladser i København, men som også tilfører Ørestad nogle bedre offentlige rum i mellemskala samt styrker dens rolle som mobilitets-bydel.

Nøgleord: mobilitet, infrastruktur, strategi, bus, busterminal, København, Ørestad

ABSTRACT

This thesis introduces a survey, in three which examine the possibilities for building a busterminal for long distance bus service in Copenhagen. These investergations forms the base for a proposal for a bus terminal in Ørestad, Copenhagen.
On the top level the total number of travellers to and from Copenhagen by bus are revealed, which is one of very few surveys that have been carried out on this subject.On a theoretical background it will be discussed how this amount of travelers can be used as a strategic element in a urban context.

On the second level the role for public transport terminals as a public domain will be examined and possible placements for a bus terminal in Copenhagen will be revealed

On a third level the problems and challenges by a strategic placement in Ørestad will be identified with the conclusion that this area with benefit in form of an interaction between Ørestad City and the busterminal.
The combination of the three analysis forms a platform for the design of a new terminal that not only facilitates the yearly 1 mio. Bus travelers, but also forms pleasant areas in a large scale urban fabric

key words: mobility, infrastructure, strategy, coach, Copenhagen, Ørestad

2.7 opgave.indd 2 30-05-2011 12:52:12

INDHOLDSFORTEGNELSE

I Introduktion:
- Indledning..... 4
- Motivation..... 6
- Problemfelt..... 7
- Metode..... 9

L Large:
- Intro..... 11
- Mapping..... 12
- Analyse..... 20
- Delkonklusion..... 21

M Medium:
- Intro..... 23
- Mapping..... 24
- Analyse..... 32
- Delkonklusion..... 33

S Small:
- Intro..... 35
- Mapping..... 36
- Analyse..... 46
- Delkonklusion..... 47

P Præsentation:
- Vision..... 50
- Konceptudvikling..... 52
- Programmering..... 54

A Afslutning:
- Implementering..... 70
- Konklusion..... 72
- Kilder..... 74
- Bilag..... 76

2.7 opgave.indd 3 30-05-2011 12:52:12

INDLEDNING

Dette speciale består af et forstudium til og et skitseprojekt af en potentiel busterminal til langtursbusser i København. Anledningen til dette er både praktisk og strategisk, idet der er et stort eksisterende klientel, som mangler den pågældende service, mens der samtidigt kan være nogle bymæssige gevinster ved at samle disse mennesker ét sted samt i at styrke Københavns udbud af transportmuligheder.

Et overordnet tema i projektet er således betydningen af mobilitet for vores samfund. I vores generation og del af verden er det at rejse blevet en ligeså naturlig del af livet som uddannelse og arbejde. En smuttur til Amsterdam, Berlin eller Malmø betragtes af mange nærmest som et obligatorisk afbræk i hverdagen, ligesom charterture til Middelhavet, skiferier i Alperne og dannelsesrejser til Østen nu er folkeeje. Folk er villige til at pendle længere eller endda flytte væk for et spændende job, et inspirerende miljø eller et behageligere klima, hvilket betyder, at familie og venner også kan befinde sig indenfor en noget større radius end tidligere.

Mobiliteten er en af de parametre, vi måler vores livskvalitet efter, og dermed er investeringer i infrastruktur blevet et af de afgørende værktøjer i forbindelse med strategisk byplanlægning, ikke mindst i Danmark.
Der har gennem tiden især været fokus på udviklingen af et effektivt togbanenet, mens også etableringen af motorveje er et tilbagevendende politisk emne. Kastrup lufthavn er blevet transportknudepunkt ikke bare for København, men for en stor del af Norden, og vores erfaringer med brobygning har efterhånden gjort os til et af forgangslandene på dette felt globalt set.

Disse investeringer har fået den regionale bustransport til at glide lidt i baggrunden, selvom den har sine klare fordele som supplement til tog og fly. Men busser kræver ikke lige så store og langsigtede investeringer for at eksistere, og de henvender sig mest til de mindre købedygtige segmenter i befolkningen, hvormed de opnår mindre politisk interesse.

Et andet gennemgående tema i dette projekt er således at belyse de samfundsmæssige værdier, der kan ligge i udviklingen af en busterminal, samt de betingelser, der skal opfyldes for at indfri dette potentiale fuldt ud.
Etablering af infrastruktur påvirker en by på flere planer – regionalt, kommunalt og lokalt. For at få det fulde udbytte af tiltaget er det dermed nødvendigt at forstå mekanismerne på hver skala, herunder de økonomiske og de miljømæssige såvel som de sociale og de logistiske aspekter.

Denne opdeling i flere skalatrin benyttes derfor også i analysen med henblik på at kortlægge det konkrete behov for en busterminal, de udfordringer, som projektet vil møde undervejs, samt de kriterier for placering og udformning, der bør ligge til grund for designet.

Målet er at give et bud på, hvorledes etableringen af en busterminal kan bruges strategisk til at forstærke en københavnsk bydel med behov herfor, og samtidig at starte en debat om, hvordan den nuværende triste oplevelse af at ankomme til København i bus kan omdannes til i stedet at blive et aktiv for byen.

Bag dette mål ligger den hypotese, at busrejser, selvom transportbilledet vil ændre sig over de kommende år, vil blive benyttet som et billigt og fleksibelt alternativ til højhastighedstog og flyruter langt ud i fremtiden.

Den nyeste udvikling er imidlertid, at planerne for den resulterende matrikel i Ørestad City netop nu er ved at overgå til realiseringsfasen, hvilket betyder, at Fields udbygges med en etape 2, der bl.a. indeholder en biograf.

Man kan spørge sig selv, hvorvidt dette initiativ vil få tilsvarende gavnlige effekter for byen og området?
Måske de 10 år gamle planer burde tages op til revision - af investorerne Steen og Strøm og ikke mindst af kommunen - med friske overvejelser samt mulighed for at tilgodese flere interesser samtidigt.

2.7 opgave.indd 4 30-05-2011 12:52:12

2.7 opgave.indd 5 30-05-2011 12:52:12

MOTIVATION

Som rejsende er det første møde med en destination også en forløsning, som fremover knyttes til rejsen. Lyde og indtryk står klarere de første minutter, efter tiden tilbragt indelukket i et transportmiddel, end de efterfølgende timer, og netop dette øjeblik danner derfor basis for det samlede indtryk.

”There is never a second chance to make a good first impression” lyder et velmenende ordsprog om mødet med nye mennesker. Dette dækker i høj grad også mødet mellem rejsende og deres rejsemål, og her sættes indtrykket af København på en alvorlig prøve, hvis man har taget bussen.

Ved rejser med fly og tog ankommer man til en togstation eller en lufthavn med praktiske og oftest værdsatte elementer som kiosker, information og toiletter. Trods lokale variationer kan man følge genkendelige ikoner og således finde sin vej.
Men på busrejser til netop København træder man direkte ud i bybilledet, idet busserne holder langs byens veje og pladser. Her er ingen afbødende zone mellem transportmidlet og destinationen - byens liv mødes på godt og ondt helt direkte. Godt når vejret er fint, og man ved, hvilken retning man skal gå. Skidt hvis man uforvarent træder ud på en cykelsti uden at være klar over den overhængende risiko for nærkontakt af første grad.
Sammenlignet med andre omkringliggende storbyer falder forholdene i København da også helt igennem - manglende information gør byen svær at overskue for de ankommende såvel som afrejsen usikker selv ved mindre forsinkelser og ændringer. Der er ofte ingen reel opholdsmulighed, da busser og passagerer er i vejen for den resterende trafik. Der ydes intet samlet overblik over, hvilke selskaber og ruter, der i det hele taget findes, og de forskellige selskaber er spredt over hele byen.

Berlin, Göteborg og Århus er bare nogle få eksempler på byer, der har velfungerende terminaler, hvor de busrejsende samles ét sted i byen og dermed danner et bedre grundlag for at udbyde den relevante service.
Der må også i København ligge et skjult potentiale i at give alle disse mennesker en ordentlig velkomst og afsked samt i at samle det markante menneskeflow på et strategisk udvalgt sted i

PROBLEMFELT

Dette projekt bygger på en undersøgelse af de bystrategiske aspekter ved at etablere en busterminal for langdistancerejser til og fra København, og udmunder i et konkret skitseforslag til en sådan.
Ved at stille det simple spørgsmål: ”hvorfor er forholdene for buspassagerer i byen ikke bedre?” åbnes der for en række andre spørgsmål om baggrund, fordele, mulige placeringer, tekniske krav og lokale påvirkninger. Disse spørgsmål leder frem til en tilgang baseret på tre niveauer, Large, Medium og Small, idet infrastruktur og strategisk planlægning berører flere bymæssige skalaer. Transportterminalens rolle har forskellig betydning på hvert af de forskellige skalatrin:

På regionalt niveau vil en busterminal udgøre endnu en ”port” til København og derved også markere sig som nyt kendemærke og mødested samt gøre bustransport til et mere synligt alternativ til tog og fly.

På kommunalt niveau vil en busterminal samle de eksisterende holdepladser i én terminal og derved koncentrere det samlede antal passagerer på et sted, hvilket stiller en række krav til den konkrete placerings egenskaber.

Lokalt vil denne koncentration af passagerer samt det fysiske terminalanlæg komme til at påvirke omgivelserne og bør derfor passes ind, så der skabes et samspil frem for en barriere.

Via disse overvejelser er følgende hovedspørgsmål formuleret som grundlag for mapping og analyse i hver del, ud fra hvilke en samlet problemformulering derpå er opstillet:

Large

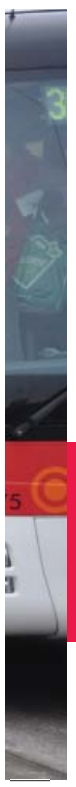
Bør der anlægges en fjernbusterminal i København, og hvilke fordele vil byen kunne opnå ved dette tiltag?

Medium

Hvad vil der være af tekniske krav og strategiske overvejelser vedr. placering, og hvor kan terminalen dermed bedst ligge?

Small

Hvilke lokale parametre skal den forholde sig til, og hvordan bør den udformes for at passe ind i det konkrete nærområde?



PROBLEMFORMULERING:

Er det muligt at etablere en busterminal i København, der både styrker byens regionale status, opfylder kravene til et moderne transportknudepunkt og forbedrer det berørte lokalmiljø samtidigt?

2.7 opgave.indd 7 30-05-2011 12:52:16

HVOR ER BUSTERMINALEN

Er der grundlag for at bygge en busterminal i Kbh?

Hvad kan den give til byen?

BYG EN BUSTERMINAL !

LARGE

Niveau: Europæisk / nationalt plan

- Transport i eksisterende byplaner
- Nøgletal for passagerer og transport
- Eksisterende forhold for fjernbusser
- Baggrund og forudgående overvejelser

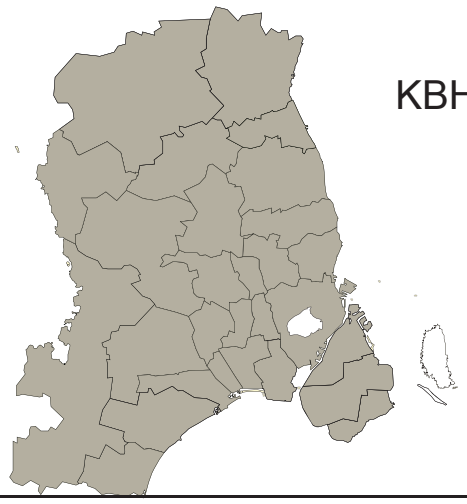
PLACERING

MEDIUM

Niveau: København

- Eksisterende ankomstterminaler i Kbh.
- Tekniske krav og pladsforhold
- Referenceprojekter fra udlandet
- Mulige placeringer

KBH



SMALL

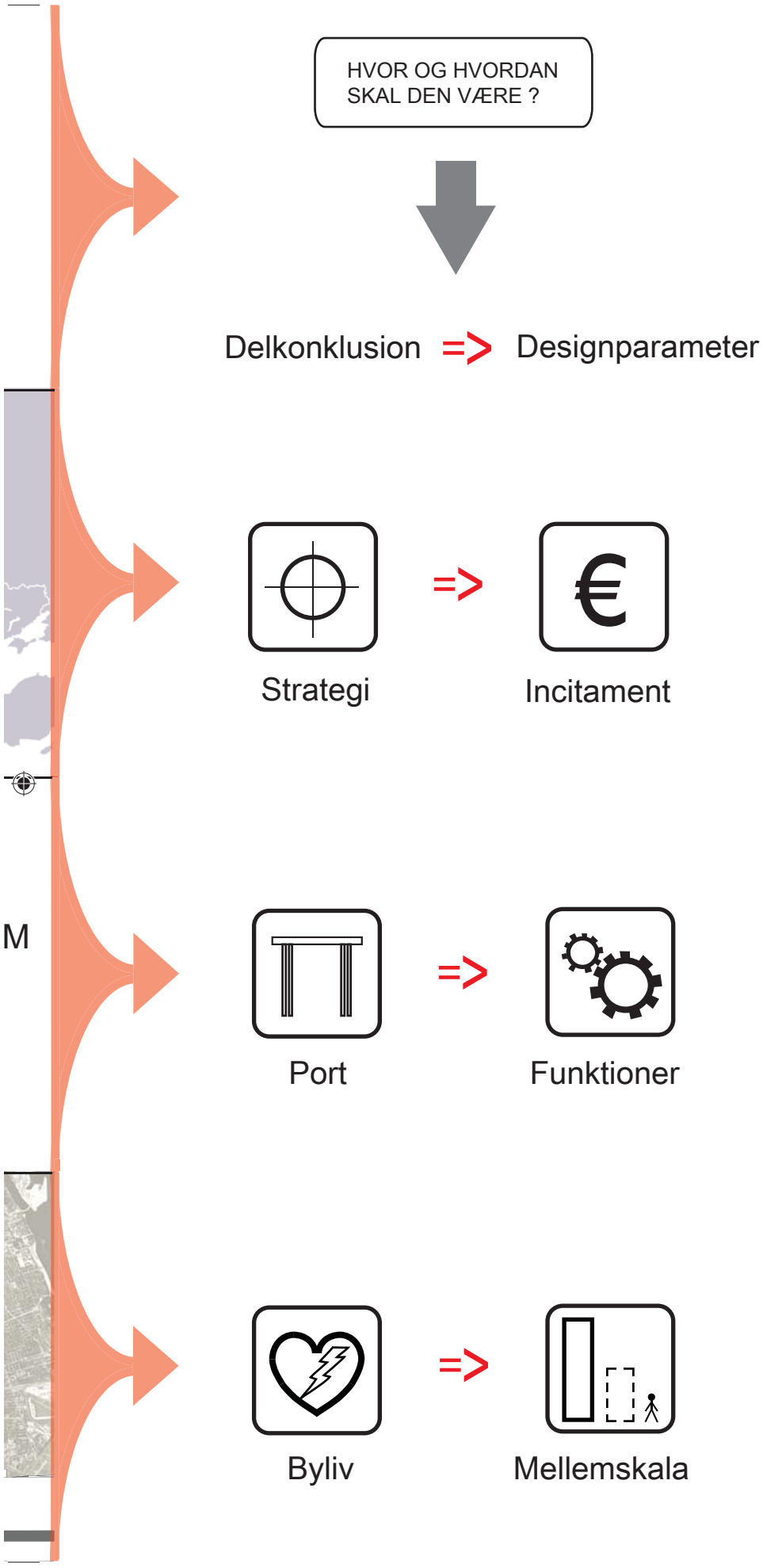
Niveau: Site / Ørestad

- Historie og idegrundlag
- Fænomenologisk registrering
- Byrumsanalyse
- Lokalplaner

?

ØRESTAD

2.7 opgave.indd 8 30-05-2011 12:52:17



METODE

I kraft af de forskellige perspektiver, der ligger i at bygge en transportterminal, er projektets forstudier ligeledes delt op efter de tre skalaer, Large, Medium og Small. På hver skala er der foretaget registreringer og undersøgelser, som siden analyseres og suppleres med input fra relevante teoretikere. Hvert skalatrin afsluttes med en delkonklusion, som danner grundlag for placering og designparametre til udformning af det endelige skitseforslag.

Empirien består af både kvalitative og kvantitative registreringer, som tilsammen danner et billede af de forhold, der bør medregnes ved etableringen af en busterminal i København:

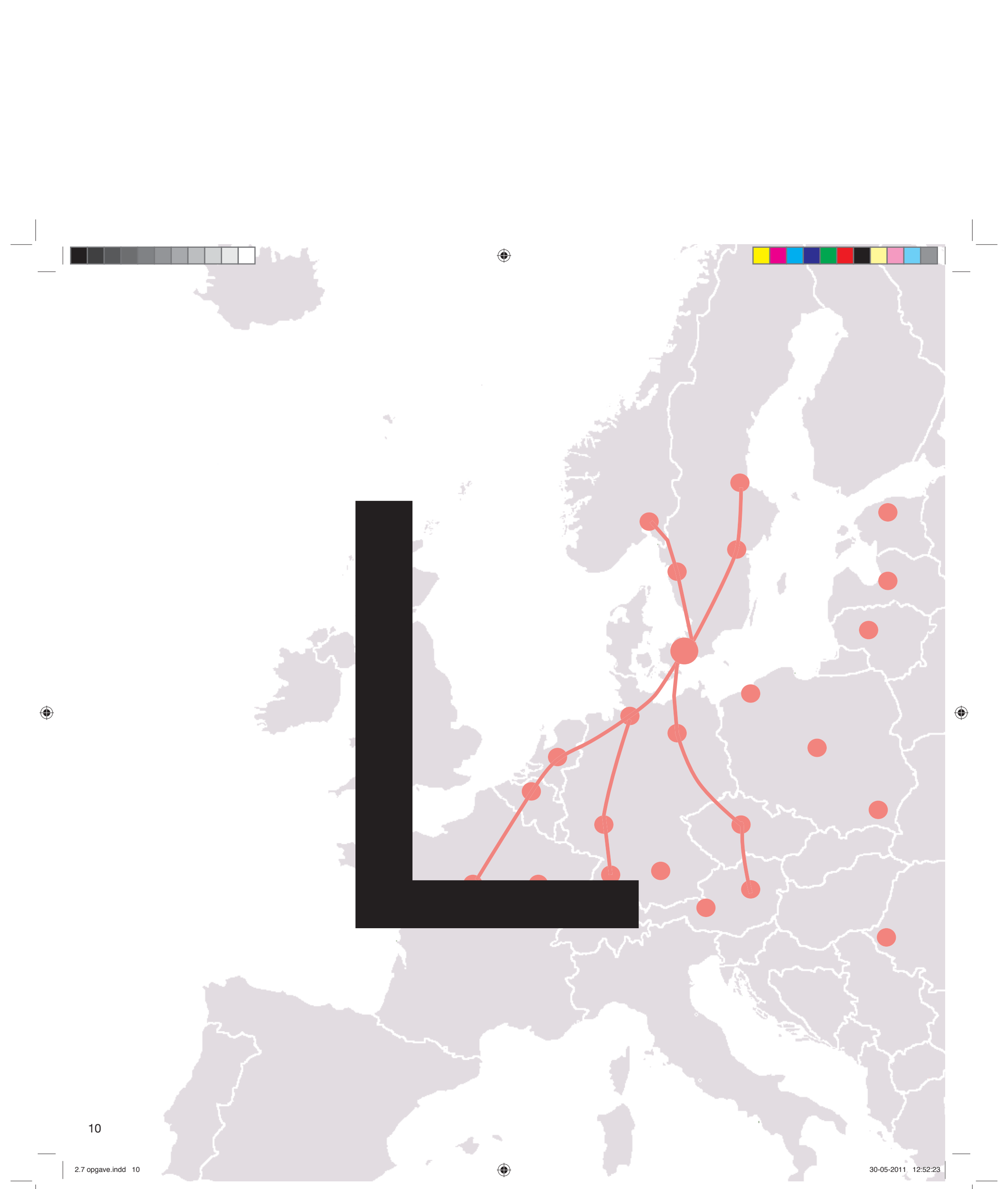
Under Large er der foretaget undersøgelser af hhv. de foreliggende offentlige planer og visioner vedr. transport og mobilitet; nøgletal fra transportsektoren til og fra København; de eksisterende forhold for fjernbusserne i byen samt den historiske baggrund herfor. Undersøgelserne er foretaget på baggrund af telefoninterviews, afgangstabeller, estimater fra Danske Busvognmænd, fotoregistreringer samt data fra trafikmodellen TRANS-TOOL.

Under Medium er der foretaget registreringer af byens to eksisterende transportknudepunkter, Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård, og deres egenskaber på praktisk såvel som symbolsk plan. Derudover er pladsforhold og tekniske krav til udformning af busterminaler undersøgt via opmålinger og fotoregistrering af udenlandske projekter, og tilsidst er de forskellige mulige placeringer i byen gjort op og vurderet ud fra disse krav i kombination med en række bystrategiske overvejelser.

Under Small er Ørestads historik gennemgået for at skabe forståelse for bydelens grundidéer. Ydermere er der foretaget en række byrumsundersøgelser, hvor bydelens fænomenologi og kontraster, sol- og vindforhold, lokalplaner samt tilstødende byudviklingsplaner beskrives.

Det teoretiske grundlag trækker under Large på pointer fra Patsy Healey, Graham og Marvin samt Rem Koolhaas, under Medium på Hajer og Reijndorps teorier om demokratiske byrum og under Small på principper for byrumsanalyser udformet af henholdsvis Kevin Lynch og Jan Gehl med input fra Niels Bjørn og Ulla Tofte.

2.7 opgave.indd 9 30-05-2011 12:52:21



2.7 opgave.indd 10 30-05-2011 12:52:23

I det følgende kapitel undersøges forholdene omkring rejser med bus til København. Registrering af eksisterende busholdepladser og antal passagerer årligt vil give et billede af behovet, mens et historisk tilbageblik vil afdække de fejlslagne forsøg, der har været, på at etablere en busterminal i byen.

En oversigt over eksisterende planer på europæisk, regionalt og kommunalt plan belyser ambitionerne om at øge mobiliteten, mens dette kapitel afsluttes med en analyse af, hvorledes øget mobilitet påvirker byen.

2.7 opgave.indd 11 30-05-2011 12:52:23

ET ØNSKE OM MOBILITET

Er transportknudepunkter og mobilitet noget, der er værd at satse på som led i byudviklingsplanerne?

Målet om at forbedre grundlaget for mobilitet i Københavnsområdet står ikke alene i dette projekt - tværtimod er optimering af forbindelser og transporttilbud på tværs af regionen en vision, der går igen på stort set alle niveauer i plansystemet.

Her ses et udpluk fra konkrete rapporter, der berører emnet, lige fra EU-niveau til kommuneplan.

Der er generelt en tendens til, at man fokuserer mere på fly- og togforbindelser end på bustransport, som det også historisk set har været tilfældet, selvom udviklingsplanen fra Region Hovedstaden nævner langdistancebusser som et konkret forslag.

Det fremgår, at effektiv transport anses for at være et vigtigt grundlag for regionens konkurrencedygtighed, ressourceoptimering og vækst i forbindelse med den øgede globalisering. Ydermere fremhæves vigtigheden af gode intermodulære transportknudepunkter, der også skal fungere som "port" mellem regionen/Danmark udlandet.

Europakommissionens Hvidbog, marts 2011

"En køreplan for et fælles Europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"

Planerne om et fælles europæisk luftrum (SESAR), harmonisering af jernbanedrift gennem European Rail Agency (ERA) og udnyttelse af søtransport gennem projektet "Blue Belt" står som tre vigtige elementer i denne udgivelse.
I forhold til persontransport mellem Europas byer understreger kommissionen blandt andet vigtigheden af intermodulære transportknudepunkter, dvs. skæringspunkter mellem de forskellige transportformer, der muliggør en effektiv udveksling på tværs.

Infrastrukturkommissionens sammenfatning, 2008

"Danmarks transportinfrastruktur 2030"

Et af de seks hovedpunkter i kommisionens sammenfatning er, at "Danmarks porte mod udlandet skal indgå som en central del af et effektivt transportnetværk". Dette fokus begrundes med muligheden for at høste gevinsterne ved øget globalisering, som gør det nemmere for mennesker og varer at komme til og fra Danmark.
Ydermere forventer Infrastrukturkommissionen et stigende fokus på infrastrukturen og kvaliteten af de internationale forbindelser i forbindelse med virksomhedslokalisering.

Region Hovedstaden, juni 2008

"Regional Udviklingsplan: Danmarks hovedstadsregion - en international storbyregion med høj livskvalitet og vækst"

Udviklingsplanen fra 2008 er Region Hovedstadens vision for udviklingen i Hovedstadsområdet. Her udpeges regionens styrker, og der fokuseres på de konkrete udfordringer, de har identificeret.
Udviklingsplanen rummer tre overordnede temaer: infrastruktur, uddannelse og miljø, som anses for at være de største udfordringer for regionens fremtidige udvikling.
I forhold til infrastruktur understreger Region Hovedstaden vigtigheden af, at Øresundsregionen skal være bindeled mellem Europa og Norden, samt af at forbedre forbindelserne til og fra København. Konkret foreslår planen blandt andet at:

- Ørestad udbygges til en aflastningsstation for København H
- Der indsættes direkte og langtursbusser på store pendlerstrækninger
- Regionen kobles sammen med højhastighedsnettet for tog fra Sverige og Tyskland

2.7 opgave.indd 12 30-05-2011 12:52:23

Københavns Kommune, 2011
"Forslag til Kommuneplan"

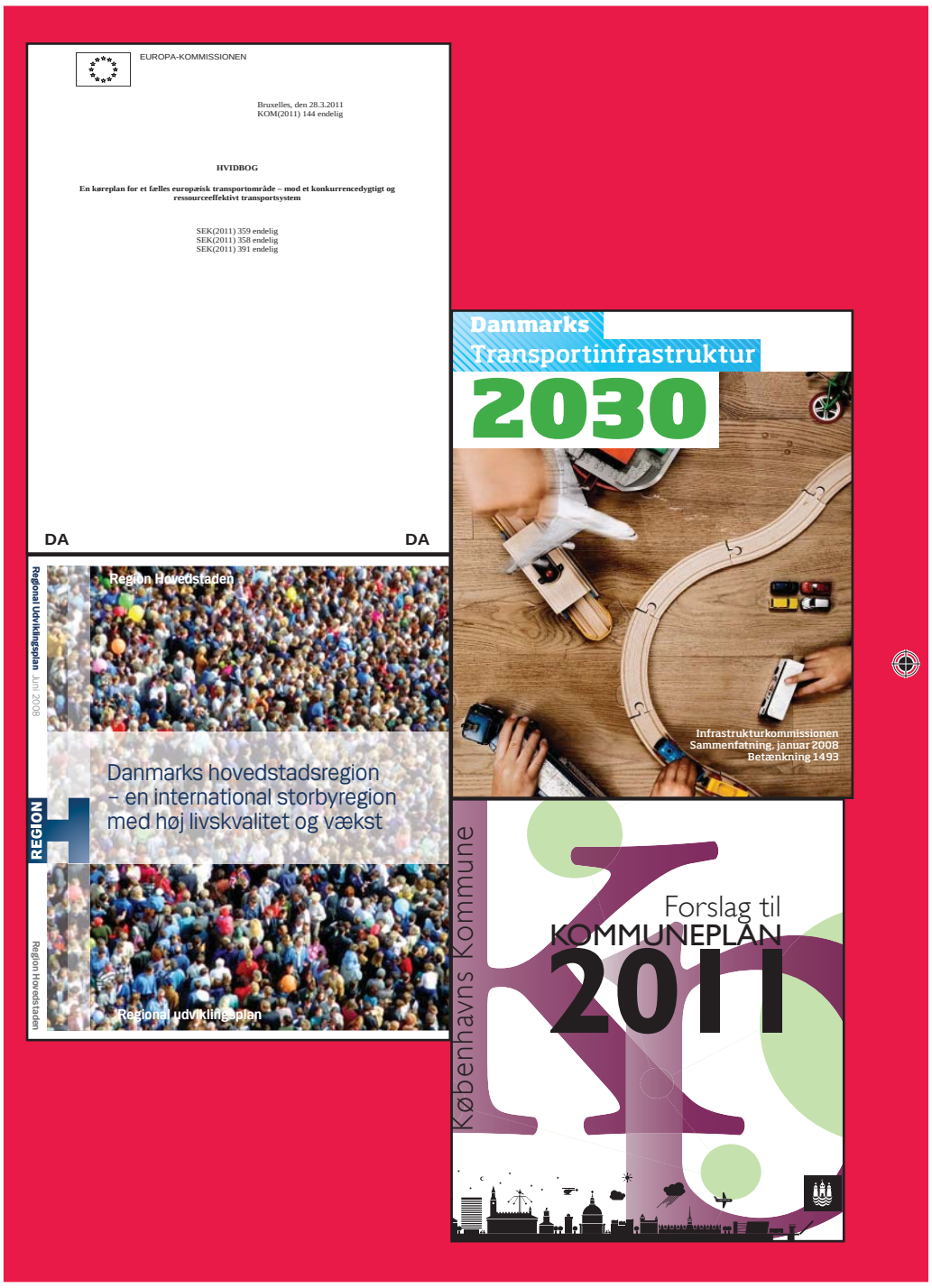
Københavns Kommune sætter med kommuneplanen 2011 fokus på udviklingen frem til 2020, 2025 og 2030.
Forslaget går på at kommunens fokus skal rettes på tre hovedpunkter.

- København skal være en motor for vækst
- København – grøn vækst og livskvalitet
- Fokuseret byplanlægning

I forhold til infrastruktur og mobilitet er målet i kommuneplanen 2011, at Øresundsregionen skal være den første CO_2-neutrale grænseregion i Europa i 2030.
Det er Kommunens ønske, at Øresundsregionens eksterne tilgængelighed skal styrkes. Det skal ske ved at forbedre togforbindelserne til vestdanmark, Oslo/Gøteborg og Hamborg.

Københavns Kommune er meget opmærksomme på, at byens internationale knudepunkt, Københavns Lufthavn er faldet fra en 10. plads til en 15. plads over europæiske lufthavne.
Derfor har Københavns Kommune startet projektet Copenhagen Connected sammen med en kreds interessenter bestående af Københavns Lufthavn, Region Hovedstaden, Copenhagen Capacity, Wonderful Copenhagen, Region Sjælland, Region Skåne, Malmø Stad, Lund Stad og Økonomi- og Erhvervsministeriet.
Copenhagen Connected har tre indsatsområder: Styrkelse af det eksisterende rutenet, udvidelse med nye ruter og forbedring af forholdene for driften af lufthavnen og visumforholdene.

På det grundlag kan det konstateres, at mobilitet og transportknudepunkter er noget der bliver satset relativ meget på i det danske plansystem.



2.7 opgave.indd 13 30-05-2011 12:52:23

TRAFIK TIL OG FRA ØRESUNDSREGIONEN

Busselskaber er ikke forpligtet til at føre passagerlister som fly og har ikke samme grad af standardisering som jernbanetrafik. Derfor kan der heller ikke gives et ligeså fyldestgørende billede af, hvor mange passagerer der transporteres med bus, som med fly og tog.
For at kunne danne sig et overblik over mængden af buspassagerer til og fra København sammenlignes i dette kapitel data fra en trafikmodel med data fra egne telefoninterviews.

Trafikmodellen TRANS-TOOL:

Tal fra rapporten International persontransport i Øresundsregionen fra Region Sjælland bygger på den europæiske trafikmodel, TRANS-TOOL, som er en model, der er lavet til at fremskrive mobilitet i Europa. Region Sjælland har fået denne model bearbejdet til at kunne bruges til at give et bud på trafikken til og fra Øresundsregionens fremover.

Telefoninterview:

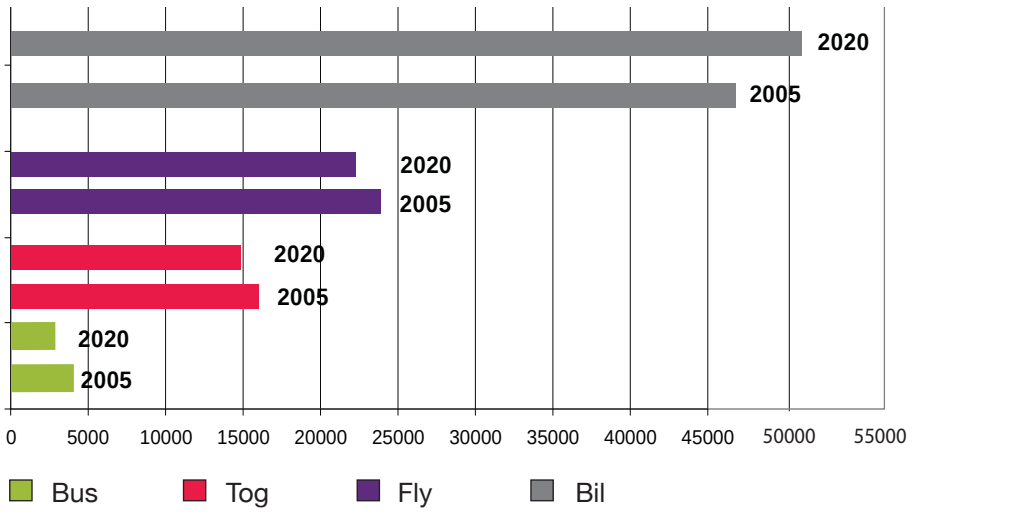
Ved telefoninterview er de største busselskaber, der kører til København, blevet kontaktet. Enkelte selskaber har ikke ønsket at udtale sig, andre har ikke kunnet oplyse et præcist antal, men givet indikationer om daglige antal passagerer og afgang. Kun de selskaber, som selv adminstrerer billetter, er taget med i denne undersøgelse.

Sammenligning:

Diagram 1 viser persontransport til og fra Øresundsregionen baseret på Trans-TOOL.
Tallene viser, at ud af de fire rejseformer fly, bil, tog og bus er busrejser den mindst benyttede og bil den mest.
Tallene i modellen er blevet korrigeret med trafikmålinger fra 2005, og ialt blev der fortaget 81 mio. rejser til og fra Øresundsregionen, hvoraf de 3,5 mio. blev foretaget med bus.

Diagram 1

Antal passagerer fra til Øresundsregionen pr.1000 (Trans-TOOL)



2.7 opgave.indd 14 30-05-2011 12:52:26

Ved sammenligning med diagram 2 ses, at halvdelen af disse busrejser er foretaget til det øvrige Danmark. Den anden halvdel er ligeligt gået til gruppen Sverige/Norge/Finland og det øvrige Europa.

Det ses også af diagram 1, at antallet af bus- og flyrejser forventes at falde frem til 2020, mens bil og jernbanetrafikken vil stige. Skiftet i persontransport fra fly og bus vil næppe betyde en mindskning af CO_2-udledningen, for som det kan ses af diagram 3, udleder personblier og fly langt mere pr. transporterede person end de langt mindre udledende busser og tog.

Diagram 4 viser antallet af buspassagerer, der ifølge interviews og tidsplaner rejser til og fra København årligt. Det ses, at lidt over halvdelen af det totale antal busrejser går til udlandet. Sammenholdt med diagram 1 ses, at der overraskende nok er langt færre rejsende til København end til Øresundsregionen.

Diagram 4

Antal passagerer årligt ifølge interviews og tidsplaner

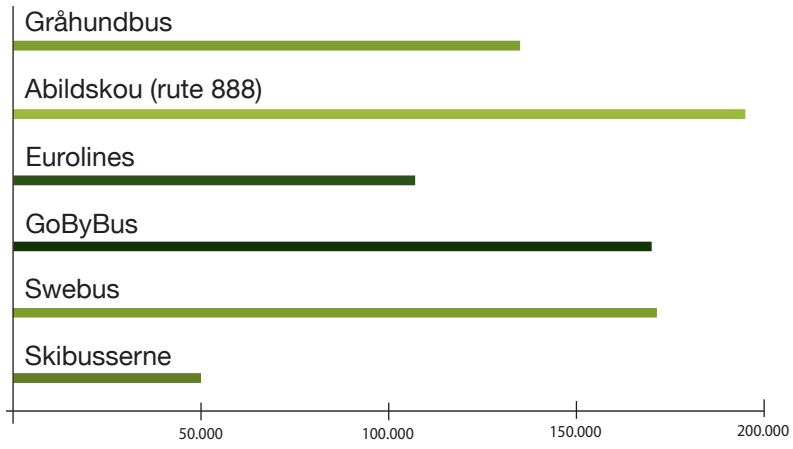


Diagram 2

Antal passagerer fra/til Øresundsregionen 2020 pr. 1000

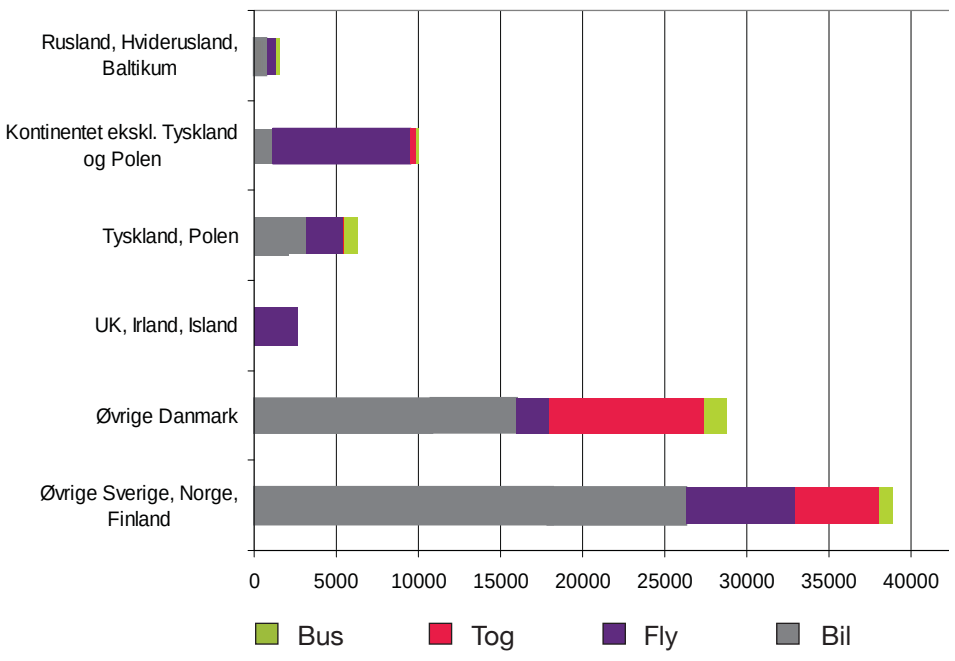
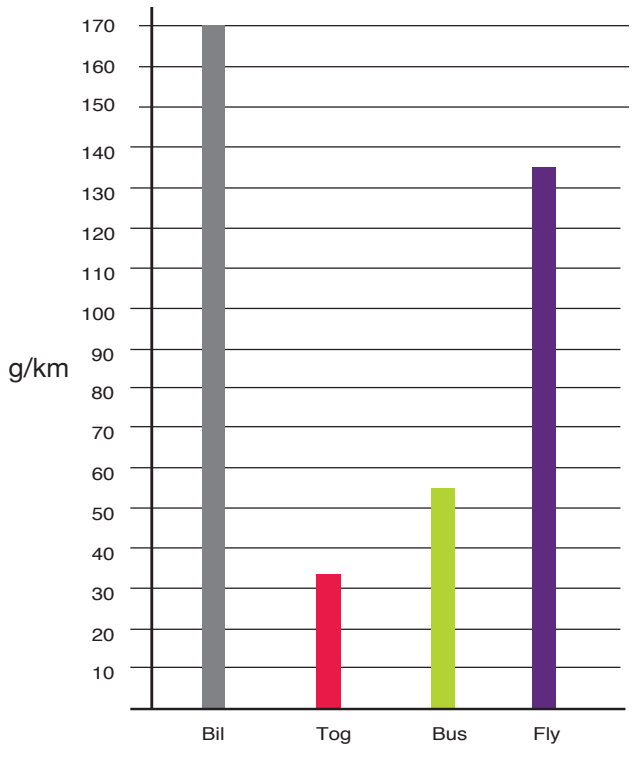


Diagram 3

CO_2-udledning pr. transporteret person



2.7 opgave.indd 15 30-05-2011 12:52:27

En logisk slutning ville ellers være, at hovedparten af passagererne ville rejse til og fra København, eftersom København er den største by i Øresundsregionen.
Der kan dog være en række faktorer bag den markante differens:

- Busrejsende, der har Malmø som destination
- Unøjagtigheder i trafikmodellen, som er rettet mod trafikmønstre i hele Europa
- Usikkerheder i oplysningerne bag diagram 5 (Ikke alle større selskaber har ønsket at udtale sig eller haft adgang til de relevante tal, så nogle af disse er baseret på grove skøn af passagerer pr. afgang pr. år)
- Ikke-målbare busrejsende (ukendte busselskaber og rejsebureauer med bustransport)

Oplysningerne fra de store spillere på banen kan betragtes som værende relativ pålidelige, da de stemmer overens med de tal, som er blevet oplyst af Danske Busvognmænd.
Der er dog stor usikkerhed om, hvor stor andelen er af "ikke målbare" busrejsende, der kommer til og fra København, da flere mindre busselskaber i udlandet kører til København, men ofte har hjemmesider udelukkende på nationalproget eller slet ingen, og da der ikke er nogen samlet oversigt over selskaber i det hele taget - blot et skilt ved holdepladser hist og her.
Hertil kommer charterrejser o.lign., da de enkelte busvognmænd har kontrakter med et stort antal rejseselskaber, hvorunder skirejser udgør en markant andel. De afgår fra en lang række forskellige holdepladser spredt over byen og er dermed stort set umulige at gøre præcist op.
Det kan altså samlet konstateres, at det præcise antal buspassagerer til og fra København er ukendt, men må ligge imellem resultaterne for hhv. diagram 1 og 5.

Her ses en af de meget diskrete "busholdepladser" i byen = et skilt, der er svært at gøre op i passagertal.

11 inderigsdestinationer med daglige afgange

32 udenrigsdestinationer med ugentlige afgange
(Eurolines 82 afgange og ankomster/uge)

2.7 opgave.indd 16 30-05-2011 12:52:28

HISTORIK

Danske Busvognmænd (DB) har gennem en årrække forgæves forsøgt at finde en løsningsmodel for etableringen af en busterminal i København. Det har været et grundlæggende ønske for brancheforeningen, at en busterminal skulle placeres så tæt på Københavns Hovedbanegård så muligt, da DB mener ”at det bedste for en busterminal er det største sted [red. med størst trafikmængde]”.
Direktør for Danske Busvognmænd Steen Bundgaard (SB) har oplevet, at interessen for en busterminal har været lav hos de seneste teknik-og miljøborgmestre, for som SB udtaler ”kan de godt se, at der ikke kommer nogle flypassagerer uden en lufthavn, men busserne kommer alligevel, så hvorfor bruge penge på en busterminal?”

1993-95 – Forhandlinger om en busterminal i en del af Den Brune Kødby, nuværnede DGI-byen -ej gennemført

2002 – Danske Busvognmænd afslår et reserveret område i Ørestad

2004 – Forsøg på etablering af midlertidig busholdeplads ved Polititorvet- ej gennemført

2006 – Forsøg på etablering af busholdeplads ved Glyptoteket
- ej gennemført

2008 – Forsøg på samarbejde mellem DGI-Byen, Københavns Kommune og Danske Busvognmænd omkring forbedring af vilkårene for rejsende fra Ingerslevsgade
- ej gennemført

Da det er en meget lille del af passagererne, der har deres rejsemål tæt ved en busterminal er det vigtigt, at den placeres, hvor der findes den bedste offentlige transport. Her henvises til andre storbyer, hvor busterminalerne ligger tæt ved hovedbanegårde eller andre centrale stationer. Der har gennem tiden været en del projekter, som dog alle har mødt så stor modstand, at de ikke kunne realiseres:
Et af de største projekter, der blev skrinlagt, var ved den tidligere Brune Kødby, hvor DGI-byen nu ligger. Dette projekt var en kombineret tankstation, garageanlæg og busterminal, hvor Shell skulle spille en aktiv rolle i finansieringen og driften.
Indtil 2002 var der desuden reserveret et areal til en busterminal i Ørestaden med forbindelse til Ørestad station, men efter lange overvejelser takkede DB nej til planerne med det argument, at en busterminal skulle ligge i forbindelse med Københavns Hovedbanegård.
I 2004 var der planer om en midlertidig busholdeplads på Polititorvet ved hovedindgangen til Politigården, men planerne blev skrinlagt, efter at Politidirektøren havde nægtet pga. trussel mod terrorangreb på Politigården.
En anden mulig placering har været bag ved Glyptoteket, men her løb DB ind i problemer med modstand hos Københavns Kommune.
Seneste forsøg på at forbedre vilkårene for busrejsende til København har været, at der kunne etableres en servicedisk i DGI-byen. Her skulle være billetsalg og information om afgangstider, men også her er projektet strandet.

Nogle af busvognmændene har gennem deres lange virke fået knyttet deres navn til bestemte holdepladser, således at f. eks. Bornholmerbussen holder ved Hovedbanegården, Abildskou 888 holder ved Valby Station og Gråhundbussen holder ved Ingerslevsgade. Disse vognmænd frygter for at miste deres faste kunder, hvis de skulle flytte til holdepladser andre steder.

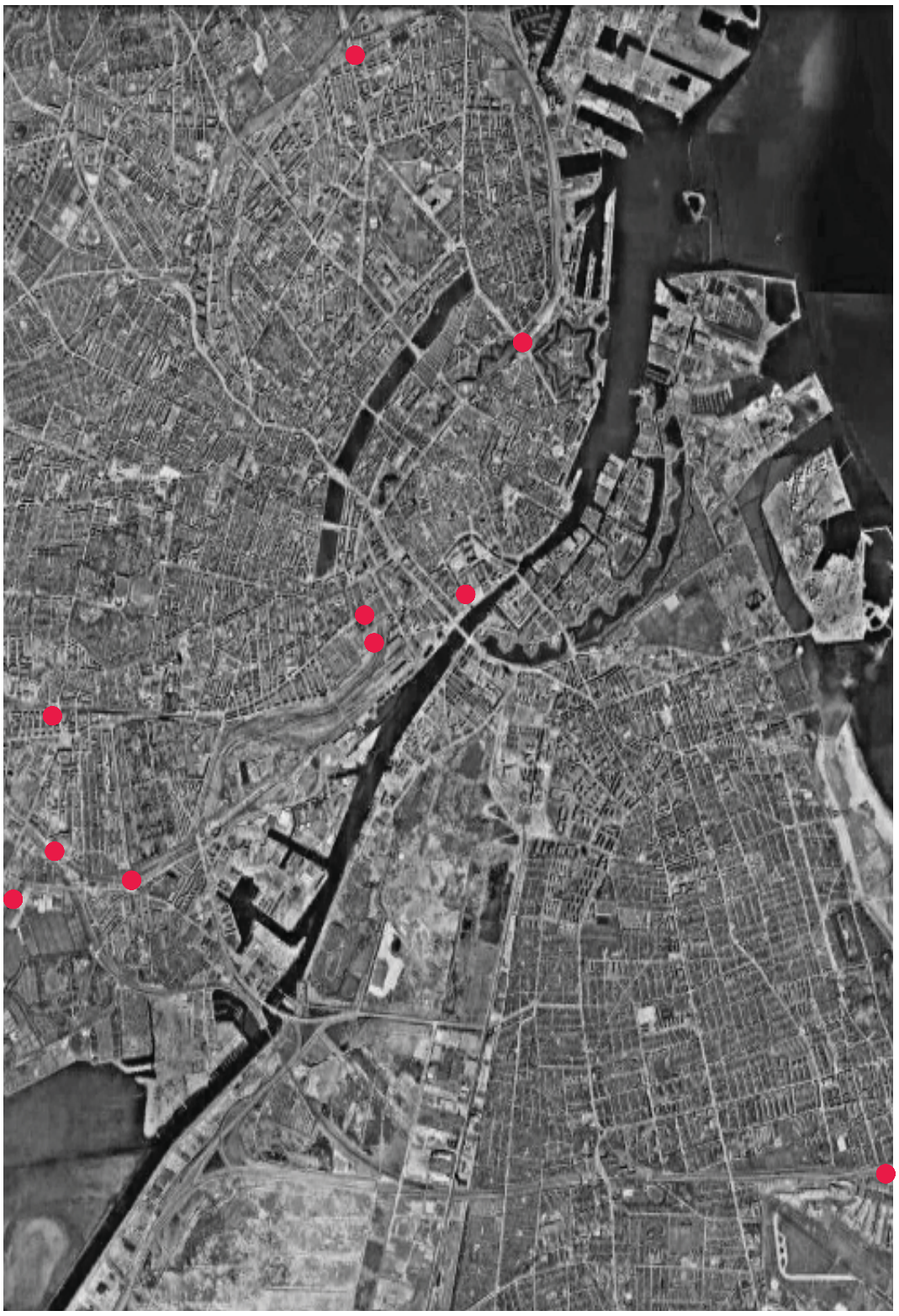
2.7 opgave.indd 17 30-05-2011 12:52:30

EKSISTERENDE BUSHOLDEPLADSER

Valby Station
Ved Valby Station findes holdepladser reserveret til fjernbusser fra busselskabet Abildskou. Venteområdet er af samme serviceniveau som de øvrige bybusser.

Ny Ellebjerg station
Parkeringspladsen ved den nye S-togsstation Ny Ellebjerg bruges hovedsageligt af skitursbusser.
Det samme gør parkeringspladsen ved den nu lukkede S-togsstation Ellebjerg.

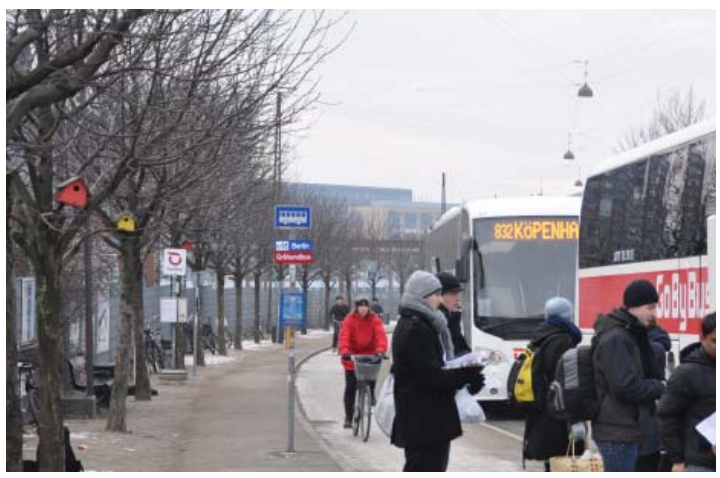
Hans Knudsens Pl.
Lige ved Lyngbymotorvejens start holder turistbusser bl.a. til 1-dags skiture til Sverige.



2.7 opgave.indd 18 30-05-2011 12:52:30

Reventlowsgade
Ved Reventlowsgade holder skibusser i vintersæsonen og turistbusser til i sommersæsonen.

Østerport
Turistbusser holder ved Østerport Station



Ingerslevsgade
Ved Ingerslevsgade stopper en række forskellige busselskaber. Busselskaberne har ophængt skilte med afgangstider på hegnet mod rangeranlægget ved Københavns Hovedbanegård.

Kastrup Lufthavn Terminal 2 eller 3
De fleste fjernbuselskaber som kører til Sverige og Norge stopper ved Kastrup Lufthavn

Sjælør Station
Ved Sjælør Station holder skibusser i vintersæsonen og turistbusser i sommersæsonen

Hambrosgade
Ved Hambrosgade holder turistbusser. Tidligere har Hambrosgade været udset som et sted, hvor flere fjernbusserne kunne samles.

2.7 opgave.indd 19 30-05-2011 12:52:32

MOBILITET ER STRATEGI

Ønske om at styrke mobilitet:
Som det ses af Københavns Kommunes forslag til Kommuneplan 2011 og Region Hovedstadens er der et mål om at knytte gode trafikale forbindelser til København. Blandt andet forslår Region Hovedstad at der etableres aflastningsstationer til Københavns Hovedbanegård og at der indsættes pendlerbusser fra oplandet til afhjælpning af køproblemer mod København og samtidig argumenterer Regionen for at anlægge højhastighedstog som erstatning for korte flyrejser.
Københavns Kommune har også fokus på at forbedre tilgængeligheden til København og vil ifølge den forslåede kommuneplan arbejde for at øge tilgængeligheden med tog fra vestdanmark, Oslo/Gøteborg og Hamborg. For at tiltrække flere passagerer til Kastrup Lufthavn har Kommunen tilsluttet sig samarbejdet Copenhagen Connected for at tiltrække nye ruter.

Der er altså et stærkt ønske om stærkere tilknytning til andre europæiske regioner, som begrundes med tiltrækning af højt specialiseret arbejdskraft og arbejdspladser der kræver gode globale trafikale netværk. Yderligere argumenterer planerne med sikring at forsyningssikkerheden og det faktum at Sverige og Tyskland er Danmarks største handelspartnere og gode forbindelser til disse lande er derfor afgørende for samhandlen.

Stephen Graham og Simon Marvin argumenter i bogen Splintering Urbanism for en stigende tendens til at vestlige, postindustrielle byer er i færd med at opsplittes i en mobil og immobil gruppe. Den mobile gruppe karakteriseres ved at tilhøre ”den kinetiske elite” som de citerer Rem Koolhaas for og Graham & Marvin finder den mobile gruppe i blandt passagerer med ”premimum class” der kan springe sikkerhedskøer over pga. forhåndsgodkendelser. De ser også tendensen i de højhastighedsforbindelser der knytter lufthavne med centrale byområder og derved kører forbi områder af byen med dårligere forbindelser.

Historik
Der er ikke en busterminal i København fordi der ikke har kunne opnås enighed om placering og økonomi –desuden kræver det et engagement fra offentlig side.
Som det ses af de tidligere tiltag for at etablere en busterminal i København, så er der flere forskellige aspekter der har bremset projektet. Brancheforeningens medlemmer der kører fjernbusser har etableret faste holdepladser i centrum som de ikke ønsker at afgive. Efter Danske Busvognmænd har der fra kommunal side ikke været interesse for at arbejde for en busterminal, ligesom forståelse for at anlægge en busterminal er lav, da buspassagererne også kommer frem med de nuværende tilstande.

Om Københavns Kommune bevidst nedtoner ambitionerne om øget mobilitet og forbedrede vilkår for rejsende, når det drejer sig om busser skal være usagt, men det er i midlertid tydeligt at øget mobilitet er et klar mål i kommuneplanen og initiativerne som skal fremme denne udvikling er tilslutning til højhastighedstog og et 200 mio. kr. program der skal tiltrække flere flyselskaber til Kastrup Lufthavn.

Buspassagerer til København
Masser af mennesker kommer årligt til Øresundsregionen og København – en lille del kommer med bus, men en lille del at 80 mio. er også en slags mennesker
På baggrund af samarbejdet i IBU-Øresund har Region Sjælland udfærdiget rapporten International persontransport i Øresundsregionen. Her er transportbilledet blevet analyseret med trafikmodellen TRANS-TOOLS og som det kan ses af graferne [XX] så er der en betydelig trafik til og fra København via busser, men dog langt mindre end med fly og tog. Data viser at 3,5 mio. passagerer årligt rejser med bus ind og ud af Øresundsregionen. Disse tal giver et billede af forholdet mellem tog, fly og bus, men fortæller ikke hvor mange der udelukkende rejser til og fra København med bus. De 3, 5 mio. dækker som sagt hele Øresundsregionen, der i modellen indbefatter Sjælland, Lolland, Falster og Skåne. En del af bustrafikken kommer dermed ikke til København, men går til andre byer i regionen. Hos Danmarks Statistik findes opgørelserne over passagertrafik på landsplan eller transportform og kan derfor heller ikke give et klart overblik over antallet af buspassagerer der rejser til og fra København.
For at afdække hvor mange rejsende der kommer til og fra København indeholder denne rapport derfor en screening der bygger på tal fra Danske Busvognmænd og telefoninterview med de største busvognmænd i Danmark. De udenlandske selskaber som Swebus, Gobybus, Eurolines m. flere ønsker ikke at oplyse passagerantal, men har flere indikeret at cirka deres busser i

2.7 opgave.indd 20 30-05-2011 12:52:35

gennemsnit kører med 50% belægning.
Som det ses af de diagrammerne over antallet af rejsende til og fra København, så fylder busrejser en lille del af det samlede antal passagerer. Ikke desto mindre svarer antallet af busrejsende til den mængde som betjenes af mellemstore danske provinsbyer som Fredericia (2.967 passagerer dagligt)

De eksisterende holdepladser

Som det ses af de nuværende forhold i København, kan busdrift afvikles ved meget sparsomme forhold. Parkeringspladser eller blot veje med tilhørende vejrabat anvendes i dag flere forskellige steder rundt i København som holdepladser af fjern- og charterbusser.
Busdriften er i modsætning til tog og fly langt mere fleksibel med hensyn til forhold for af- og påstigninger. På grund af de meget sparsomme minimumskrav kan busholdepladser hurtigt ændres, så længe buspassagerne kan finde busholdepladserne, imidlertid er det vigtigt for de enkelte busselskaber at deres kunder kender deres holdepladser. Selskaber som Gråhund og Abildskou har gennem en årrække holdt ved henholdsvis Københavns Hovedbanegård og Valby Station, hvor især Abildskou har ”slået rødder” med egne læskure og dedikerede holdepladser ved siden af den almindelige offentlige bustransport.

På nuværende tidspunkt holder de busser der kører til København på flere forskellige steder både i centrum og ved togstationer med gode forbindelser til centrum. Ingen af de holdepladser som i dag benyttes dagligt kan betegnes som mere end midlertidige løsninger. Som den eneste er holdepladsen ved Valby Station udelukkende indrettet til fjernbusser. Passagerer der benytter holdepladserne ved Kastrup Terminal 2 og Østerport Station kan benytte de eksisterende faciliteter.
Samlet set tilbyder de eksisterende holdepladser kun i nogle tilfælde ly for vejr og vind og de er fleste er udtryk for midlertidige løsninger. Skåret ind til benet så kræver en bus ikke mere end en vej, hvor det er tilladt at parkerer for at kunne fungerer som På grund af bussernes meget enkle udformning kræves der

Bus, tog og fly

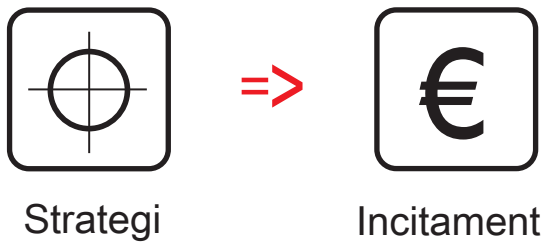
Bustransport er kendetegnet ved at være meget fleksible og markedsorienteret, hvor busselskaber hurtigt kan etablere og drive en busrute, hvis der opstår et givtigt marked. På grund af denne adfærd kaldes disse selskaber ”cherry-pickers” ifølge Mette Haugsted Johansen, DTU Transport.

Tog og flytrafik kræver langt større tekniske anlæg til at afvikle trafikken i form af lufthavne og togstationer, hvilket betyder at de er bundet til deres placering. I og med at de er bundet til deres placering skabes en bevidsthed om deres eksistens og funktion.

busrejser / selskaber er meget har en meget simpel organisation: en administration til billetter osv. Chauffører til busserne og en holdeplads der som i de simpleste er en vej med stoptilladelse. Forbindelsen mellem destinationerne forgår på motorveje, hvor andelen af busser i det samlede transportbillede ikke er særligt stort. Alt i alt en meget simpel, lowtech, fleksible og pålidelig transportform. Hvilket står i modsætning til tog: skinner, signalanlæg, kørerplaner og ikke mindst tog. Fly kræver lufthavne, store sikkerhedsforanstaltninger og er følsomme overfor udfordrende vejrforhold.

DELKONKLUSION:

Samlet set er findes der på nuværende tidspunkt et grundlag for at bygge en busterminal i København. Denne opgaves undersøgelser viser, hvor få passagertællinger der findes over busrejsende til og fra København, men at 1- 2.000.000 rejsende årligt er meget sansynligt.
På grund af et stærkt fokus på fly og togforbindelser til og fra København opleves der kun en svag interesse for at forbedre forholdene for buspassagerer, hvilket ikke er helt retfærdigt i forhold til, at der ligger et helt uunyttet strategisk potentiale heri.



2.7 opgave.indd 21 30-05-2011 12:52:35

M

2.7 opgave.indd 22 30-05-2011 12:52:36

Dette kapitel vil undersøge de eksisterende ”porte” der er til København. Ved port forstås de terminaler som lufthavne, togstationer og indfaldsveje som besøgende benytter ved deres ankomst til byen.
Ved at se på busterminaler i udlandet belyses de krav en busterminal stiller til adgang og pladsforhold og derved udvælges mulige placeringer for en busterminal i København.
Afslutningsvis diskuteres transportterminalens rolle som offentligt rum og det konkluderes, hvor den mest givtige placering af en busterminal er i København.

2.7 opgave.indd 23 30-05-2011 12:52:41

PORTEN TIL KØBENHAVN

Intro:
De forskellige adgangsveje der er til København kan ses som et udtryk for udviklingen af transportformer. Disse porte indlejres som en del af den oplevelse det er at ankomme til København.

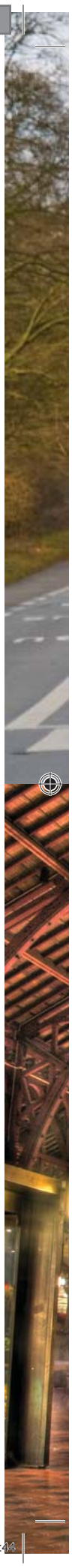
Vand:
Historisk set har vandet været adgangen til København, hvilket også har medvirket til byen navn, som første gang benævnes som ”Havn”. Indtil udbygning af hovedveje omkring 1700-tallet sejlads den eneste transportform for rejser over længere afstande. Handel og rejser var derfor tæt knyttet til havnen, hvor der via kanaler var adgang til handelshuse og landningspladser og bydelen Christianshavn blev bygget med det formål at skabe gode vilkår for handelshuse. Ved Langelinie lagde de store passagerskibe til som sejlede emigranter Amerika og færgerne til Norge og Polen benytter sig nu af området.
Der er altså tale en indgroet kontakt mellem København og havnefunktioner som hænger sammen med byens udviklingen fra lille strandleje til postindustrielle kontorbygninger.

Vej:
I 1761 befalede kongen at der skulle skabes et landsdækkende net af hovedlandeveje for at sikre bedre samfærdsel, lette handelen og skaffe de rejsende bedre vilkår. Vejene blev anlagt efter de franske chaussételknikker med udgravede vejkasser og flere befæstede lag. Samtidig brød de markant med tidligere (og senere) vejanlæg ved blive anlagt som lige linjer gennem landskabet uden nævneværdige hensyn til terrænets naturlige kurver . Den første af disse nye veje blev Roskildevej, som fik vejnummer 1. Med anlæggelsen af disse veje blev Valby Bakke kendemærket som indgangen til København og fra Valby Bakke er der stadig udsigt over byen.

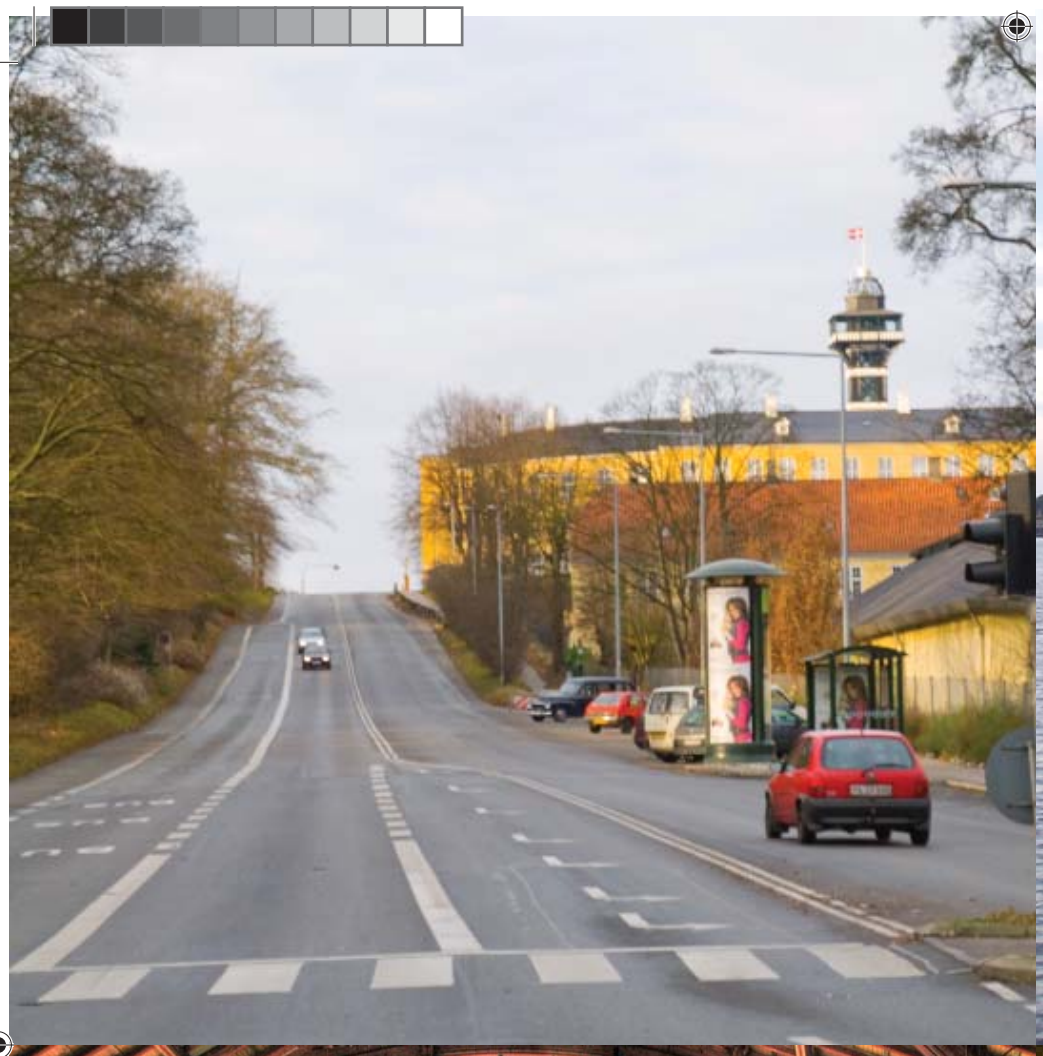
Jernbane:
Med etablering af den første jernbane i Danmark mellem Roslikde og København i 1847 kom kom behovet for stationsbygninger. Københavns Hovedbanegård har skiftet placering og er vokset kraftigt indtil den nuværende bygning blev indviet i 1911. Bygningen er kraftigt præget af en nationalromatik og fremstår med et væld af detaljer og henvisninger til danskere, Danmark og København. Ifølge bygningens arkitekt Heinrich Wenck er bygningen udformet så den skulle være ”passende for Danmark - for vort Lands Forhold og dets Karakter - saaledes, at det sidste Indtryk, som bortdragende Danske fik, var samme, som mødte de ankommende Fremmede: - Noget dansk.
Som passagerer er et af de væsentligste elementer i bygningen et store ur, som hænger centralt i afgang- og ankomsthallen og fungerer som mødested.

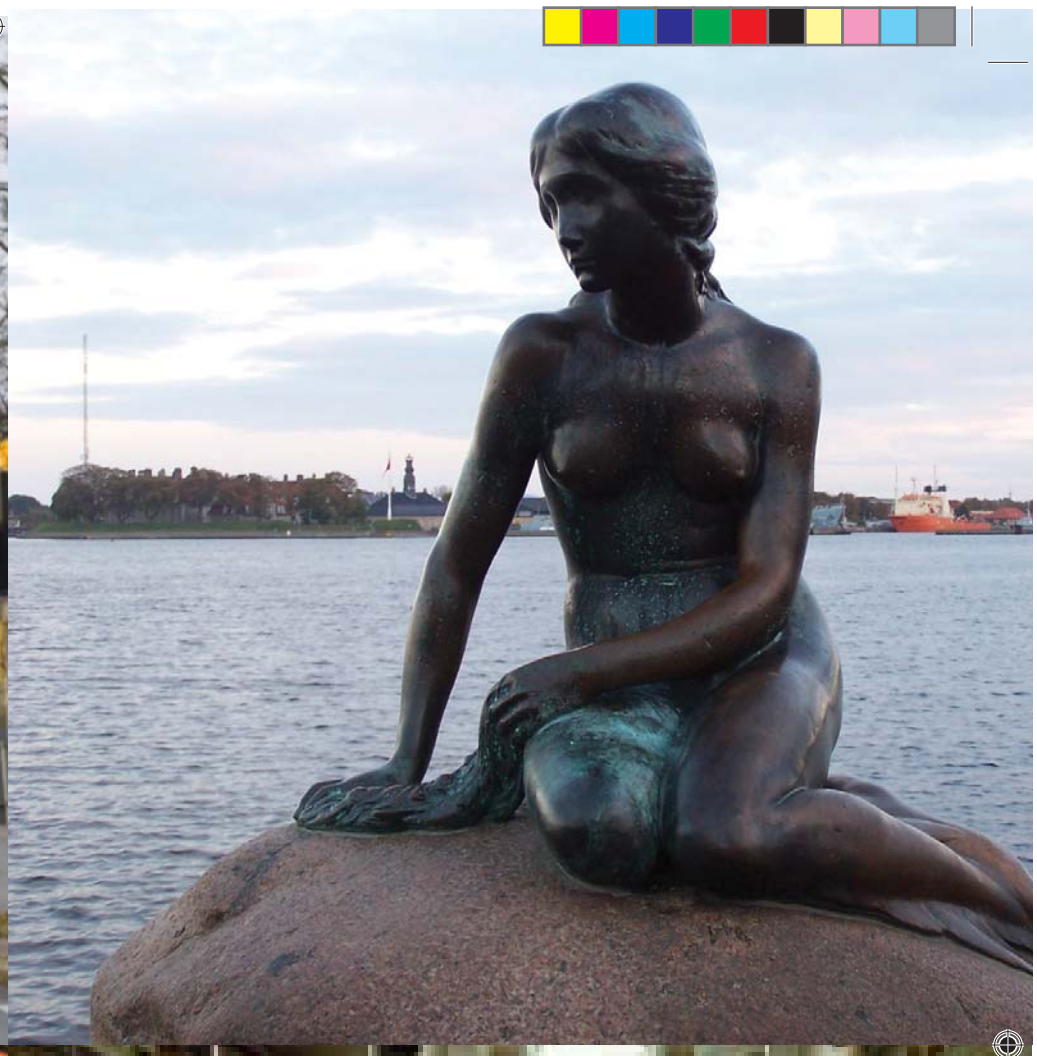
Luft:
Med udbredelse af flyvning som transportmiddel i 1930’erne og 1940’erne opstod behovet for en lufthavn i København og siden har luftfarten udviklet sig til et massetransport og årligt kommer 21 mio. mennesker gennem Københavns Lufthavn. Ved ankomst bliver alle undenrigspassagerer ledt ud gennem Terminal 3, der er direkte forbundet med Metro.

Infrastruktur som symbol:
Som det ses rummer de eksisterende porte en symbolværdi ud over deres rent funktionelle værdi, hvilket også ses i bygninger som St. Pancras i London, der er et eksempel på en terminalbygningen der er blevet bygget meget større og detaljeret end den rent funktionelt kunne godtgøre. Hauptbahnhof i Berlin har sammen med Rigsdagen et symbol på et genforenet Tyskland.



2.7 opgave.indd 24 30-05-2011 12:52:44





2.7 opgave.indd 25 30-05-2011 12:52:44

REFERENCEPROJEKTER

Ved gennemgang af eksisterende, nyere busterminaler rundt omkring i verden bliver man opmærksom på visse tendenser i udviklingen:

- Transportterminaler knyttes mange steder stadigt tættere sammen med indkøbmuligheder/shoppingcentre. Selve transportfunktionen bliver i disse tilfælde mere et middel til at samle mennesker omkring kommercielle interesser, hvilket også smitter af på arkitekturen, der i mindre grad end førhen lægger vægt på overblik og storslået ankomst.

- Bustransport er ikke afgået ved døden, men lever i bedste velgående. I best case er servicen fulgt med udviklingen i tog og flyterminaler og benytter sig af gatesystemet. Her har busserne ikke egne faste holdepladser, men kaldes løbende ud til de forskellige gates. Dermed kan holdepladserne udnyttes bedre, og terminalen kan komprimeres med en mere effektiv og overskuelig terminal til følge.

- I sydamerika og dele af asien er der et andet kvalitetsniveau i bussen - store magelige sæder med polstret fodstøtte, tæpper, mad under transport osv. På den måde er bustransport i højere grad blevet for alle og ikke blot "discount-løsningen". Herhjemme har Eurolines nu startet et buisness class niveau, mens også GoByBus har lavet et søsterselskab, Bus4you, med højere standarder, der kan henvende sig til en bredere målgruppe.

Til højre ses et par eksempler, der viser de omtalte tendenser:

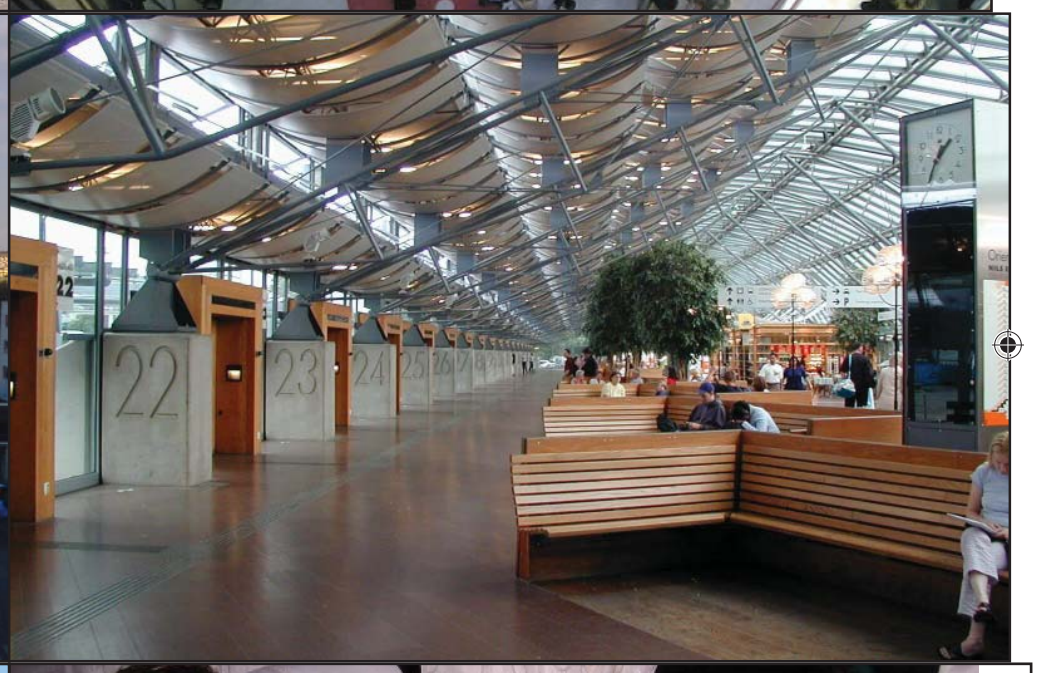
Kamppi Helsinki er Europas største underjordiske busterminal til både nær- og fjernbusser og er anlagt i flere etager direkte under et shoppingcenter med trendy mærkevarer. Yderligere en etage nede er der desuden metrostation og parkeringskælder.
I modsætning til dette står Nils Ericssonsterminalen i Göteborg, som mere er et "indendørs offentligt rum" i forlængelse af togstationen med vægt på logiske adgangsforhold via gates, behageligt indeklima, gode opholdsmuligheder og kun få butikker med fornødenheder til de rejsende.
Nederst ses billeder fra en sydamerikansk bus - man fornemmer de rummelige forhold omkring sædet, som står i kontrast til busserne herhjemme, hvor flest muligt gerne klemmes ind.

Helsinki
Busterminal kombineret med shoppingcenter

Göteborg
Moderne busterminal med gatesystem

Sydamerika
Luksusbusser til langdistanceture gør bussen til et med attraktivt alternativ til tog og fly

2.7 opgave.indd 26 30-05-2011 12:52:46



Panorâmico DD
www.andesmar.com
ANDESMAR
BUSSCAR
1ra Clase
432

KRAV TIL EN MODERNE BUSTERMINAL

Placering

Der er mange interesser at tilgodese ved udformning og placering af en busterminal i København:

Idet byen er et knudepunkt for trafik til og fra de nordiske lande samt mellem Norden og resten af Europa bør der være effektiv forbindelse til både Øresundsbroen og den sydgående motorvej. Derudover er der en meget stor andel af buspassagerer mellem Jylland og København, hvilket fordrer effektiv forbindelse mod vest/nordvest.

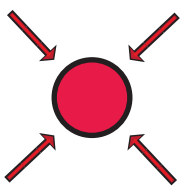
Både passagerer og busselskaber har et ønske om at holde så centralt som muligt i byen, men da passagererne kommer fra og fordeler sig til et spredt opland (hoteller, vandrehjem, familie, venner, forretningsforbindelser), er det samtidigt essentielt med gode transportforbindelser videre ud i hele hovedstadsregionen.

Flere større busselskaber har et nært forhold til deres eksisterende placering, idet de mener, at den med tiden har brændt sig fast i kundernes bevidsthed og dermed ikke uden videre bør ændres.

Dertil kommer de tekniske krav til en busterminal:
Ordentlige adgangsforhold for passagerer, venderadier for busserne, tilstrækkeligt med plads til busparkering, billetsalg/information, toiletter, bagageopbevaring mm. Tilsammen nødvendiggør disse funktioner et betragteligt areal, der ikke kan frigøres hvorsomhelst i byen.

Hvis førnævnte strategiske potentialer skal infries, bør mulighederne for samspil med nærområdet også overvejes grundigt: Hvor kan en terminal passe ind, og kan den komme til at give noget til sine omgivelser?

Gode forbindelser til eksisterende infrastruktur



Central placering eller hurtig forbindelse til centrum

Tilstrækkelig stort areal til rådighed

Strategiske overvejelser i forhold til nærområdet

”....hvis vi kunne tage en god bid af Tivoli til busholdepladser”
Steen Bundgaard, Danske Busvognmænd

2.7 opgave.indd 28 30-05-2011 12:52:49

Indretning

Vis hvad vi kan lære vedr. indretning af en busterminal:
Hvor store manøvrearealer, hvor mange holdepladser

En busterminal kan indrettes på adskillige måder, hvis blot førnævnte tekniske krav opfyldes. Her ses flere internationale eksempler med forskellige karakteristika.

Kørearealerne er ridset op med rødt på plantegningerne til højre, og arealerne er målt løst op for hhv. terminalbygning og køreareal. Det ses, at terminalerne varierer fra knap 1000 m^2 til godt 4000 m^2, mens kørearealerne ligger mellem knap 6000 m^2 og 15.000 m^2. Hertil bør nævnes, at antallet af busser og passagerer samt antallet af funktioner integreret i bygningerne ikke er helt det samme for hvert eksempel.

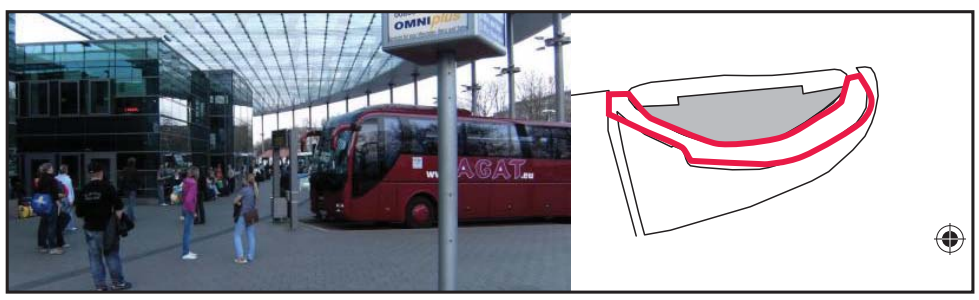
Der er to grundlæggende mønstre at placere busholdepladserne efter - langs én lang linje som på de to øverste tegninger eller ved "perroner" som på de nederste. Den øverste løsning lader til at være mere arealeffektiv, og samtidigt har den en sikkerhedsmæssig fordel i, at passagererne ikke skal krydse ind over bussernes kørebaner.

De to svenske terminalbygninger lukker sig meget om sig selv, således at passagererne først går ud, når de skal på bussen, mens de tyske terminaler i højere grad indgår som del af byrummet. Dette afspejler til dels omgivelserne, idet de svenske terminaler i højere grad omsluttes af større trafikårer og parkering.

Terminalen i Malmø virker ekstremt stor og tom, hvilket understreger vigtigheden af at tilpasse anlægget efter det gældende behov. Tendensen forstærkes af, at terminalen ligger langt fra de centrale byområder i et lidt øde landskab med dårlige adgangsforhold med offentligt transport.

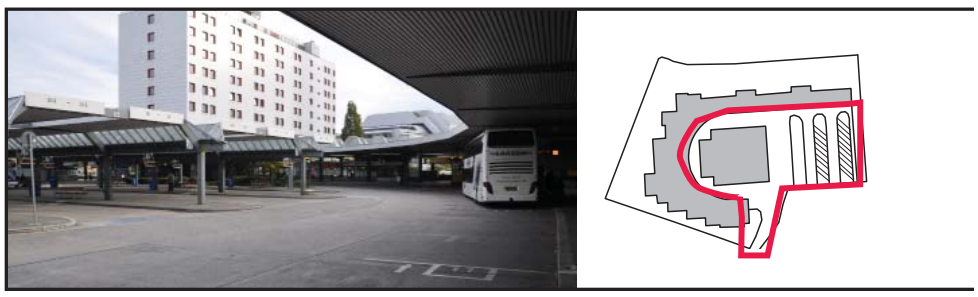
Göteborg N.E.s Terminal: Bygning ca. 2800 m^2, køreareal ca. 8000 m^2

Hamborg ZOB: Bygning ca. 900 m^2, køreareal ca. 5.750 m^2



Malmø Øresundsterminal: Bygning ca. 1.680 m^2, køreareal ca. 14.700 m^2

Berlin ZOB: Bygning ca. 4080 m^2, køreareal ca. 9.500 m^2



2.7 opgave.indd 29 30-05-2011 12:52:50

MULIGE PLACERINGER AF EN BUSTERMINAL

Eftersom mulighederne for ordentlige forhold omkring København H er meget små, må det være på tide at se på placeringen med nye øjne. Men hvilke steder i byen kan leve op til alle de førnævnte krav på én gang? Hvert krav kan til dels fortolkes:
Hvilke forbindelser er f. eks. vigtigst - bybus, S-tog, Regionaltog, metro, lufthavn eller motorvej?
Og hvad dækker ordet "centralt" helt præcist - måles det i afstand eller i rejsetid? Er det dér, hvor flest bor, tættest på Rådhuspladsen, korteste cykelafstand eller hurtigste gennemsnitlige rejsetid med det offentlige?
Ligeledes kan pladsspørgsmålet afhænge af, om det skal være en eksisterende tom matrikel, eller om der kan enten ryddes eller anlægges ekstra kvadratmeter.
De strategiske overvejelser vil næsten mere end nogle af de andre punkter afhænge af interesser - lokale, forretningsmæssige, bystrategiske, politiske...

Til højre er listet de 5 forskellige placeringer, der fremstår mest fordelagtige på hver deres måde. Men samtidigt har de alle nogle svagheder, der bør regnes med:

- Valby station er busselskabet Abildskous favorit, og der er allerede stoppesteder og en vis grad af service i kraft af togstationen. Men der ikke forbindelse til metroen, pladsen er lidt trang og de strategiske fordele er svære at få øje på.
- Flintholm Station ville på nogle punkter blive styrket i sin rolle som moderne trafikalt knudepunkt, men det er et lidt kønsløst sted at ankomme til, der er ikke så gode forbindelser til motorvej, og man ville være nødt til at tage en stor bid af den lokale grønne forbindelse for at få plads nok.
- Lufthavnen har både plads og infrastruktur, men strategisk vil en busterminal ikke gøre den store forskel sammenlignet med, hvor mange mennesker der i forvejen kommer igennem, og samtidig er det en kedelig port til byen, idet det ligger uden for et egentligt byområde/lokalmiljø.
- Hovedbanegården anses af mange for at være den ultimativt centrale beliggenhed, men det vil blive dyrt at anlægge, stedet er crowdet i forvejen, og den tunge bustrafik tvinges tværs gennem centrum.
- Ørestad City er endnu ikke fuldt udbygget og har derfor både tomme matrikler og uudfyldte behov. Metro, tog og motorvej mødes, og selvom det opfattes som udkanten af byen er rejsetiden til kgs. Nytorv kun ca. 12 minutter.

Ørestad City

Der er flere tomme matrikler og relativt gode forbindelser til både vej, baner og lufthavn - og så er der brug for et skud mennesker i bydelen.

Kastrup Lufthavn

Nok det sted i byen, hvor flest transportformer mødes, og mon ikke man ville kunne flytte nogle P-pladser lidt længere væk om nødvendigt?

Flintholm Station

Et af de nyeste trafikale knudepunkter med lidt terminalpræg, som ligger i et af byens "mellemrum", halvt i Vanløse og halvt på Frederiksberg.

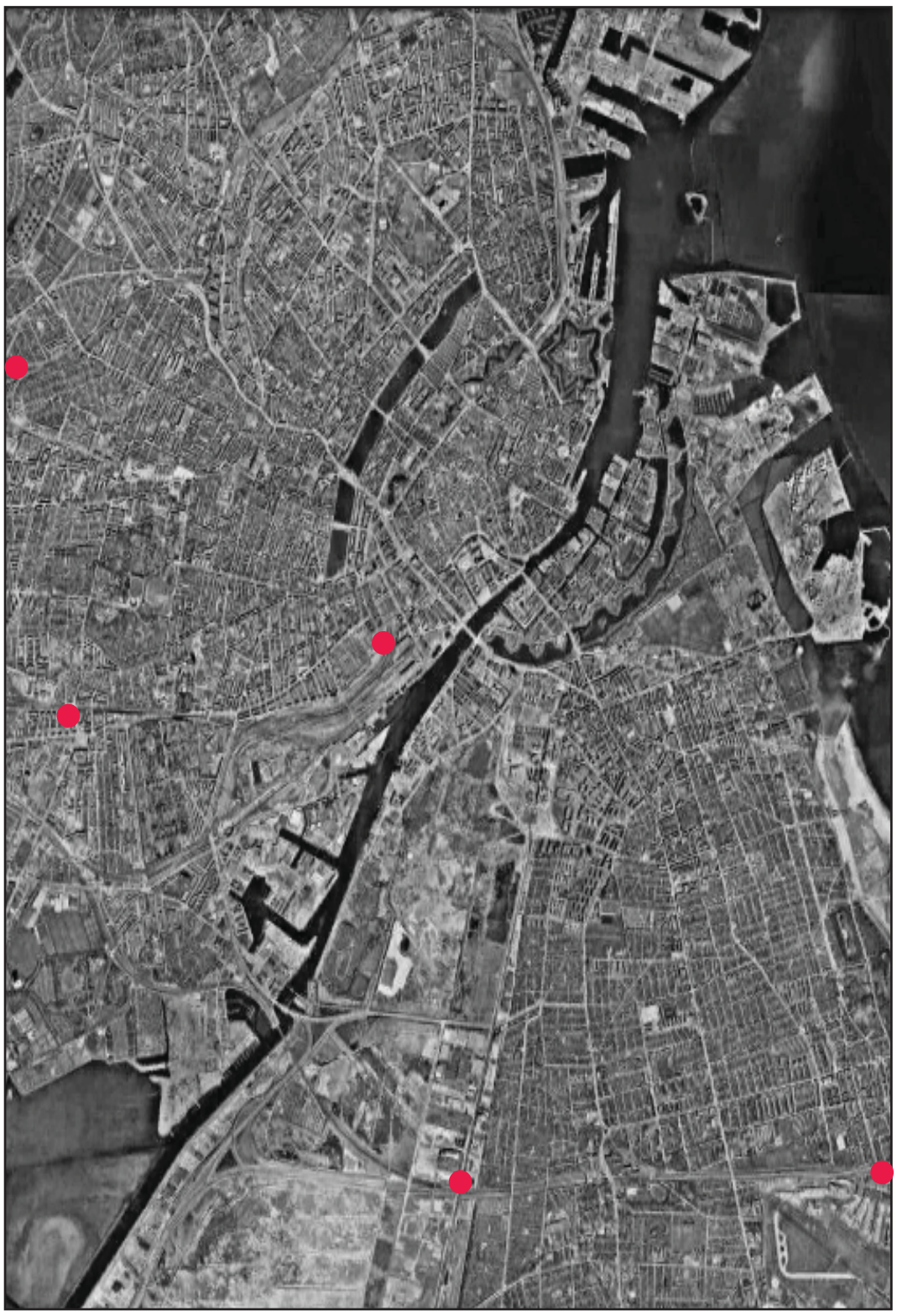
København H

Der er ikke meget plads at gøre godt med, men det er centralt, og der har før været tale om at overdække dele af skinnerne. Måske en mulighed?

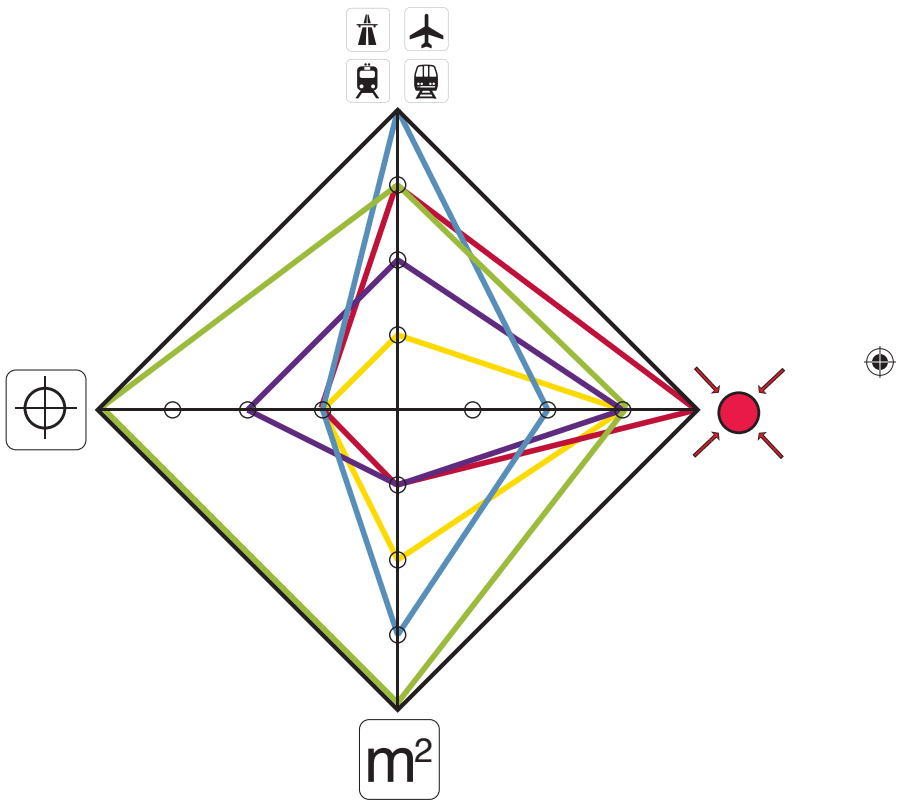
Valby Station

Idet der allerede er anlagt holdepladser, kunne disse måske rimelig enkelt udbygges med en terminal og noget mere kapacitet?

2.7 opgave.indd 30 30-05-2011 12:52:51



Ørestad City
Lufthavnen
Flintholm
København
H



Vurdering

Herover er alle de aktuelle placeringer vurderet på en skala fra 1 til 4 i forhold til hvert af de opstillede kriterier. På den måde kan arealerne af de resulterende figurer sammenlignes, og det fremgår derved tydeligt, at placeringen i Ørestad lever bedst op til kravene over en bred kam, på trods af, at lufthavnen vinder på forbindelser og Hovedbanegården på central placering.

2.7 opgave.indd 31 30-05-2011 12:52:54

TERMINALEN SOM OFFENTLIGT RUM

Med udviklingen af jernebanenettet i midten af 1800 tallet kom også opførelsen af tilhørende bygninger og faciliteter til rejsende, gods og administration. Mange af disse bygninger blev opført med en størrelse, der langt overskred det faktiske behov, men med intentionerne om at jernbanetrafikken ville stige. At jernbanetrafikken vitterligt steg radikalt kan ses på det faktum at Københavns Hovedbanegård blev opført og fundet for småt to gange før den nuværende stationsbygning stod færdigt i 1911. Lufthavne og stationer har været og er stadig vigtige elementer i bybillede som første håndsindtryk og der går en linje gennem Hovedbanegården, Kastrup Lufthavn terminalbygning fra 1930'erne til Kastrup Lufthavns terminal 3 i form af en bevidsthed og tro på øget rejseaktivitet.

Dog har disse offentlige transportnetværk og deres terminaler undergået massive forandringer. I udenlandske transportnet som London Underground sker billetkontrollen allerede ved indgang og der er strenge restiktioner for gademusikanter.

Ved luftfarten start og landningsgebyrene ikke længere nok som indtægtsgrundlag for lufthavnene og med udviklingen af lavprisselskaber er der sket en glidende overgang fra transportterminalen som åbne rene rum dedikeret til overblik og overskuelighed til kraftige udvidelser i omfanget af butikker. "junkspace" som Rem Koolhaas kalder det " "is a result of the conjunction and escalator and air conditioning, conceived in an incubator made of plasterboard (..) it consists of orphaned particles searching for a plan or a model" [i Shannon & Smidt; 2010]
De nutidige transportterminaler har mange steder erstattet tidligere tiders åbne og neutrale rum med butiksarkader og der sker en voldsom sammenblanding af transitzoner og indkøbsmuligheder, fordi de er blevet økonomiske centre. Enkelte terminaler holder fast i en status som frirum.

Som det ses af referenceprojekterne så sker der en tæt sammenknytning mellem indkøbsmuligheder og transportterminaler. Flere og flere lufthavne tjener flere penge på butiksafgifter end på start og landningafgifter, hvilket kan ses Københavns Lufthavn, hvor antallet af butikker er steget de senere år og København H, som blev ombygget i starten af 90'erne så antallet af butikker steg kraftigt.
Hvordan fungerer byrummene
Det særlige ved deres perspektiv er, at de ikke i første omgang interesserer sig for byrummenes fysiske form (om det er et torv, en plads, en gade, hvor bænkene står, hvilke slags materialer etc.), men i stedet fokuserer på, hvordan de fungerer. Som en følge heraf taler de ikke om byrum (public space), men i stedet om offentligt domæne (public domain). I Hajer og Reijndorps perspektiv er offentlige domæner defineret ved, at der finder udveksling (exchange) sted. Offentlige domæner er således steder: "… that attract a wide variety of people and facilitate or allow an exchange between different groups". Denne udveksling kan både være symbolsk (man oplever gennem anderledes opførsel, påklædning etc. at der findes andre livssyn) og kommunikativ (direkte interaktion gennem tale eller handling).

Offentlige rum skal tiltrække forskellige grupper
Deres strategier tager et relativt pragmatisk udgangspunkt, hvor de mener, man i en vis grad bør acceptere, at folk bosætter sig i områder, hvor der bor andre, som ligner dem selv. De taler om byen og dens forstæder, som en skærgård, der består af relativt homogene øer. Indsatsen bør ikke så meget gå ud på at nedbryde disse øers homogenitet, som at forbinde dem gennem arbejdet med offentlige rum. Dette kan bl.a. gøres ved at skabe forbindelser, der bringer øerne i kontakt og ved at skabe offentlige rum, som tiltrækker forskellige typer af grupper, som der ved bringes i forbindelse.

Perspektiv med fokus på indholdet
Dette perspektiv, hvor fokus ikke er formen men indholdet, giver Hajer og Reijndorp mulighed for at kaste et nyt blik på det offentlige rum. Resultatet er bl.a. at de kan pege på, at der kan være kommercielle rum, som er public domains - eksempelvis indkøbscentre, stationer og cafeer, mens mange af de klassiske byrum som pladser, torve og stræder i de historiske byområder fremtræder langt mere homogene og med mindre udveksling.

Byens rum en vigtig del af et demokratisk samfund
Hajer og Reijndorps understreger vigtigheden af fokuserer på byens rum, som et sted, der er afgørende for skabelse af tolerance og dannelse i et demokratisk samfund. Hajer & Reijndorp er ikke bekymret for, at vi er ved at udvikle et samfund, som er præget af segregering, frygt for det fremmede og en tendens til at byrum bliver domineret af glossy caffe latte, turistkonsumption uden reel udveksling og her retter Hajer & Reindorp en kritik mod Graham & Marvin som mener at segregeringen i samfundet er mindre udtalt.

Delkonklusion:
Konkret betyder

det konkluderes hvordan terminalen skal påvirke sit lokalområde og hvordan denne påvirkning kan bruges mest hensigtsmæssigt

det konkluderes at terminalen

Port

Funktioner

2.7 opgave.indd 34 30-05-2011 12:54:13

På tredje niveau identificeres udfordringer og karakteristika ved det strategisk planlagte Ørestad med det formål i videst muligt omfang at skabe samspil mellem busterminalen og nærområdet. En konkret matrikel udvælges og analyseres for potentialer.

2.7 opgave.indd 35 30-05-2011 12:54:17

HENSIGT MED AT ANLÆGGE ØRESTAD

Historie:
Indtil 1989
Historisk er navnet Ørestad brugt om det sammenhængende byområde, man i 50'erne og 60'erne forestillede sig ville vokse frem omkring Øresund, omfattende området København-Helsingør-Helsingborg-Malmø

På baggrund af store uenigheder gennem 1980'erne mellem Københavns Kommune og den daværende regering karakteriseres denne periode som
.. skete der en strategisk ændring på landsplan. Hvor decentralisering havde stået stærk i 70'ernes landsplaner, blev fokus nu ændret til at etablerer og styrke Hovedstadsområdet [Bisgaard, 2010]
Daværende statsminister nedsatte en initiativgruppe med det formål at afhjælpe regionens erhvervs- og beskæftigelsesproblemer. Gruppen havde medlemmer fra region, stat og kommune og gennem dette samarbejde blev der skrevet en rapport som kom til at danne grundlag for en ny udvikling i København. Rapporten hed "Hovedstaden – hvad gør vi med den?" og sluttede af med konklusionen: ".. Danmark største by vokser for hurtigt på bekostning af resten af landet, men at København mangler den vitalitet og internationale attraktion, som er en forudsætning for, at storbyen kan fungerer som hele landets dynamo. Den overordnede nationale interesse dikterer, at staten styrker staden. Initiativgruppen er ikke i tvivl: "hvad der er godt for Hovedstaden, er godt for landet"
Denne opfordring tager statsministeren op og ved redegørelse i Folketinget udtaler " Det er i hele landets interesse, at hovedstaden fungerer godt og er i stand til at tage konkurrencen op med andre storbyer i Vesteuropa. Det er hovedstadens opgave at sikre, at Danmark får sin andel af den udvikling, som i den stadig mere internationaliserede verden må forgå i de store byområder". Efter denne konstatering vedtages tre store projekter i Hovedstadsregionen: udviklingen af Ørestad, Udvidelse af Kastrup Lufthavn og Øresundsbroen [KK, 2003].
Dette arbejde udmøntede planerne for Ørestad og etableringen af et metrosystem. Finansieringen af metroen var inspireret af det engelske New Town-princip, hvor infrastrukturen skulle finansieres af de værdistigninger, som metroen selv ville skabe i Ørestad. Ved at bygge Ørestad fik København ikke bare finansieret metroen, men også en ny bydel.

Efter 1989
Til udformningen af Ørestad blev der udsted en arkitektkonkurrence, hvor dommerpanelet gav fire projekter førstepræmie. Den finske/danske tegnestue ARKKI udfærdigede en masterplan bestående af de fire vindere og afleverede planen til Ørestadsselskabet i 1994. En stor del af begrundelsen for valget af den finske masterplan var forslaget om at samle bebyggelserne i fire kvarterer, hvor der kan bygges forholdsvist højt og tæt. Derved kunne man række naturen ind mellem bygningerne og give plads til grønne områder.
Udviklingen på daværende tidspunkt varetaget af Ørestadsselskabet som blev dannet i 1993. Ørestadsselskabet eksisterede indtil oktober 2007, hvor selskabet blev delt i to nye selskaber. Det ene, Metroselskabet, skal anlægge Metro Cityringen, mens det andet selskab blev lagt sammen med Københavns Havn til By & Havn. Selskabet skal varetage den fortsatte udvikling af Ørestad og arealer i Københavns Havn samt havnedriften samme sted.

Nuværende status:

Det langsigtede mål er at når alle grundene er solgt og bebygget i Ørestad kommer bydelen til at rumme 60 % erhvervs- og kontorbyggeri, 20 % boliger og 20 % øvrigt byggeri til anvendelse for kultur, service, handel og institutioner.
På nuværende tidspunkt har By & Havn har solgt 1.500.000 etagemeter byggeret svarende til 50% af hele Ørestad med en fordelingen på 37% erhverv, 39% boliger, 11% detailhandel og 14% offentlige institutioner.
Der bor på nuværende tidspunkt (2011) ca. 5.500 mennesker i bydelen, og dette tal forventes at stige til ca. 20.000 i løbet af de næste 20 år. Der forventes i fremtiden at være mellem 60.000 og 80.000 arbejdspladser i Ørestad og ca. 20.000 studerende.

2.7 opgave.indd 36 30-05-2011 12:54:17

Ørestad Nord rummer offentlige institutioner, erhvervsvirksomheder og boligområder. Kvartereret rummer en række store byggerier som Københavns Universitet Amager, IT-Universitetet, Det Kongelige Fakultetsbibliotek og DR Byen samt boligområdet Karen Blixen Parken og Bikuben- og Tietgenkollegiet. En kanal løber gennem området og på begge sider er der en færdsel af fodgængere og cyklister til institutioner og boliger.
Med udtagelse af Rigsarkivsgrunden syd for DR Byen er området færdigt udbygget.

Kun den østlige del af Amager Fælled Kvarteret er taget i brug. Amager Hospital blev taget i brug som et af de allerførste byggerier i Ørestad. Og på østsiden af metrolinjen findes en række- og punkthusene, en skole og en børnehave. Af hensyn til de naturområder, der grænser op til Amager Fælled kvarteret har den vestlige del af kvarteret hele tiden været planlagt til at være den sidste etape i udviklingen af Ørestad, og der findes derfor heller ikke endnu nogle detailplaner over kvarteret. Lokalplanlægningen forventes at gå i gang i løbet af 2010.
Indtil området tages i brug til byggegrunde afgræsses det om sommeren af køer.

Ørestad City er det centrale kvarter i Ørestad. Her blev et af de første byggerier i Ørestad sat i gang af medicinfirmaet Ferring, efterfulgt af byggeriet af storcenteret Fields.
Kvarteret centrerer sig omkring det infrastrukturelle skæringspunkt mellem metro, tog og motorvej.
På nuværende tidspunkt er der ledige grunde nord for Ferring og vest for Fields. Kvarteret rummer en lang række arbejdspladser og hotellerne CabInn og Crown Plaza.

Ørestad Syd er det kvarter, hvor der på nuværende tidspunkt er flest byggerier i gang. Kvarteret kommer hovedsageligt til at bestå af boliger til de ca. 10.000 mennesker som By og Havn anslår vil bo i det færdigt udbyggede område. De mange boliger vil ligge attraktivt med kort afstand til metro og Vestamagers fredet områder.
En af de ledige grunde er blevet udlagt til en midlertidig aktivitetspark og små haver. Parken hedder Plug'N'Play og bruges af lokale beboer, men tiltrækker også mennesker fra andre dele af København.

2.7 opgave.indd 37 30-05-2011 12:54:17

IDEALBYER

Ørestad er imidlertid ikke den eneste bydel, der er bygget efter et ideal.
Det gælder nemlig lige fra Frederiksstaden over fristaden Christiania til Forstaden, at de alle er grundlagt på klare utopiske idealer, som klart kan aflæses i deres arkitektoniske udtryk. Disse kvarterer søger et fælles ideal og elementer der ikke opfylder dette, vil virke fremmede og malplacerede. Ikke før hele konceptet er "bygget færdigt" vil disse bydele fremstå komplet.

Forstaden

Forstaden er en fællesbetegnelse for by- og boligområder i periferien til større byer.
Bytypen er gerne tydeligt målrettet efter at huse familier med børn, hvor forældrene pendler til arbejde i bil.

Det er manifestationen af drømmen om sit eget sted, og bydelen består derfor ofte mest af enfamilieshuse med små haver samt meget gode forhold for biltrafik og sikre boligveje til børnene.

2.7 opgave.indd 38 30-05-2011 12:54:18

Frederiksstaden

Bydelen blev udlagt i forbindelse med 300-års-jubilæet for det oldenborgske slægts tronbestigelse i 1748. Byplanen er udarbejdet af hofbygmester Niels Eigtved efter tysk og fransk inspiration og er kendetegnet ved en meget stram byplan med detaljerede beskrivelser af facader og bygningshøjder. Denne stramme plan har betydet at bydelen fremstår som et samlet bygningsværk, og så meget desto mere har været en torn i øjet at Marmorkirken i 145 år var en ruin og byggeplads. Man kan med rette sige at bydelen først blev fuldendt med byggeriet St. Kongensgade 84 som var den sidste bygning der manglede at blive rettet ind efter Eigveds plan.

Fristaden

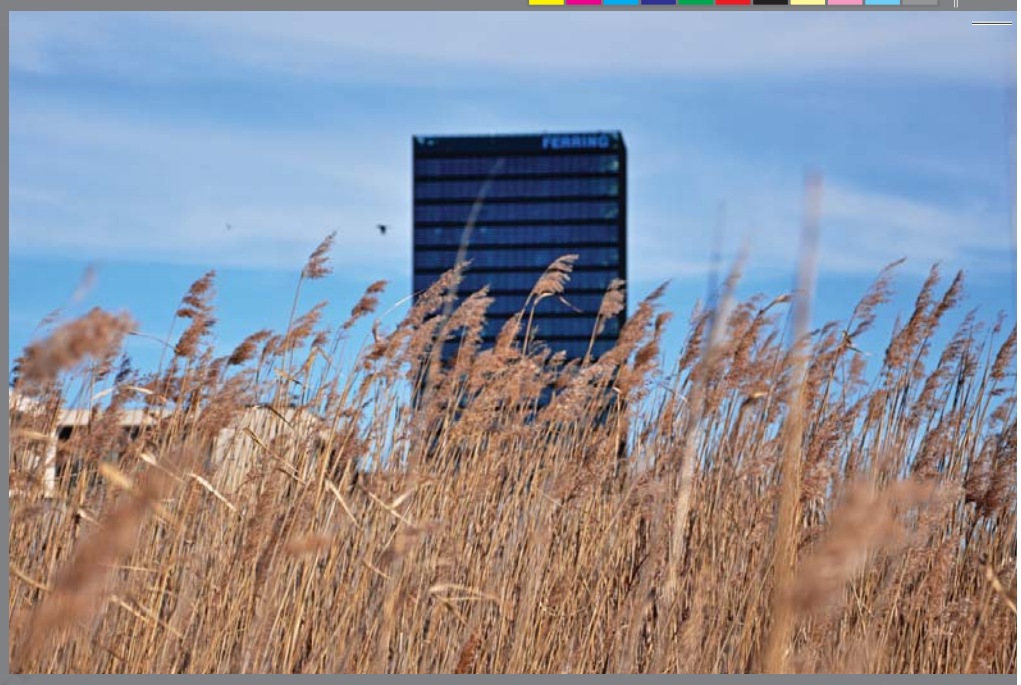
Christiania blev grundlagt efter slumstormere i 1971 besatte Bådsmandsstrædes Kasserne. Siden da har området været styret som et kollektiv, hvor fællesmøder med konsensusdemokrati afgører større beslutninger.
Bydel er præget af denne mentalitet af med- og selvbestemmelse så bydelens beboer har sat deres individuelle præg på de tidligere kassernebygninger og selvbyggede huse.

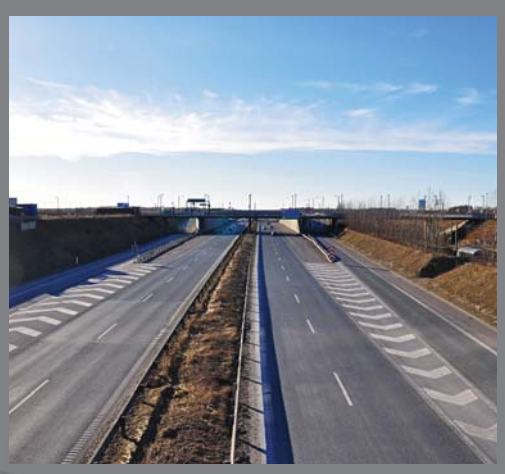
2.7 opgave.indd 39 30-05-2011 12:55:26

KONTRASTER I ØRESTAD CITY

Fænomenologisk gåtur:
Ved en nærmere iagttagelse af Ørestad er det mest slående karaktértræk de meget gennemgående kontraster overalt i bydelen: mødet mellem høj tæt by og langstrakt ubebygget natur, mellem stærk vind i gaderummet og helt læ bag bygningerne, mellem det omskiftelige danske vejr ude og det konstant lune klima i bydelens mest benyttede "offentlige rum" Fields og mellem de overvejende mennesketomme gader og de få yderst befolkede punkter med fritidstilbud. Dette er med til at give bydelen en helt særlig identitet, men på godt og ondt - det kan være spændende som beskuer og samtidigt utiltalende for folk, der har deres daglige gang i dette galleri af markant arkitektur og markante indtryk.

2.7 opgave.indd 40 30-05-2011 13:05:45





2.7 opgave.indd 41 30-05-2011 13:06:22

VIND SOL OG I ØRESTAD

Vindforhold

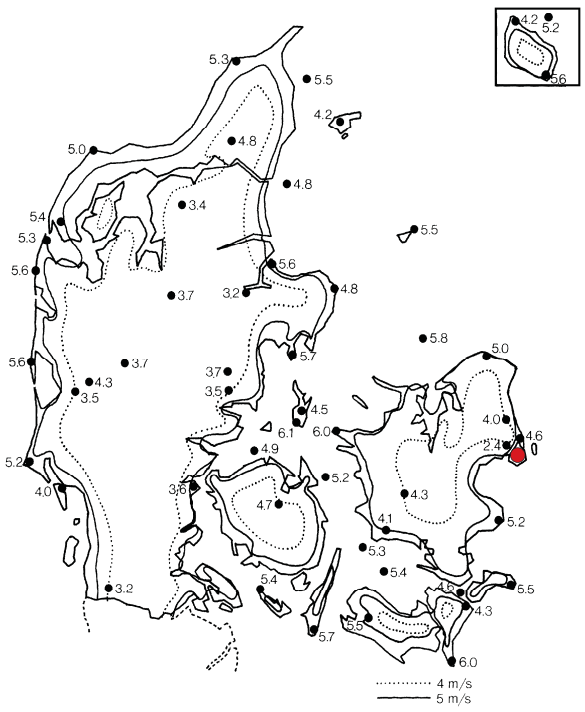
Diagrammet herunder viser de mest udbredte vindretninger mål i Kastrup Lufthavn, som ligger under 10 km fra Ørestad. Som det kan ses af diagrammet er den mest udbredte vindretning vest / sydvest. De kraftigste vindstød kommer fra vest / sydvest og sydøstlig retning.

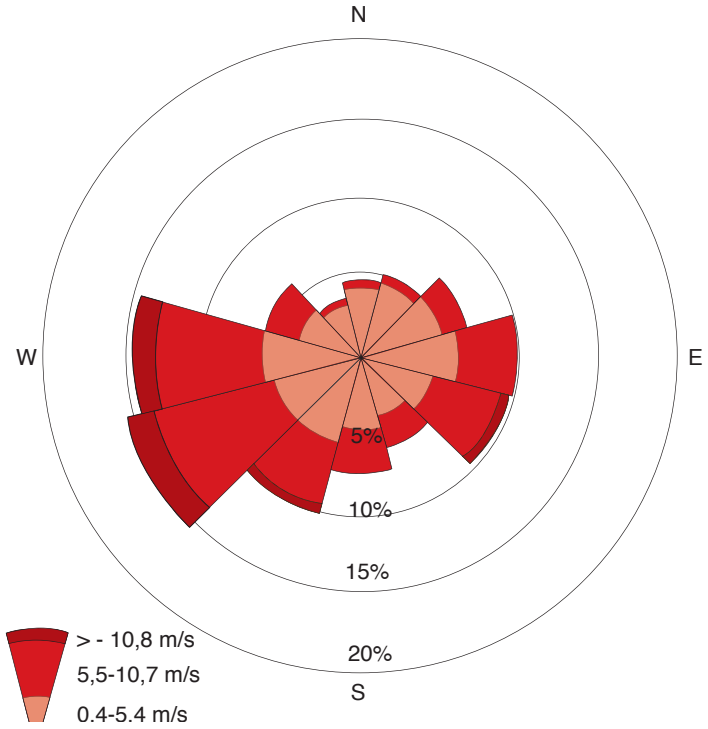
Den gennemsnitlige vindstyrke er mellem 5,5 til 10 m/s, mens maksimum vindstyrke i Danmark er mål til 38 m/s.

Lokale forhold som bakker, skove eller tæt bebyggelse spiller ind på vindretning og styrke, mens åbne og flade landskaber med ingen eller lav vegetation lader vinden passerer uhindret. Ørestad på den østlige side af det åbne og flade Amager Fælled og længere mod vest ligger den del af Køge bugt, som hedder Kalveboderne.

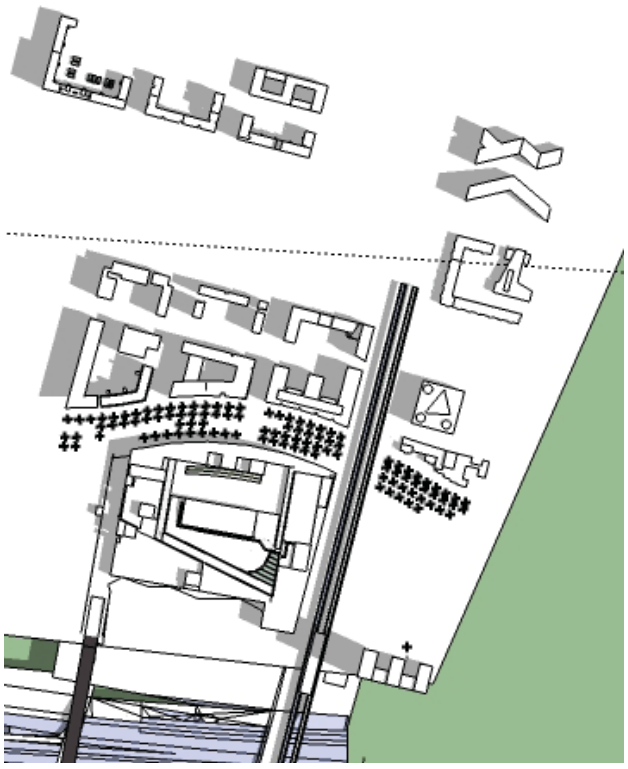
Solforhold

Som soldiagrammerne på modstående side viser så ligger store områder af Ørestad City uden for rækkevidde af skygge fra byg-ninger.

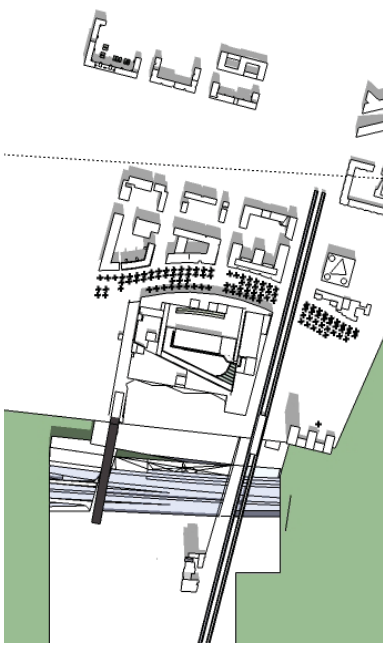




2.7 opgave.indd 42 30-05-2011 12:56:47



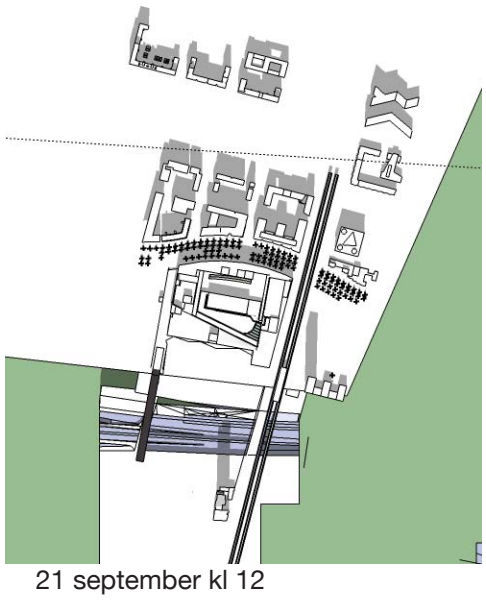
21 juni kl 09



21 juni kl 12

21 juni kl 18

21 september kl 09



21 september kl 12

21 decemnter kl 12

2.7 opgave.indd 43 30-05-2011 12:56:48

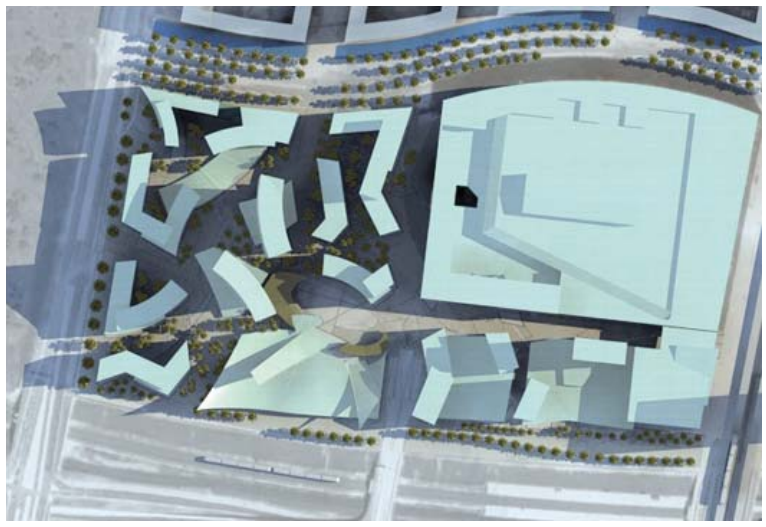
PROJEKTET DOWN TOWN

Ørestad Downtown er NCC's navn for Daniel Libeskinds helhedsplan i Ørestad City. Den polsk-amerikanske arkitekt har udarbejdet helhedsplanen for NCC Property Development, Ørestadsselskabet I/S og Steen & Strøm A/S.
Navnet Downtown er valgt for at give positive associationer til et spændende internationalt miljø og til "der hvor det sker".
Daniel Libeskinds vision fra starten har været at skabe en unik bydel med spændende byrum og flot arkitektur – en bydel hvor der fra starten er sat fokus på, at der gennem bevidst udformning af bygninger og byrum skal være rart at færdes og opholde sig.

Det gamle København som inspiration
Helhedsplanen er inspireret af det gamle København. Det ses bl.a. ved de snoede gadeforløb, intime byrum og stille gårdhaver. At det gamle København har været en inspirationskilde for Libeskind, ses også ved, at den centrale plads nedenfor de to tårne har samme form og størrelse som Krinsen på Kongens Nytorv.

Butikker og restaurationer skal bygges fra starten
I planen er der også planlagt butikker, caféer, restauranter, biografer og en større kulturinstitution. Og i klar bevidsthed om, at netop disse elementer er centrale for et levende byliv, vil NCC i Ørestad Downtown aktivt arbejde for at gøre det attraktivt for butikker og restaurationer at etablere sig lige fra starten.

NCC forestiller sig, at menneskene og livet i Ørestad Downtown skal komme fra de 5-7.000 kontorarbejdspladser, fra bolighøjhuset, de to store hoteller, fra den planlagte kulturinstitution og fra storcentret Fields. Derudover rummer resten af Ørestad og hele Vestamager mange potentielle kunder, gæster og brugere af Ørestad Down Town.
Ørestad Down Town er for virksomheder der gerne vil være del af en aktiv by. En by som rummer både arbejdspladser, boliger, hoteller, indkøbsmuligheder, kultur og byliv.
For virksomheder der sætter pris på den mangfoldighed, som man kender fra verdens storbyer.
Ørestad Down Town rummer mere end 100.000 etm2 kontorer.



2.7 opgave.indd 44 30-05-2011 12:56:49

BYLIV

GADEPLAN 13. APR. 2011 KL. 12.39

Eftertragtet grønthandler åbner i Ørestad

GOURMETGRØNT. Mette Helbæk vil have Amager med på den nordiske gastronomibølge og åbner sin tredje filial af grønthandlen Din Baghave på Ørestad Station til maj.

'Din baghave' åbner sin tredje filial på Ørestad Station til maj.

FACEBOOK SEND PRINT

AF BIRGITTE KJÆR

Nu får Ørestad også en filial af den særlige gourmet-grønthandler 'Din Baghave'.

Både Østerbro og Vesterbro har allerede filialer af storbygårdbutikken 'Din Baghave', som har været omtalt i så godt som

HER FINDER DU OGSÅ DIN BAGHAVE

Tullinsgade 10, 1618 København V

Victor Borges Plads, 2100 København Ø

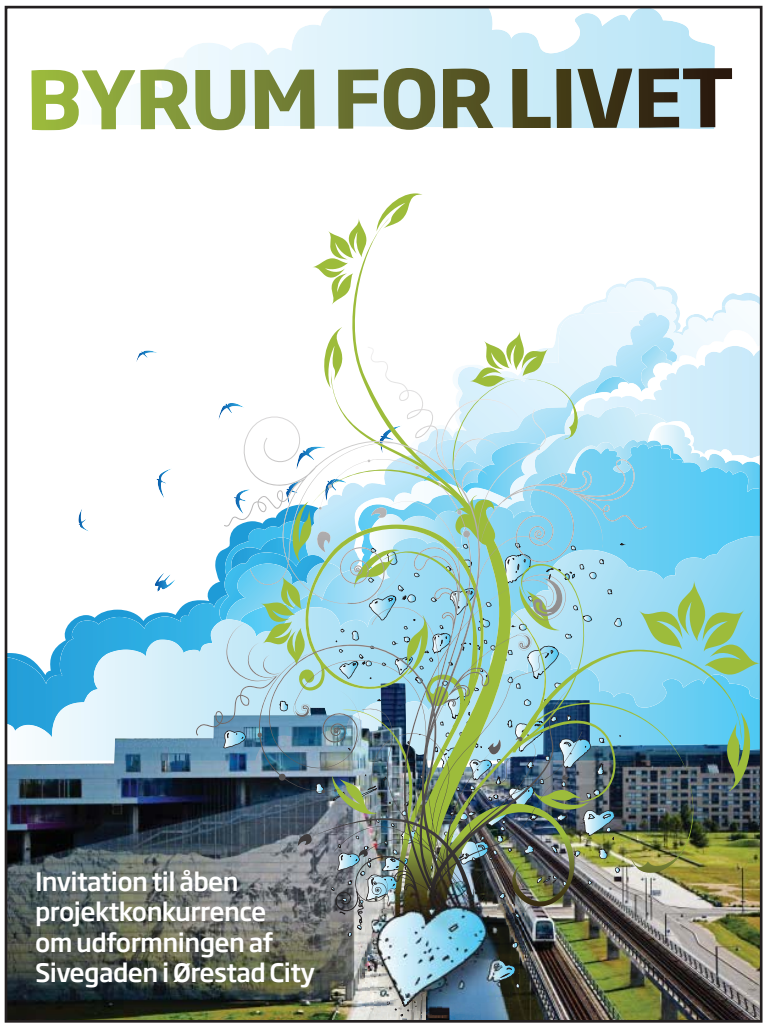
SENESTE GADEPLAN

13. APR. KL. 12.39
Eftertragtet grønthandler åbner i Ørestad

12. APR. KL. 08.57
Tysk tog ruller ind på Rådhuspladsen

11. APR. KL. 09.05

Det, der startede som et godt initiativ og velment forsøg på at få "gang i gaden" i Ørestad, endte meget hurtigt igen - allerede efter et par uger måtte gourmet-grønthandleren lukke og slukke, fordi den kraftige vind i byrummet udtørrrede grøntsagerne og gjorde livet som gadesælger surt.



På trods af bydelens unge alder har man nu valgt at tage konsekvensen af det manglende byliv og opslået en projektkonkurrence om udformningen af den centrale, men oftest øde, "sivegade" for at give bydelen en tiltrængt vitaminindsprøjtning. Sivegaden starter overfor Bella Centeret, følger kanalen under metroens højbane og slutter oppe ved Fields og det centrale Ørestad City.

2.7 opgave.indd 45 30-05-2011 12:56:50

BYDEL OG BYRUM

Ørestad er en bydel der er bygget efter stærke strategiske intentioner. Bydelen skulle være den økonomiske motor der kunne skabe vækst i København. Sammen med udvidelser i lufthavnen og Øresundsbron skulle der dannes et stærkere samarbejde omkring Øresund.
Med så stærke kræfter bag projektet lå også en klar intention om hvad der skulle bygges. Ambitionerne var høje og ” DET ER TANKEN AT GIVE STOR KUNSTNERISK FRIHED TIL DEN ARKITEKTONISKE UDFORMNING, SÅLEDES AT BYDELEN KOMMER TIL AT RUMME DE NYESTE TANKER OG IDEER INDEN FOR KUNST OG ARKITEKTUR I DEN ÅRRÆKKE, HVOR ØRESTADEN UDBYGGES.” Efterfølgende kan man konstatere at Ørestad har mange af de samme udfordringer som andre idealbyer slås med, og det er vigtigt at forstå, at der hvor idealbyen har det bedst er når den er tættest på idealet- når idealet er perfekt. Frederiksstaden var en katastrofe indtil Marmorkirken blev bygget færdigt, forstaden fungerer ikke uden de beboer som den stiler efter: børnefamilier med lønmodtager forældre ligesom fristaden ikke fungerer uden tankerne om beboerdemokrati med konsensus, da den ville blive mindre fristad med privat ejendomsret og ligusterhække. Ligeledes vil Ørestad ville heller ikke være Ørestad uden Metro og højhuse –det er
Idealbyen har sin styrke ved at være så gennemført, men det er også svagheden - for hvis grundlaget forsvinder mister hele byen sin berettigelse. Det gælder altså om at finde ind til kernen i den pågældende idealby og forstærke den, understrege den originale hensigt og bygge videre på dette.

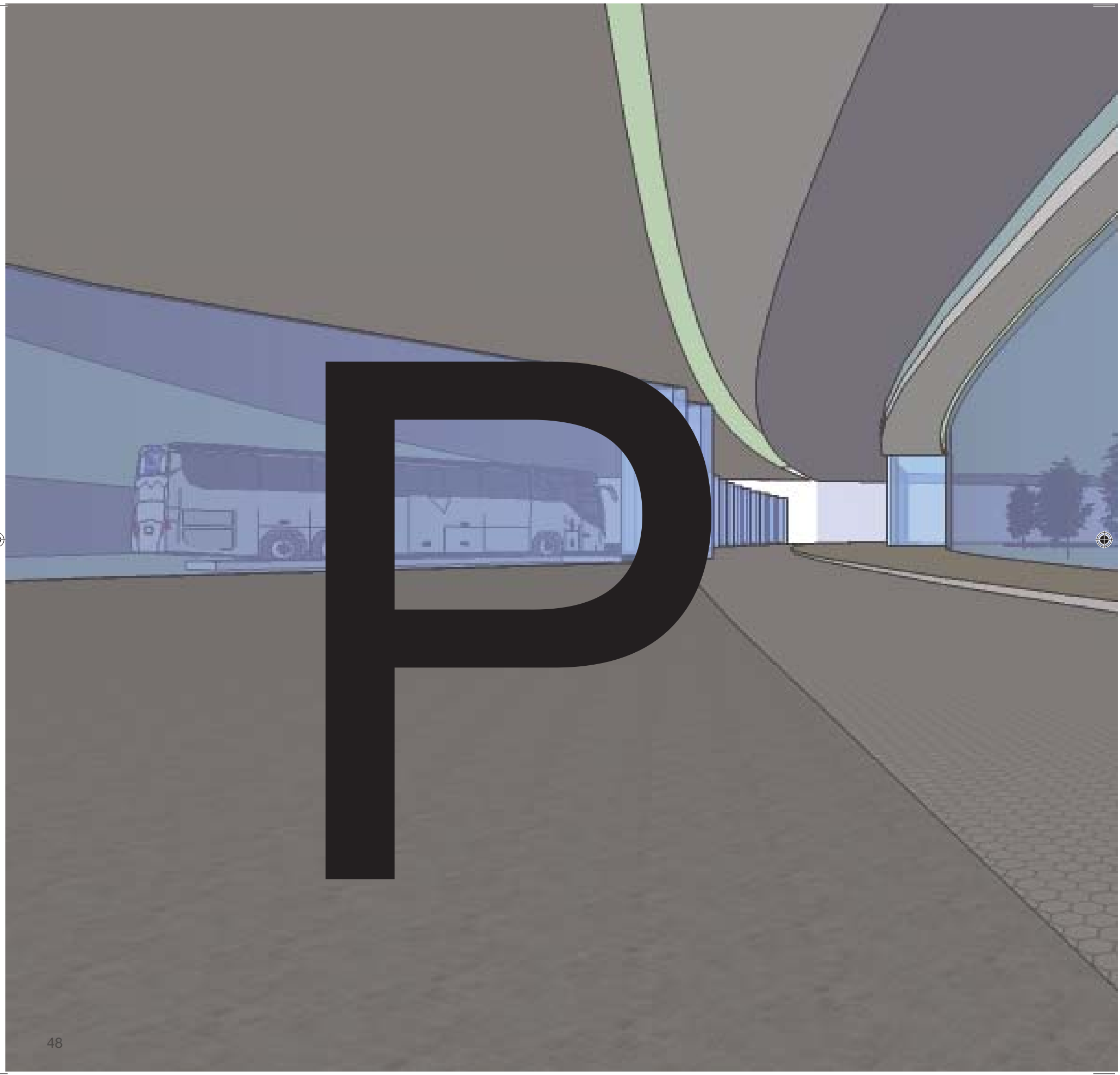
det kan ses i bydelen så er de oprindelige og meget ambitiøse intentioner blevet fulgt: VM husene, Bjerget, 8-tallet, Stævnen, Ørestad Gymnasium, Tietgen- og Bikuben Kollegiet er alle af høj arkitektonisk værdi og afspejler deres samtid.
Nogle af disse bygninger (Bjerget, 8-tallet og Tietgenkollegiet) lukker sig om sig selv og derved bliver de semi-private rum ikke ”synlige fra vejen” som Gehl og Bjørn øsnker sig –ikke desto mindre er de der. Disse bygninger repræsenterer en ny måde at tænke bygninger på, hvilket som sagt har været en grundtanke –derfor er der kommet hybrider som vi ikke har set i DK før: parkeringshus der er smeltet sammen med parcelhus, kinesisk ringhus og rækkehuse der er bygget sammen med en boligkarre.

By i det grønne og transport:
En anden og mere grundlæggende ide er stationsnærhedsprincippet – der er ikke et område i ørestad der er mere end 600 meter fra en metrostation. Det er altså en bydel som helt kan undvære bilen. Desuden er der lagt et stramt loft over antallet af parkeringspladser- og dem der er skal deles mellem arbejdspladser og boliger- således at de udnyttes optimalt. Her har der udviklet sig et parakoks –for selvom Ørestad er så begavet med offentlig transport, så er der alligevel store brede veje og meget lige veje. Dette vejdesign med brede, lige veje med forsvindingspunkt lagt ude i horisonten øger gennemsnitsfarten og giver uopmærksomme bilister, i modætning til veje med med sving, varierende udsyn som giver langsommere og mere opmærksom kørsel [Veje Og Stier; Thagesen, Bent] . Her er det værd at studere de originale forslag til byplanen – to af de i alt 4 første pladser havde ingen vej mellem bygningerne og det fredede område, men adgangsveje fra øst (sammen med metroen). I processen med at samle de 4 forslag i et, er vejen mellem bebyggelserne og det fredede område blevet behold så i stedet for en samlende vej langs med metrobanen der kunne have koncentreret mere liv langs med metroen, løber der nu vej på begge sider af bebyggelserne i Ørestad Nord og City. Den vestlige vej adskiller dermed bebyggelserne og det grønne Amager Fælled. et har vist sig at denne tæthed mellem bebyggelserne og det grønne er det som sælger i Ørestad -8 tallet, Stævnen osv, mens der er langt mindre gang i husene omkring byparken.
Ørestad rummer det skarpe skel mellem by og natur som også ses i Central Park – kontrasten giver en effekt til bydel og til hele København og det tager under 15 min at komme fra Nørreport til køer og store åbne vidder

Delkonklusion:
Det må altså konkluderes at etableringen af en busterminal i Ørestad, vil supplere bydels ideal om høj mobilitet. Som idealby er det ligeledes vigtigt at holde fast i den oprindelige ide som gennemsyre bydelen: gode netværk til omverden.

2.7 opgave.indd 46 30-05-2011 12:56:55

2.7 opgave.indd 47 30-05-2011 12:56:55



2.7 opgave.indd 48 30-05-2011 12:56:55

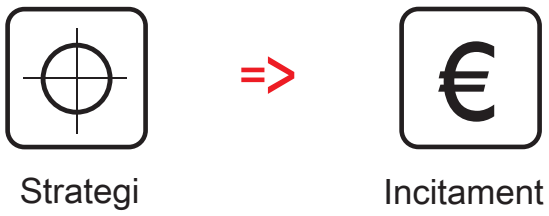
2.7 opgave.indd 49 30-05-2011 12:56:56

VISION

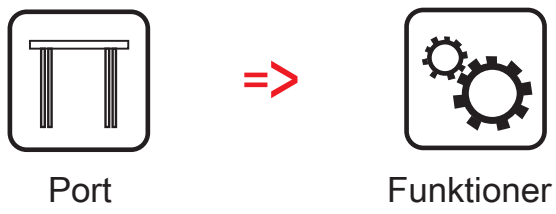
Hvilke designparametre afleder analysen?

Ud fra de tre delkonklusioner er det givet, at:

1) Busterminalen kan bruges strategisk, hvorfor den bør udformes på en måde, der giver et løft til bydelen og samtidig skaber et incitament hos hver af de aktuelle interessenter.



2) Bygningen kommer til at danne en ny port mellem København og omverdenen, hvorfor det er vigtigt, at rammerne om den gode ankomst og afsked er på plads, hvilket stiller krav til indretningen af de afgørende funktioner og stedets atmosfære.



3) Bydelen er karakteriseret ved fremmedgørende byrum med dårligt mikroklima og dermed også et skrabet aktivitetsniveau i gadeplan, hvilket vigtiggør tilstedeværelsen af en udendørs mellemskala ved terminalen samt behagelige opholdsrum både inde og ude.

2.7 opgave.indd 50 30-05-2011 12:56:56

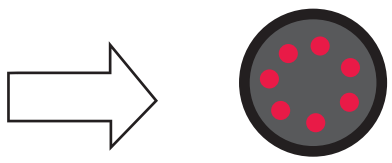
Visionen er:

- **at byen, de rejsende, busselskaberne og Fields alle får glæde af busterminalen via gode rammer for en dynamisk udveksling af interesser**
- **at bygningen kommer til at danne en ny værdig port til København, der vil markere sig positivt i folks bevidsthed**
- **At bydelen får et menneskeligt rum mellem transportsystemer og højhuse uden at idealbyens grundtanke kompromitteres**

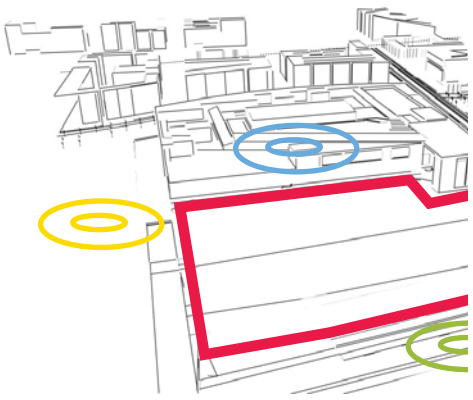
2.7 opgave.indd 51 30-05-2011 12:56:57

KONCEPTUDVIKLING

busholdepladser er spredt over hele byen

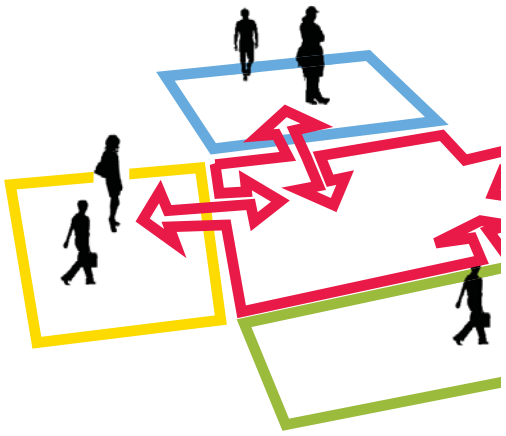


de samles og skaber en kritisk masse



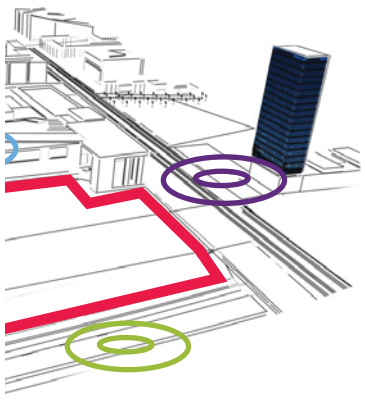
vi placerer dem i Ørestad, hvor der mangler mennesker og og de har gode trafikale forhold

-det optimale sted at koncentrere
heldigvis ledigt!
- i Ørestads hypermobile centrum
tog og motorvej. Desuden ligger o
lig transport og det stort planlagte
Town



elementer fra Fields k
ud i menneskeyyzoner
den eksisterende ”by”
len forbindes.

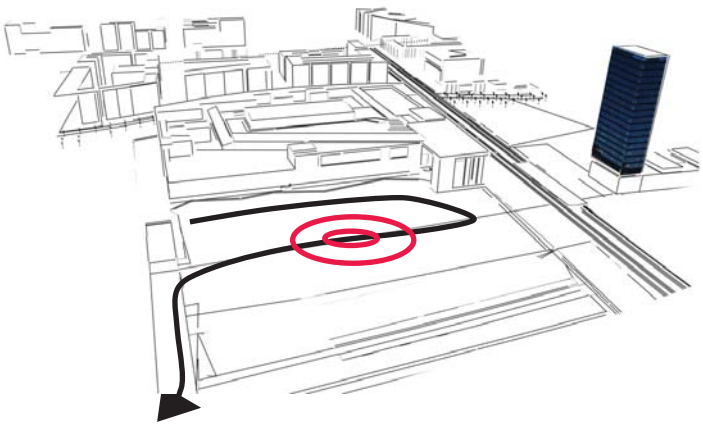
2.7 opgave.indd 52 30-05-2011 12:56:58



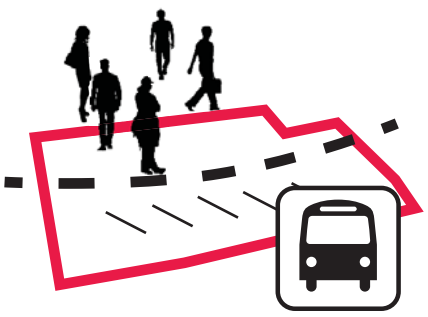
oncentrere disse mennesker er

e centrum ved siden af metro,
en ligger området mellem offent-
planlagte projekt Ørestad Down

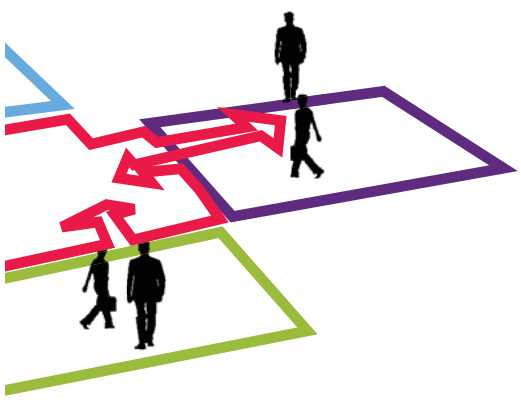
a Fields kan trækkes
keyyzonen således at
ende ”by” og termina-
s.

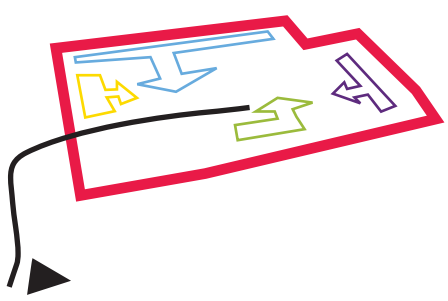


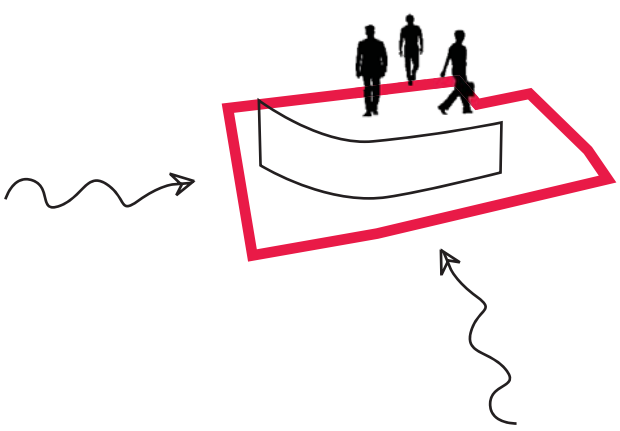
I et loop via parkeringskælderen under Fields føres busserne op til overfladen



Busterminaler fungere rigtig godt hvis de ligesom lufthavne har en trafikside og en passagerside. Tilkørselen kan ske ved at udvide kælderen i Fields så busserne popper op hvor man skal bruge dem.
Busholdepladserne danner en beskyttende kant mod jernbane, motorvej og manøvreområde- derved skabes to zoner. En til mennesker og en busser.







I denne zone bliver der plads til kontor, boliger, let erhverv, legepladser og en mindre plads.

bygningen for vinden skærmer mod vest, støjen fra syd og åbner sig mod menneskerne der kommer fra busser og metro

2.7 opgave.indd 53 30-05-2011 12:57:00

PROGRAMMERING OG FUNKTIONER

OVERGANGE / SKIFT I HASTIGHEDER

- Fra indelukket bus til destination / frit rum

- Fra menneske til delelement i et transportsystem

DEN GODE REJSE

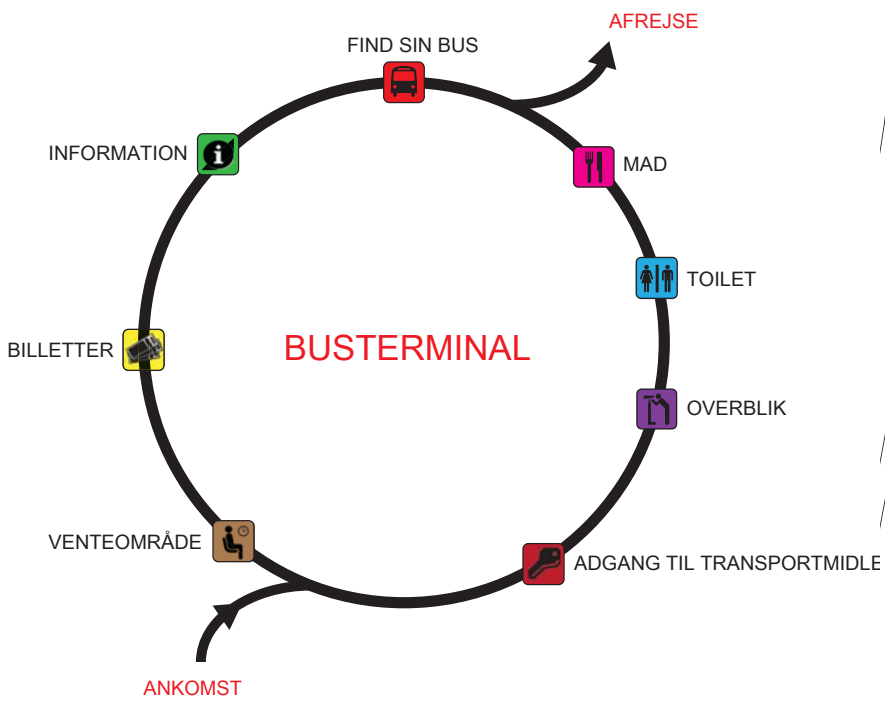
ANKOMST

OVERBLIK

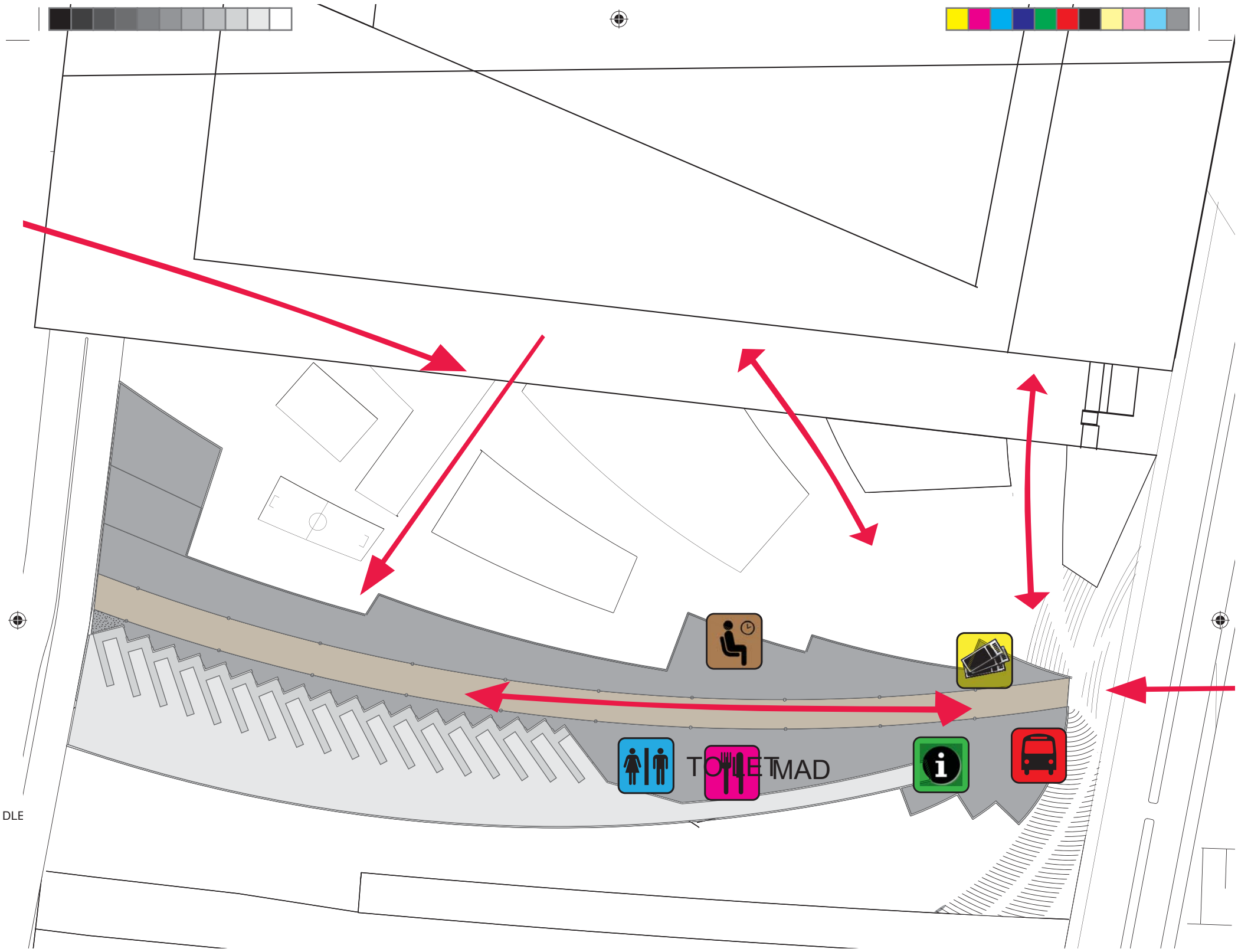
MÅL

VENTEOMRÅDE

AFREJSE



2.7 opgave.indd 54 30-05-2011 12:57:01

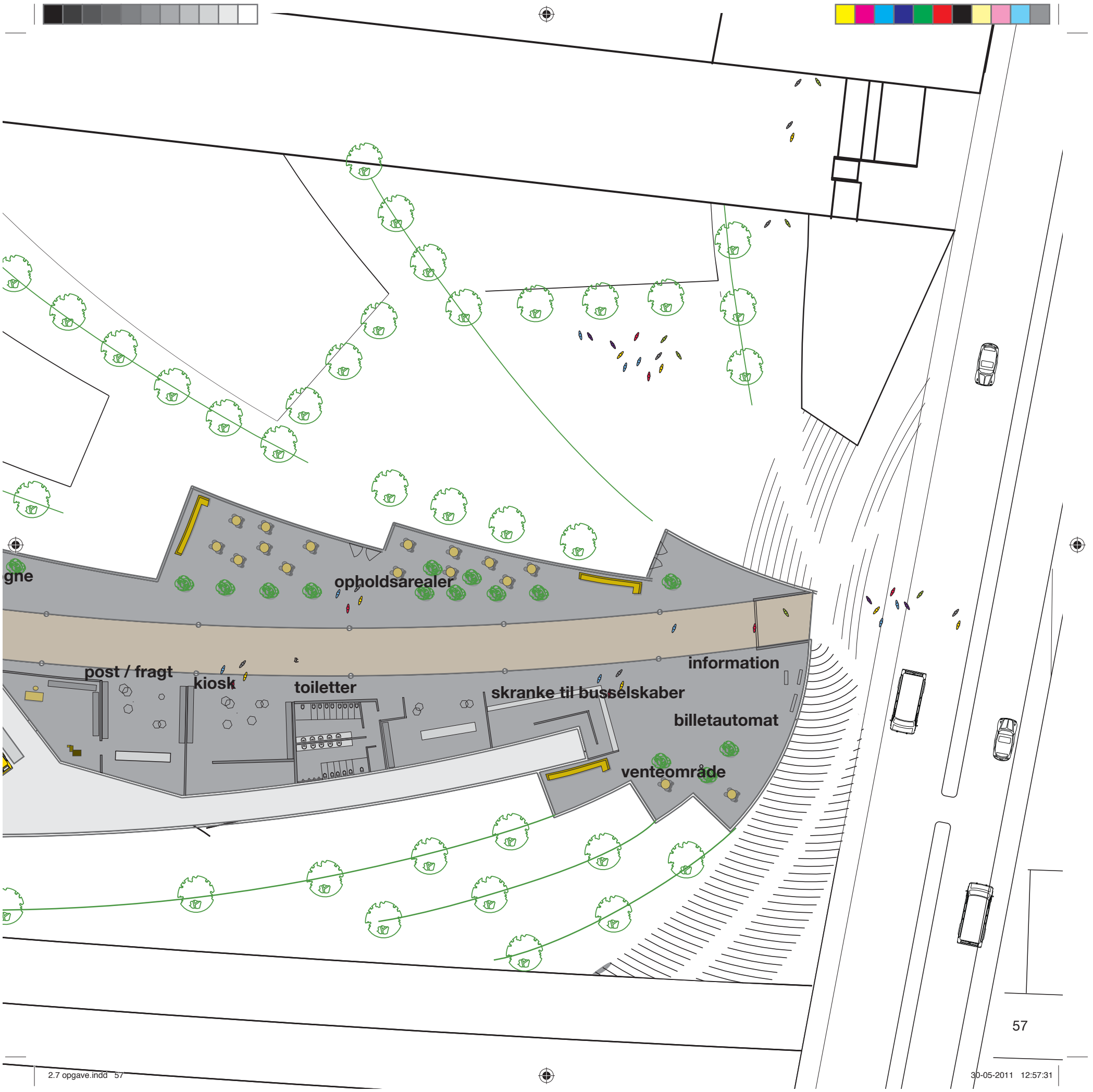


1:2000 programmering og flowlinjer

2.7 opgave.indd 55 30-05-2011 12:57:14

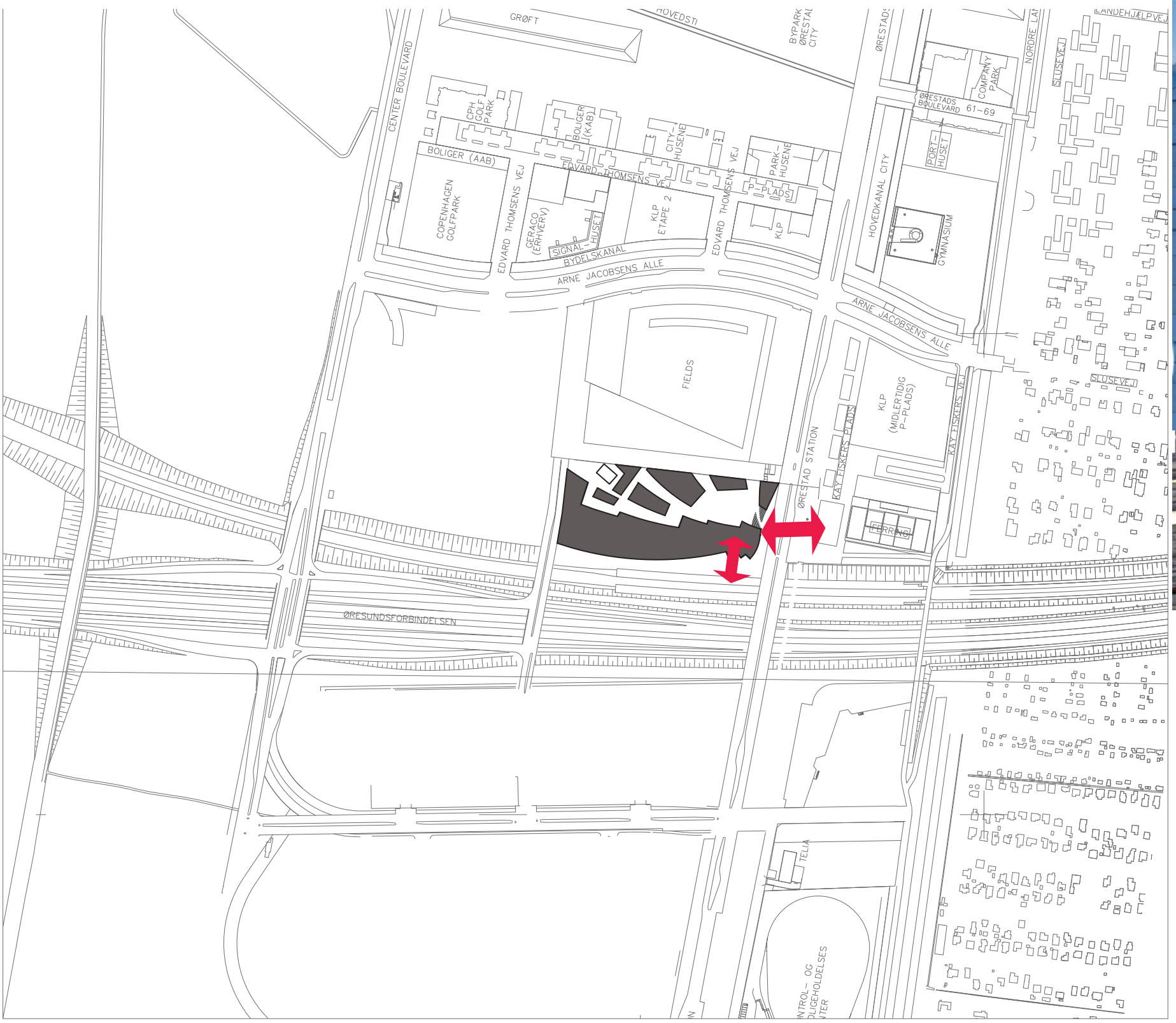
PLAN

2.7 opgave.indd 56 30-05-2011 12:57:25



2.7 opgave.indd 57 30-05-2011 12:57:31

TERMINALEN SOM NY PORT



2.7 opgave.indd 58 30-05-2011 12:57:41

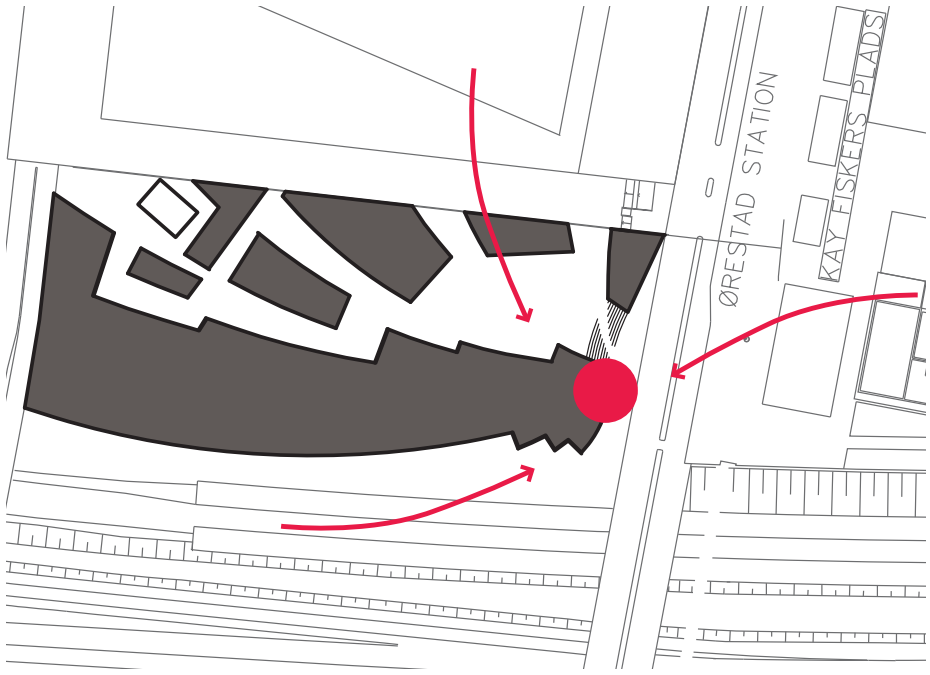
Med en tydelige markering ses bygningens hovedindgang metroperronen. Det direkte udsyn fra metro til busterminal giver en god forbindelse på tværs af vejen.

Med trapper og rampe mod togperron dannes der en cirkulær forbindes mellem tog, bus og metro.

Trapper og ramper mod vest giver adgang til det kommende projekt Down Town.

2.7 opgave.indd 59 30-05-2011 12:57:43

FORBINDELSE OG OVERBLIK



bygningen er skabt med et centralt punkt og forbindelserne dertil - punktet og forbindelserne

bygningen danner sin egen identitet - i samspil med Fields. En identitet som trækker på referencer til bussernes bløde buer, skarpe linjer og blanke kromlister.

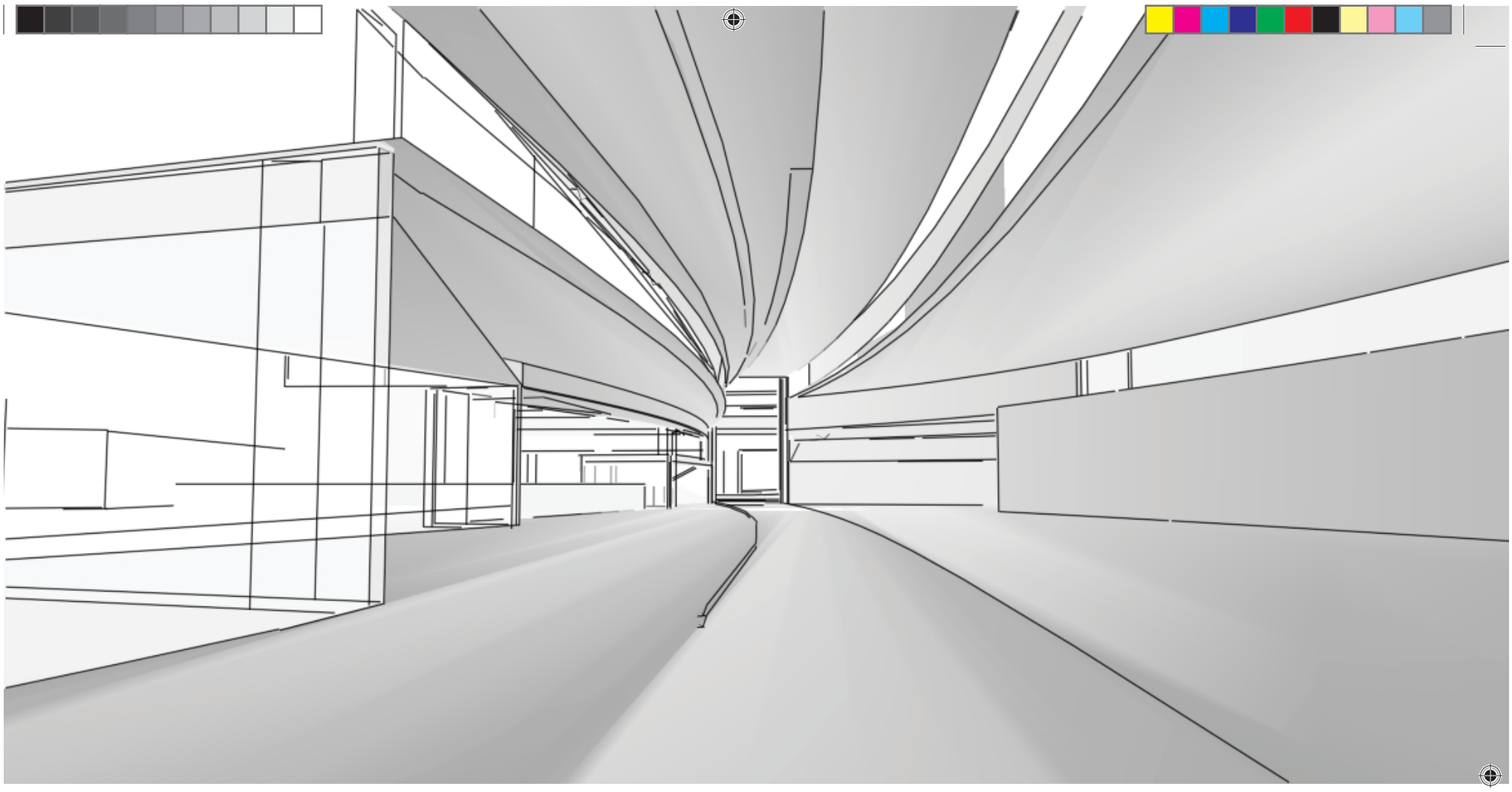
Med dette stærke forhold til bevægelse understreges Ørestads grundlag: mobilitet.

Det er vigtigt at terminalen er let at aflæse, således at den nyankomne passager kan finde vej - her markerer bygningen via de buer. Her peger bygningen på indgangspartiet med bløde buer.

Referencer: Hovedindgang og hurtige former

Greyhound Busstation, Evansville, Indiana

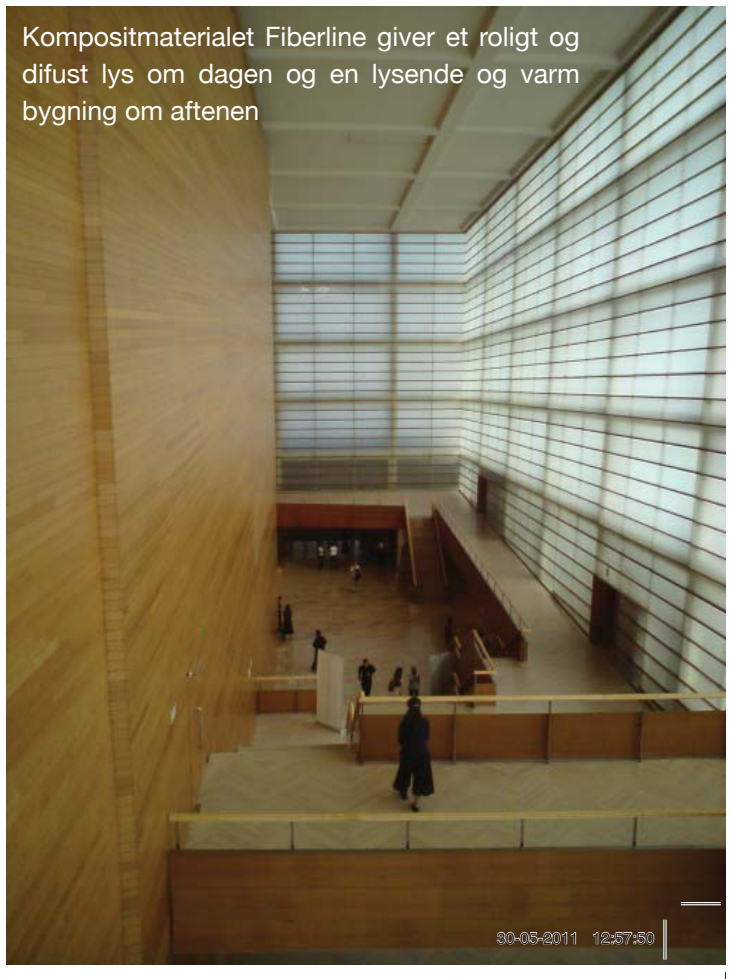
Metro, Paris



1930 HENDERSON CUSTOM

Frelserkirken, Christianshavn

Kompositmaterialet Fiberline giver et roligt og difust lys om dagen og en lysende og varm bygning om aftenen

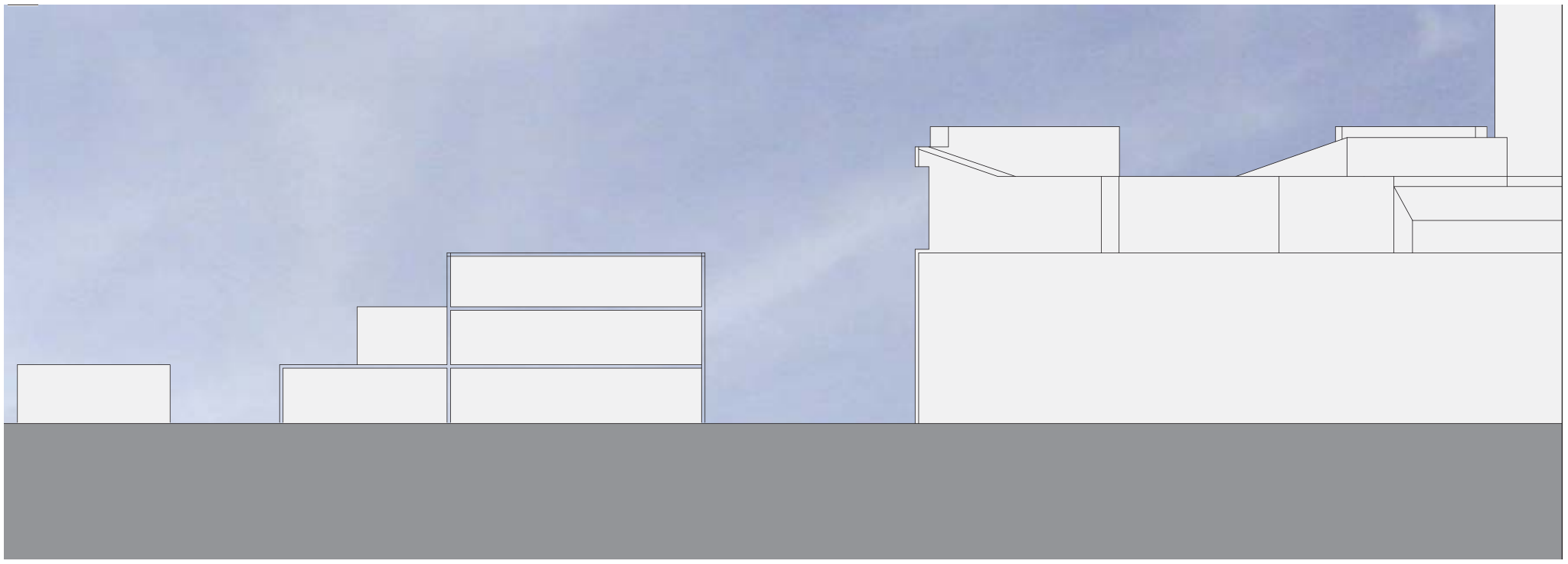


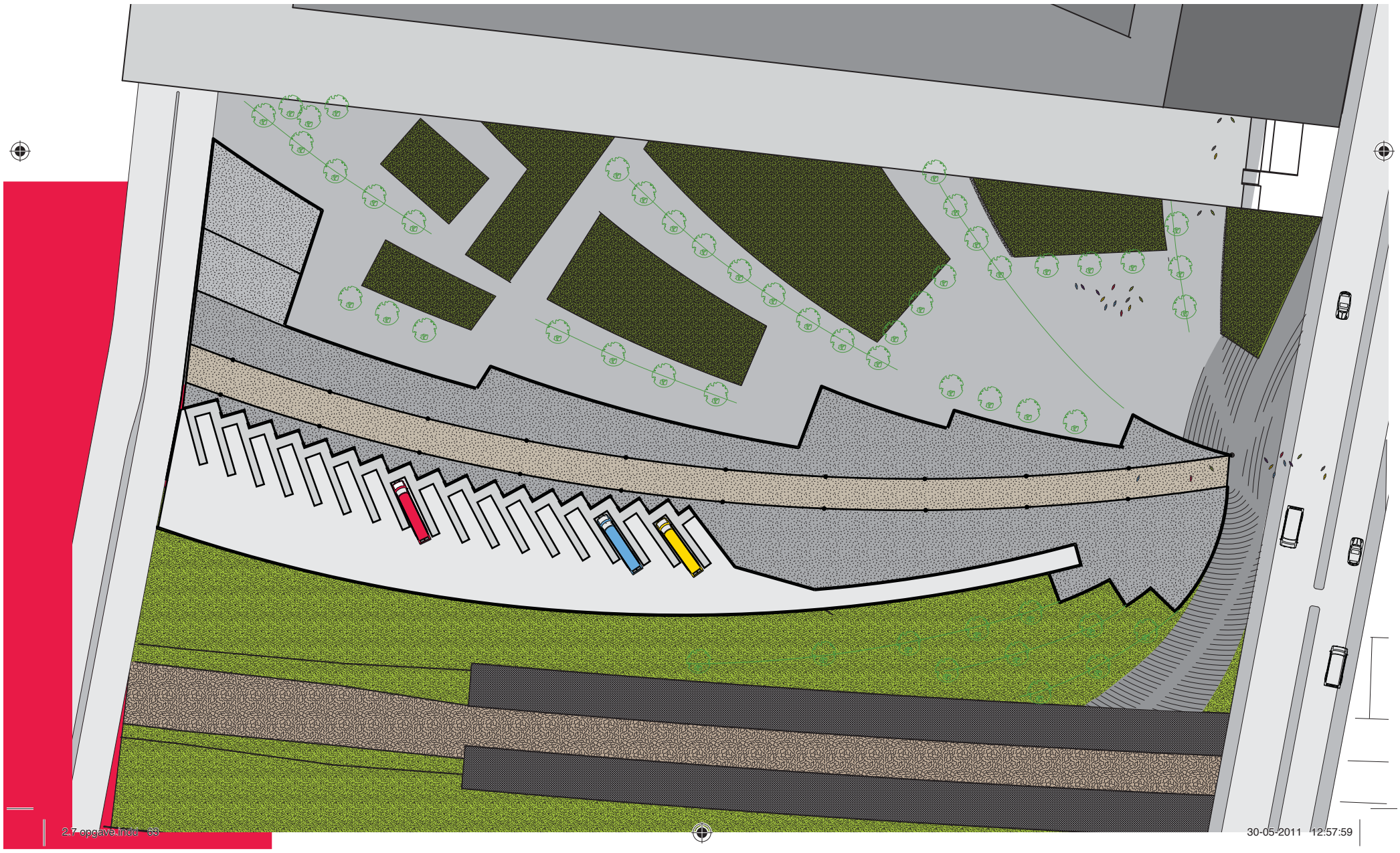
TERMINALEN OG UDERUM

Stedsegrønne buske giver et grønt baggrundsbillede og skaber læ året rundt
Taxus_baccata

Piletræer giver effektfulde bevægelser i samspil med bygningens former
Salix alba 'Sericea'

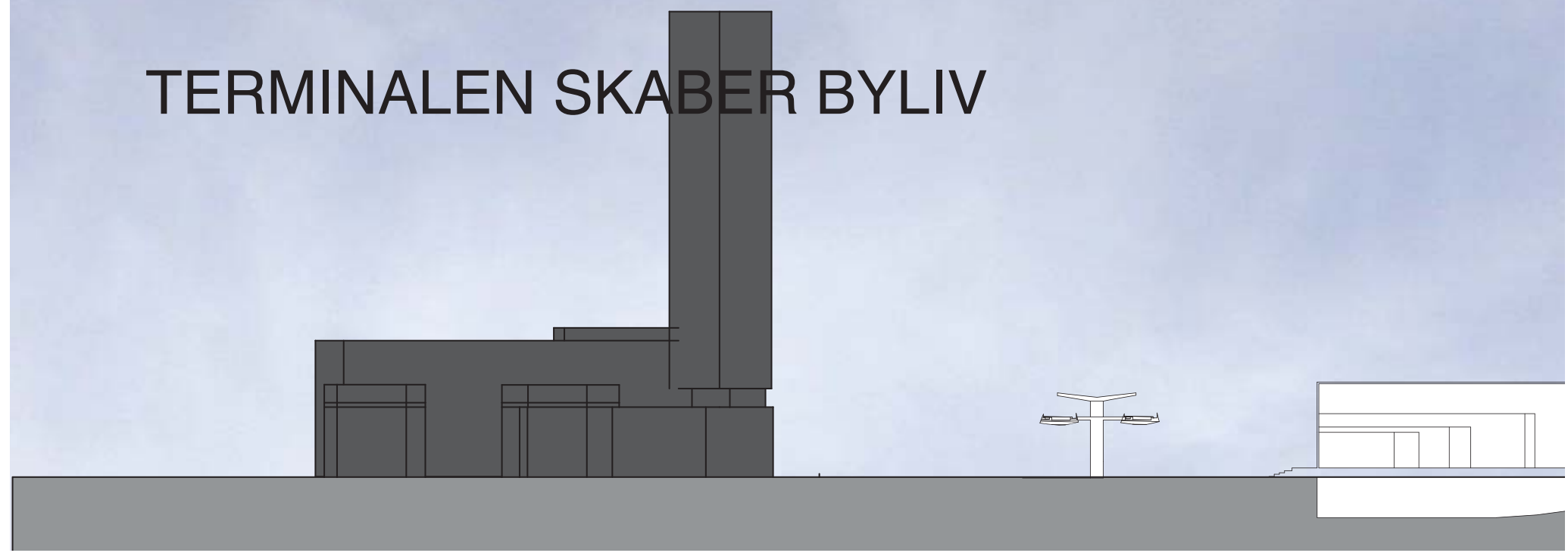
Ramper giver adgang til bagagevogne, cykler, barnevogne og kørestole.



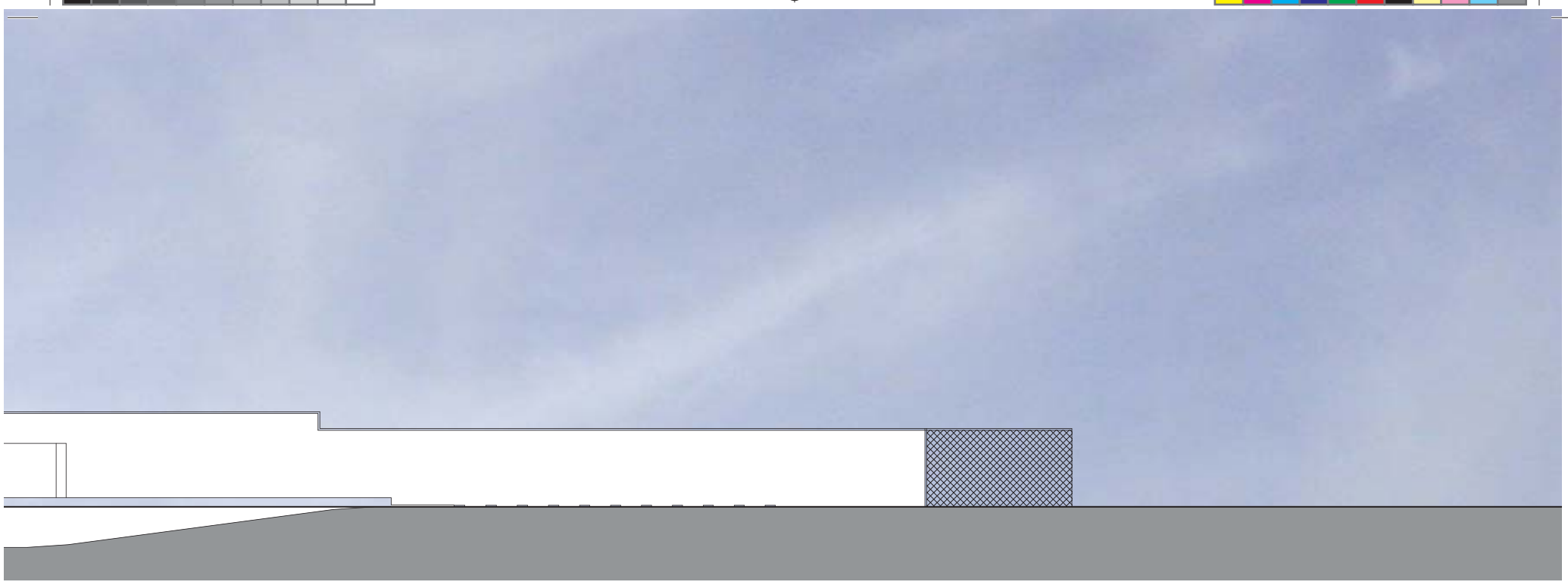


2.7 opgave.indd 63 30-05-2011 12:57:59

TERMINALEN SKABER BYLIV



2.7 opgave.indd 64 30-05-2011 12:58:03



busterminal:

RUM: offentligt

MENNESKE: rejsende /passager

mellemrummet:

RUM: torvet, markedsplads, gadeliv

MENNESKE: borger

Fields:

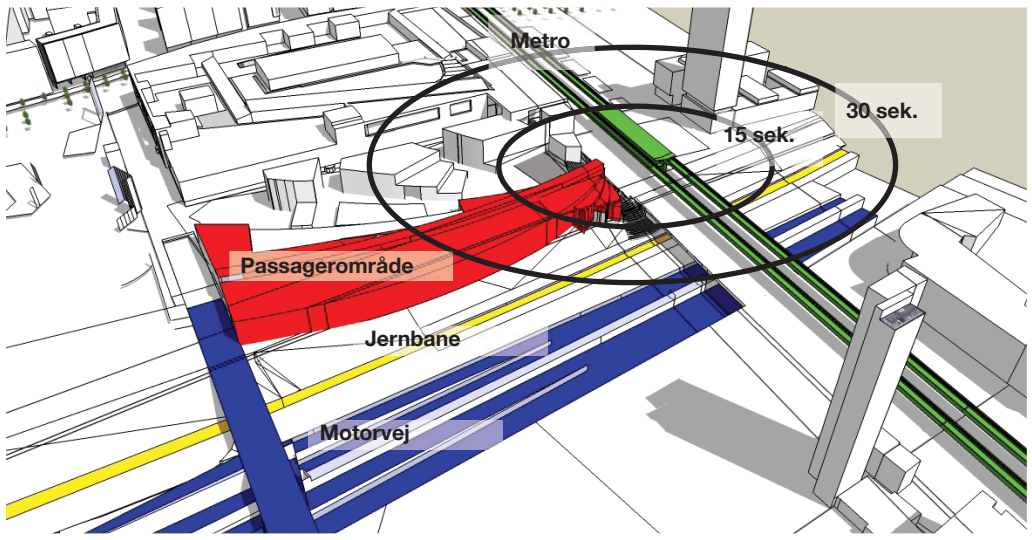
RUM: det kommercielle rum

MENNESKE: kunde

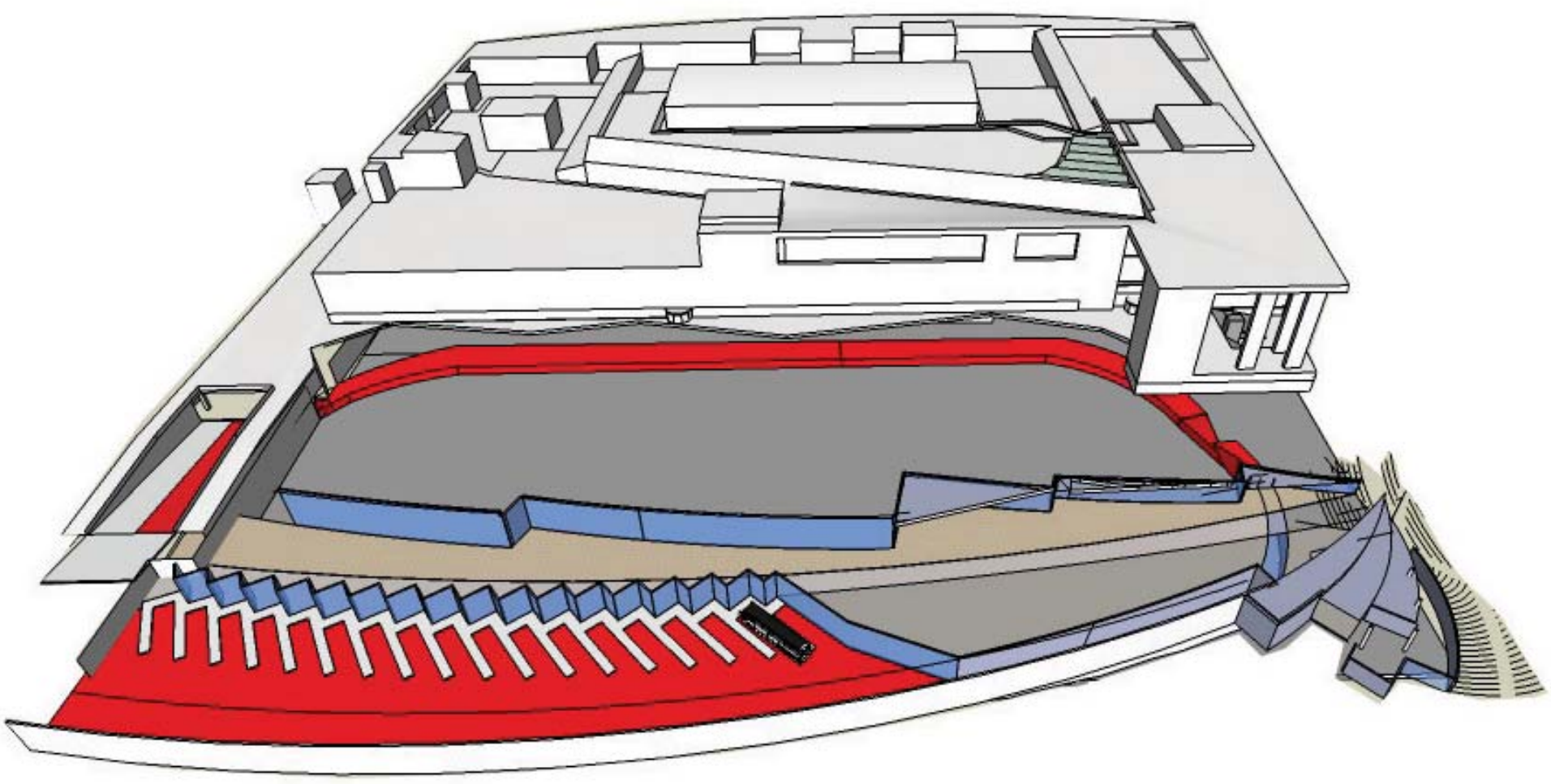
	busterminal:	mellemrummet:	Fields:
		torvet, markedsplads, gadeliv	
RUM:	**offentligt**		**det kommercielle rum**
MENNESKE:	**rejsende /passager**	**borger**	**kunde**
inventar:	**inventar:**		
program:	**afrejse og ankomst**	**menneskelig interaktion:** **- at se på mennesker** **- at blive set**	

2.7 opgave.indd 65 30-05-2011 12:58:05

TERMINALEN ER EN TRANSPORTMASKINE



5540 m2 passageområde
18 busholdepladser



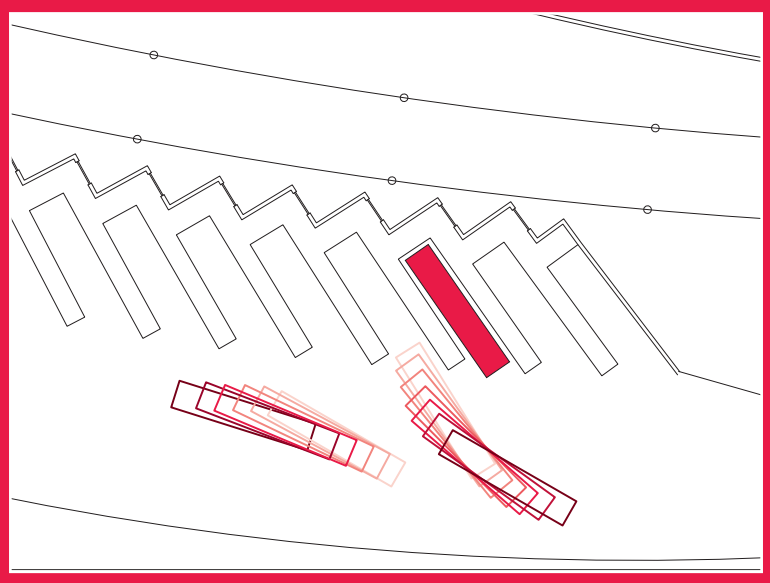
Transport terminals and modal interchanges

Table 7.1 Levels of service and space standards (m^2 per person)

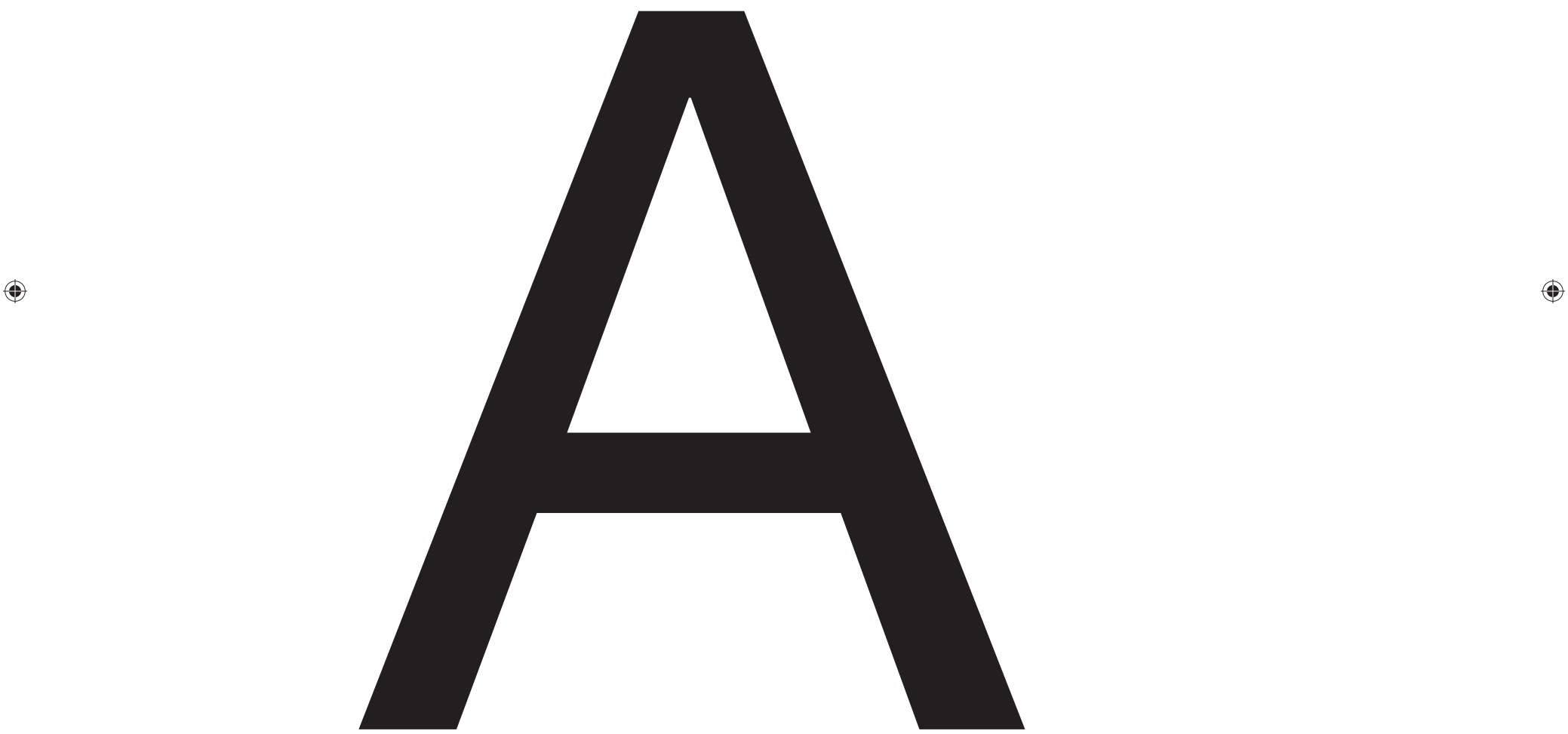
	Levels of service				
	A	B	C	D	E
Areas with trolleys					
Baggage check-in queues					
A Few trolleys and little baggage	1.7	1.4	1.2	1.1	0.9
B Few trolleys and 1–2 baggage items/person	1.8	1.5	1.3	1.2	1.1
C Most people with trolleys	2.3	1.9	1.7	1.6	1.5
D Most people with trolleys + lots of baggage	2.6	2.3	2.0	1.9	1.8
Waiting and circulating with trolleys			2.3*		
Dense, waiting to reclaim baggage, 40% trolleys	2.6	2.0	1.7	1.3	1.0
Areas without trolleys					
Waiting and circulating without trolleys (e.g. airside)			1.5**		
Queuing (e.g. Immigration) without trolleys	1.4	1.2	1.0	0.8	0.6

* Speed of movement possible at level C space standard: 0.9 m/s.
** Speed of movement possible at level C space standard: 1.3 m/s.
Level A: excellent service, free flow, no delay, direct routes, excellent level of comfort.
Level B: high level of service, condition of stable flow, high level of comfort.
Level C: good level of service, condition of stable flow, provides acceptable throughput, related subsystems in balance.
Level D: adequate level of service, condition of unstable flow, delays for passengers, condition acceptable for short periods of time.
Level E: unacceptable level of service, condition of unstable flow, subsystems not in balance, represents limiting capacity of the system.
Source: adapted from IATA *Airport Development Reference Manual* (2004 edition).

Baggagevogne vil være en del af busterminalen interiør



Skråparkering i båse giver gode adgangsforhold for busser.
Planudsnit 1:500



2.7 opgave.indd 68 30-05-2011 12:58:09

2.7 opgave.indd 69 30-05-2011 12:58:09

IMPLEMENTERING

Dette afsnit præsenterer de vigtigste aktører i projektet. Disse er Steen & Strøm, Københavns Kommune, By og Havn og Danske Busvognmænd.
Aktørerne er registreret på baggrund af en såkaldt interessentanalyse, som beskriver interessenterne, deres rolle/bidrag til projektet, deres betydning, deres succeskriterier og hvordan de som interessenter tilgodeses i projektet (Mikkelsen, 2010).

For at projektet kan realiseres skal de involverede parter erkende de gevinster de hver især har ved projektet. Der kommer flere kunder til Fields, Ørestad får det tættere centrum, Metroen får flere passagerer og der kommer mindre tung trafik i Indre By.
Dog er der nogle forhold der komplicerer projektet:
- den udvalgte grund er ejet af Steen & Strøm og projektet er derfor helt afhængig af dette selskabs intentioner.
- Der er ikke interesse fra Københavns Kommunes side i at forbedre forholdene for buspassagerer, da Kommunens mål-

Interessent	**Metroselskabet I/S** Metroselskabet ejes i fællesskab af staten i form af Transportministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Ændringer på de eksisterende Metrostationer og anlæggelsen af Cityringen varetages af Metroselskabet I/S, men deres beføjelser stopper "ved trappen". De har anlagt stationsforpladserne i samarbejde med Københavns Kommune, men hverken kan eller vil udvide deres ansvarsområde omkring stationsforpladserne, og kan derfor heller ikke bekoste ændringer i denne zone.	**Københavns Kommune** Københavns kommune er en nøgleaktør i vores projekt. Det er hovedstadskommunen, landets største og den er sammensat af syv forvaltninger fordelt ud over byen. Flere forvaltninger må forventes at skulle behandle projektet, da de økonomiske og strategiske interesser som varetages af Økonomiforvaltningen, mens de trafikale og byrumsmæssige aspekter som varetages af Teknik- og Miljøforvaltningen.	
Beskriv deres roller i/bidrag til projektet -fagligt bidrag til løsning af opgaven -rolle ved styring af projektet -betydning for vellykket anvendelse af projektet	-fagligt bidrag til løsning af opgaven Metroen har stærke faglige kompetencer ved projekter i og omkring banelegmerne, men deres engagement stopper "ved trappen" -rolle ved styring af projektet Metroen spiller en mindre rolle ved etableringen af projektet. -betydning for vellykket anvendelse af projektet Et vellykket projekt har stor betydning for Metroen, da det vil sikre passagerer	-fagligt bidrag til løsning af opgaven Københavns kommune er den øverste og styrende myndighed. Kommunen har mulighed for at: - påvirke parkeringsforholdene for busser. - gå i dialog med Danske Busvognmænd og Steen & Strøm -rolle ved styring af projektet Øverste ledende myndighed / kan virke som tovholder -betydning for vellykket anvendelse af projektet En velfungerende løsning på bussernes sporadiske parkering vil gavne Kommunen økonomisk og trafikalt	
Vurdér interessentens betydning for projektet fra 1 (lille) til 5 (stor)	1	4-5	
List interessentens egne succeskriterier Hvad skal opfyldes for den pågældende interessent oplever projektet som en succes	-62 mio passagerer årligt i 2018 - varetage projektering og anlæg af en Cityring - stå for drift og vedligehold af den samlede Metro - drives på et forretningsmæssigt grundlag - foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af Metroen -Sikre mobiliteten i København	- Flere mennesker i Ørestad vil skabe den levende bydel som er Kommunens vision for Ørestad. - Mindre tung trafik i Indre By - Bedre adgangsforhold rundt i byen for turister og byens borger.	
Hvordan tilgodeses interessenten? (Foranstaltninger der fremmer interessentens succes)	Et samarbejde mellem busselskaberne og Metroen kan fremme antallet af passagerer i Metroen.	Kommunen tilgodeses i forhold til projektet ved at få opfyldt ambitionen om bedre forbindelser til andre regioner.	

2.7 opgave.indd 70 30-05-2011 12:58:09

sætning er forbedrede forbindelser med tog og fly.

- En stor del af den samlede passagermængde er samlet på få busselskaber. Disse busselskaber får derved stor indflydelse på projektets tilslutning

	Danske Busvognmænd Danske Busvognmænd er en brancheforening som har til formål at varetage medlemmernes økonomiske, faglige og sociale interesser og rettigheder ved forhandling og samarbejde med myndigheder og andre erhvervsorganisationer i ind- og udland for derved at sikre de bedst mulige betingelser for medlemmernes udøvelse af deres erhverv.	**Steen & Strøm / Fields** Steen & Strøm ASA er en skandinavisk centerkæde, som driver 52 indkøbscentre i Norge, Danmark og Sverige. Koncernen, som har en årligt omsætning på godt 35 milliarder NOK, er inddelt i de tre lokale selskaber: Steen & Strøm Norge AS, Steen & Strøm Danmark A/S og Steen & Strøm Sverige AB. Selskabet Steen & Strøm driver i alt 18 indkøbscentre i Danmnark, herunder Fields.	**By og Havn** By & Havn har til opgave at udvikle Ørestad og Københavns Havn, samt at drive sidstnævnte, der dog er udlagt til datterselskabet Copenhagen Malmö Port. By & Havn ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og staten (45 pct.). Selskabets vigtigste arealer ligger i Ørestad, Nordhavnen, Amerika Plads, Sluseholmen og Teglholmen.
	-fagligt bidrag til løsning af opgaven Teknisk vejledning -rolle ved styring af projektet Kan fungere som repræsentant for danske og udenlandske busvognmænd -betydning for vellykket anvendelse af projektet Danske Busvognmænd varetager størsteparten af de danske busvognmænd og er derfor en essentiel partner ved etableringen af en busterminal	fagligt bidrag til løsning af opgaven Erfaring med drift af center og terminaler -rolle ved styring af projektet ejer af det udpegede areal -betydning for vellykket anvendelse af projektet Et vellykket projekt vil bringe flere mennesker til Fields	fagligt bidrag til løsning af opgaven Erfaring med udvikling af bygge- og anlægsprojekter -rolle ved styring af projektet interesseret i at udvikle de resterne grunde i Ørestad City -betydning for vellykket anvendelse af projektet Et vellykket projekt vil bringe understrege Ørestads identitet som en bydel der retter sig mod udlandet og bringe flere mennesker til den centrale del af Ørestad
	4-5	4	1-2
	-en busterminal med gode forhold for rejsende og busser er succeskriteriet for Danske Busvognmænd	Projektet omkring en busterminal skal være bedre end den udvidelse som forventes igangsat med Fields etape 2.	Projektet skal skabe mere byliv i Ørestad, så der er grobund for mindre erhvervsdrivende
	- en busterminal vil tydeliggøre bustrafikken til og fra København og derved fremme vilkårene for busselskaber.	Der skal være stor sikkerhed for at det forventede antal passagerer vil ankomme til busterminalen. Det kræver at Københavns Kommune og Danske Busvognmænd sikre den passagermængde som projektet forudsætter.	By og Havn tilgodeses ved at få “vandet Ørestad med mobilitet”

2.7 opgave.indd 71 30-05-2011 12:58:10

2.7 opgave.indd 72 30-05-2011 12:58:10

KONKLUSION

Som det ses i dette projekt findes der i dag ikke noget samlet sted, hvor fjernbusser kan afsætte og påstige passagerer. De anslåede 1 mio. buspassagerer som årligt rejser til og fra København sættes af direkte på fortorve, parkeringspladser eller en nedlagt S-togsstation. Det kan lade sig gøre, fordi busser i modsætning til tog og fly ikke kræver andre anlæg end det vejnet som allerede findes i og omkring København. Det kræver hverken landningsbaner eller rangeranlæg for at kunne køre til fra København i bus, men blot en vej og et busstoppested.

Dette projekt viser at ved at samle disse busrejsende således at der skabes et grundlag for en busterminal.

Som en gennemgang af en række planlægningsdokumenter viser, er der stor opbakning til at forbedre mobiliteten på europæisk, nationalt, regionalt og kommunalt plan. På nationalt plan er busrejser ikke prioriteret, mens der er store ambitioner om højhastighedsforbindelser til Berlin, Hamborg, Gøteborg og Århus.

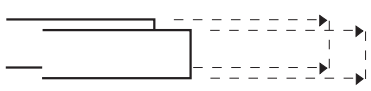
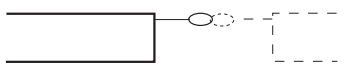
I resten af Europa er fjernbusser dog et væsentligt element i det samlede tranportbillede og her må Kamppi Busterminal i Helsinki stå som det eksempel der tydeligst viser hvad potentialet er for en markedsorienteret busterminal, mens Gøteborg Busterminal viser mulighederne for at skabe rolige offentlige transitrum. En busterminal i København kan slutte sig til de eksisterende ”porte” som rejsende passerer til og fra København således at en busterminal kan have samme ikoniske værdi som Københavns Lufthavn og Københavns Hovedbanegård.

Ved at koncentrere buspassagerer til København i et sted skabes et momentum som kan bruges strategisk. Ved placeringen af busterminalen skal det vurderes hvilket område der vil tjenes bedst. Her peger denne opgave på at Ørestad er planlagt og gennemsyret af gode forhold for mobilitet og således vil en busterminal understrege bydelens identitet.

Som dette projekt viser så er det muligt at skabe en prositiv udvikling ud af eksisterende problemer.

2.7 opgave.indd 73 30-05-2011 12:58:10

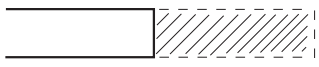
HVORDAN FORHOLDER PROJEKTET SIG TIL FIELDS

Metode	Forgrund / baggrund	Indgang til Kbh / selvstændighed
udvidelse	Forstærkning af Fields, så bygningskomplekset vokser	projektet sættes i forbindelse med Fields -> kobler sig på Fields brand og udvikler derfor ikke sit eget
		
sammenbygning	ligeværdigt forhold eller kæmper om opmærksomheden	konflikt / modsætning. Projektet kan bruge Fields brand som et modspil
		
opløsning	projektet træder i baggrunden	risiko: projektet ”forsvinder” chance: projektet skiller sig ud ved ikke at følge normen i Ørestad
modsætning	projektet træder i forggrunden	her er ikonstatus et mål i sig selv => dermed bliver det meget vigtigt at det bliver en succes

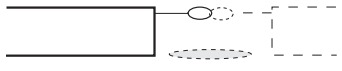
2.7 opgave.indd 74 30-05-2011 12:58:10

Mikroklima / offentlige rum

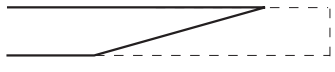
en udvidelse vil fortsætte det ”offentlige liv” i Fields



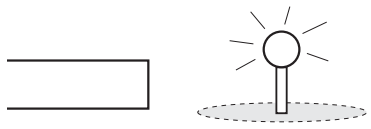
Det er risiko for at der opstår et vakum i rummet mellem Fields og projektet



mulighed for en overgangszone mellem det merkantile og busterminalen



det offentlige rum bliver et passagerum



vind & sol

ingen udvidelse

uderum bliver til ”mellemrum” / dog kan der skabes gode rum

mulighed for mindre rum og forskellig udnyttelse

svære at lave gode rum

Konklusion /
afrundning

markerer sig ikke noget specielt københavnsk, giver ikke noget til omgivelserne

projektet vil markere sig som noget selvstændigt
gode byrum kan måske skabes i mellemrummet

projekt vil være ”mudret” at forholde sig til -> hvonår starter Fields og hvornår starter busterminalen?

problematisk at lave et ikon blandt en skov af ikoner
- kan dog markere sig som noget særligt

2.7 opgave.indd 75 30-05-2011 12:58:10

LITTERATURLISTE

Bøger:

Titel	forfatter	udgivelsesår
The Landscape Of Contemporary Infrastructure	Shannon, Kelly; Smets, Marcel	2010
Det Store Rum	Kvorning, Jens; Skou, Karen; Christensen, Søren Møller	2010
Byer for Mennesker	Gehl, Jan	2010
Urban Mutations	Nielsen, Tom; Albertsen, Niels; Hemmersam, Peter	2004
Transport Terminals and Modal Interchange	Blow, Christopher	2005

Rapporter, planer

2009 future of transport EU	EU, Directorate - General for Energy and Transport	2009
hvidbog for europæisk transsport 2011	Europa Kommisionen	2011
forslag til kommuneplan 2011	Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen	2011
Handleplan for den regionale udviklingsplan	Region Hovedstaden	2009

Internet / avis

Eftertragtet grønthandler holdt kun to uger i Ørestad

Ressource: http://ibyen.dk/gadeplan/ECE1283781/eftertragtet-groenthandler-holdt-kun-to-uger-i-oerestad/

Offentliggjort: May 16, 2011 3:21 PM

Eftertragtet grønthandler åbner i Ørestad
Politiken d. 13 april 2011

Konkurrencemateriale: Byrum for Livet
www.orestad.dk/sivegaden

Fjernbusser skal til Ørestad
Berlingske Tidende 4/7-2002

Ørestad station på størrelse med Odense Banegård
www.orstad.dk

2.7 opgave.indd 74 31-05-2011 00:20:49