

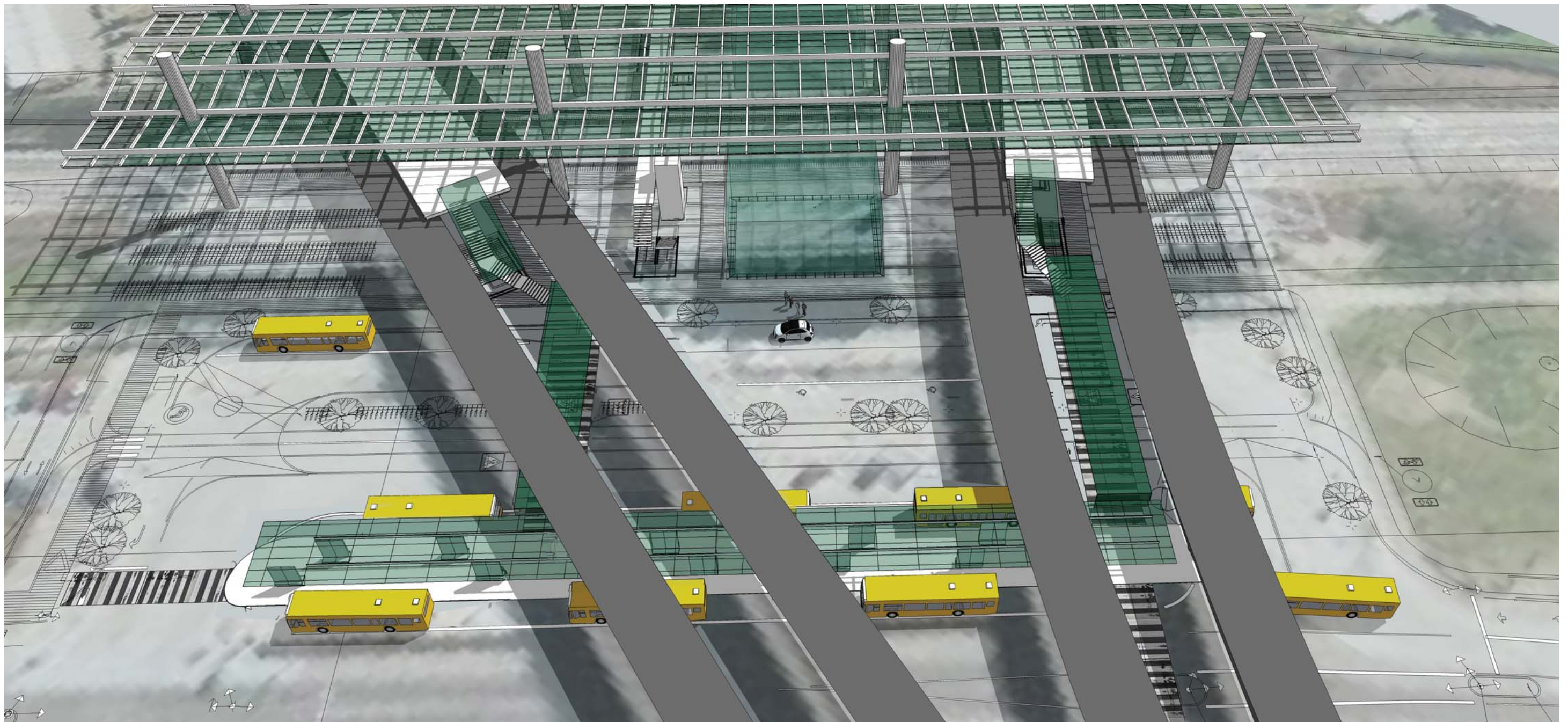
ny overdækninger på **Flintholm Station**

Nærværende skitseprojekt er udført af KHR Arkitekter A/S for Københavns Kommune med henblik på etablering af en overdækning af en kommende busperron og fodgængerfelter på stationsforpladsen på Flintholm Station i Vanløse.

Det er hensigten, at skitseprojektet skal danne grundlag for en endelig politisk godkendelse af overdækningens udformning og for et senere rådgiverudbud med henblik på eventuel projektering og realisering af projektet.

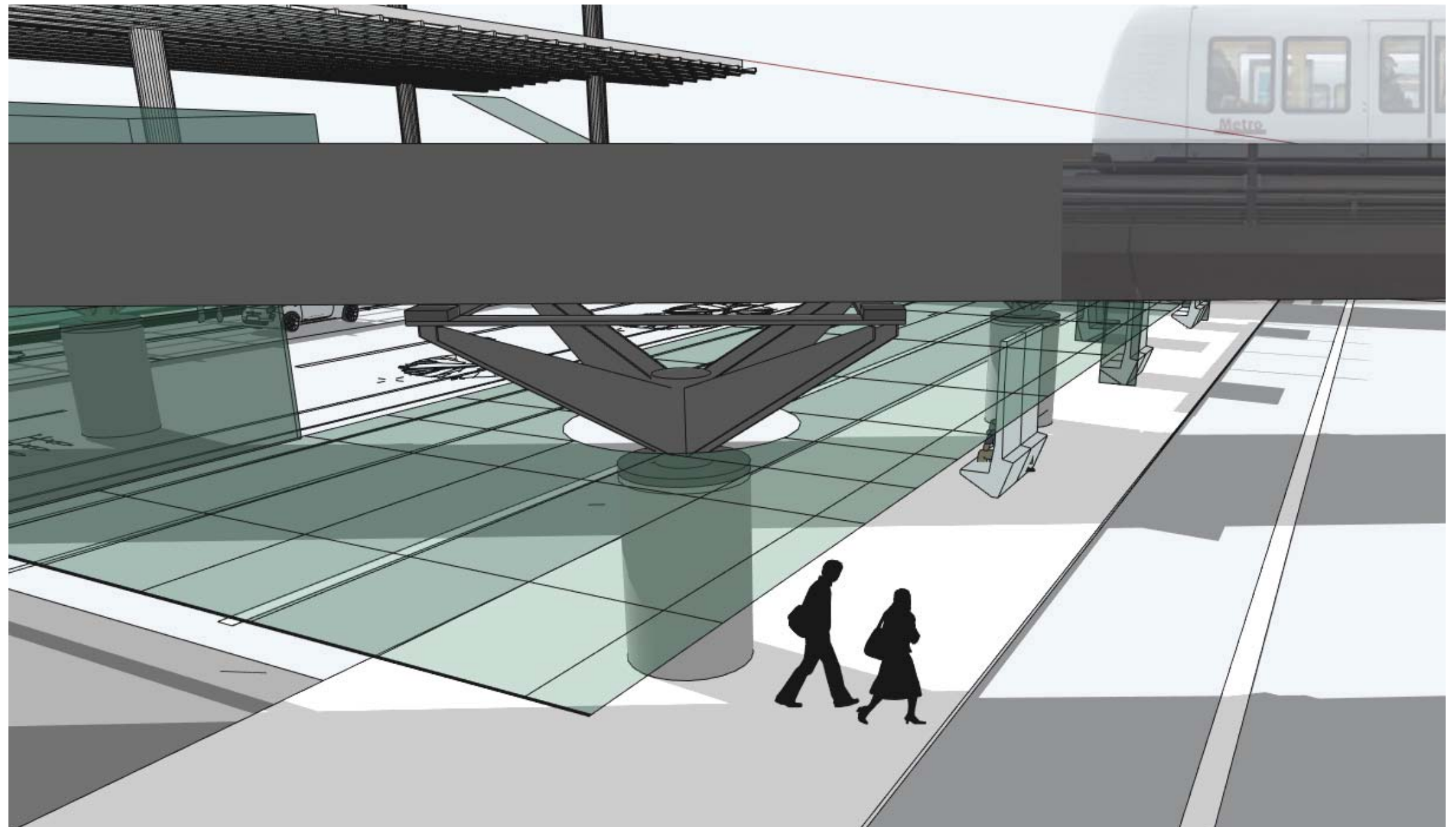
Det primære formål med overdækningen er at skærme fodgængere og ventende passagerer mod vind og vejr, men overdækningen skal samtidig fremstå som en visuel understøtning af stationsforpladsens fremtidige organisering og medvirke til at definere stationsforpladsen som byrum.

Yderligere skal overdækningen udføres i respekt for stationsbygningens arkitektoniske udtryk og i samspil med denne.



Forslagets ide er at bevare og bygge videre på Flintholm Stations vartegn, det store svævende glastag. Det fremtidige trafikale knudepunkt skal fremstå i overensstemmelse med stationens lette og karakteristiske translucente flader. Derfor angiver skitseforslaget de fremtidige overdækninger som værende af lette glasoverdækninger.

Skitsen angiver rammerne for en videre bearbejdning af belysning, information og belægninger, samt koblingen til eksisterende anlæg ved stationen. Hermed lægges der op til en helhedsløsning, også for elementer udenfor entreprisegrænsen, så de færdige arbejder og hele stationsforpladsen kan fremstå helstøbt og blive et nyt opdateret trafikalt by- og pladsrum.



overdækninger og brofag

De nye overdækninger er tænkt som lette glastage, der svæver på tværs af de markante betonbrofag, der bærer skinner og tog.

Glastag over busperronen er en let konstruktion, med så lille frihøjde over terræn, som muligt i forhold til den nødvendige frihøjde for busserne.

Dette tag er en pendant til det store svævende tag over stationsområdet og skal fremstå lige så let som det store tag og have karakter af et filigran.

På tværs af kørebanerne etableres 2 glastage i samme lette formsprog som de øvrige glastage, de skal lede over til.

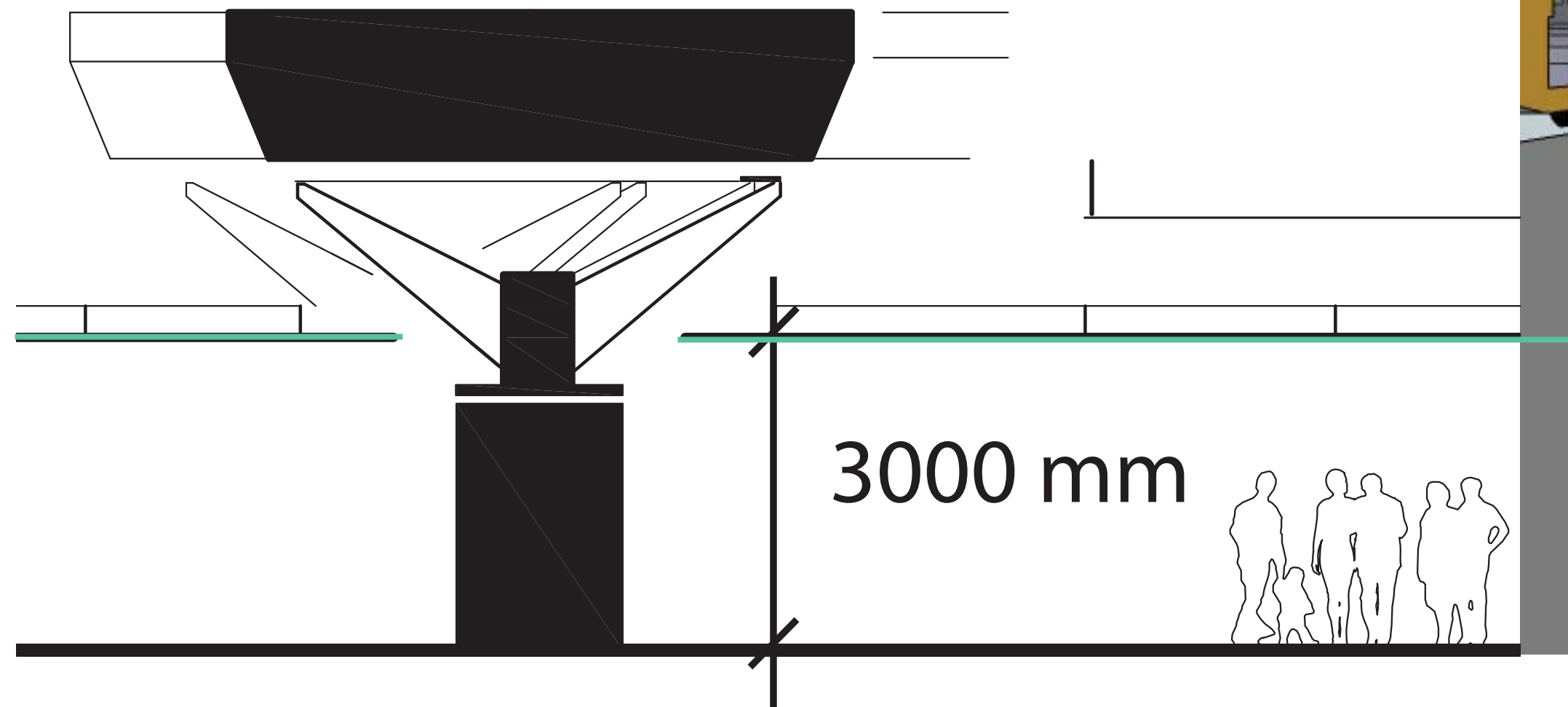
Den bærende konstruktion for de ny glasoverdækninger friholdes fra de eksisterende tunge konstruktioner, så der ikke skabes unødige komplikationer og dermed designmæssige uønskede bindinger mellem de to byggesystemer. Herved skabes muligheden for formgivningsmæssigt at arbejde med et dynamisk udtryk mellem tungt og let.

Glasoverdækningerne friholdes fra de store pyloner, der bærer brofagene, med markante cirkulære huller. Derved skabes en elegant måde at føre det lette glastag forbi pylonerne, som stadigvæk forbliver en del af forpladsen, og dermed ikke fremstår amputeret i deres proportioner.

Glasoverdækningerne konstrueres som det store, flotte glastag over hele stationsområdet med glas lagt på klink i en enkel stålkonstruktion. Denne konstruktion giver en enkel byggeteknik og et flot spil henover fladerne.

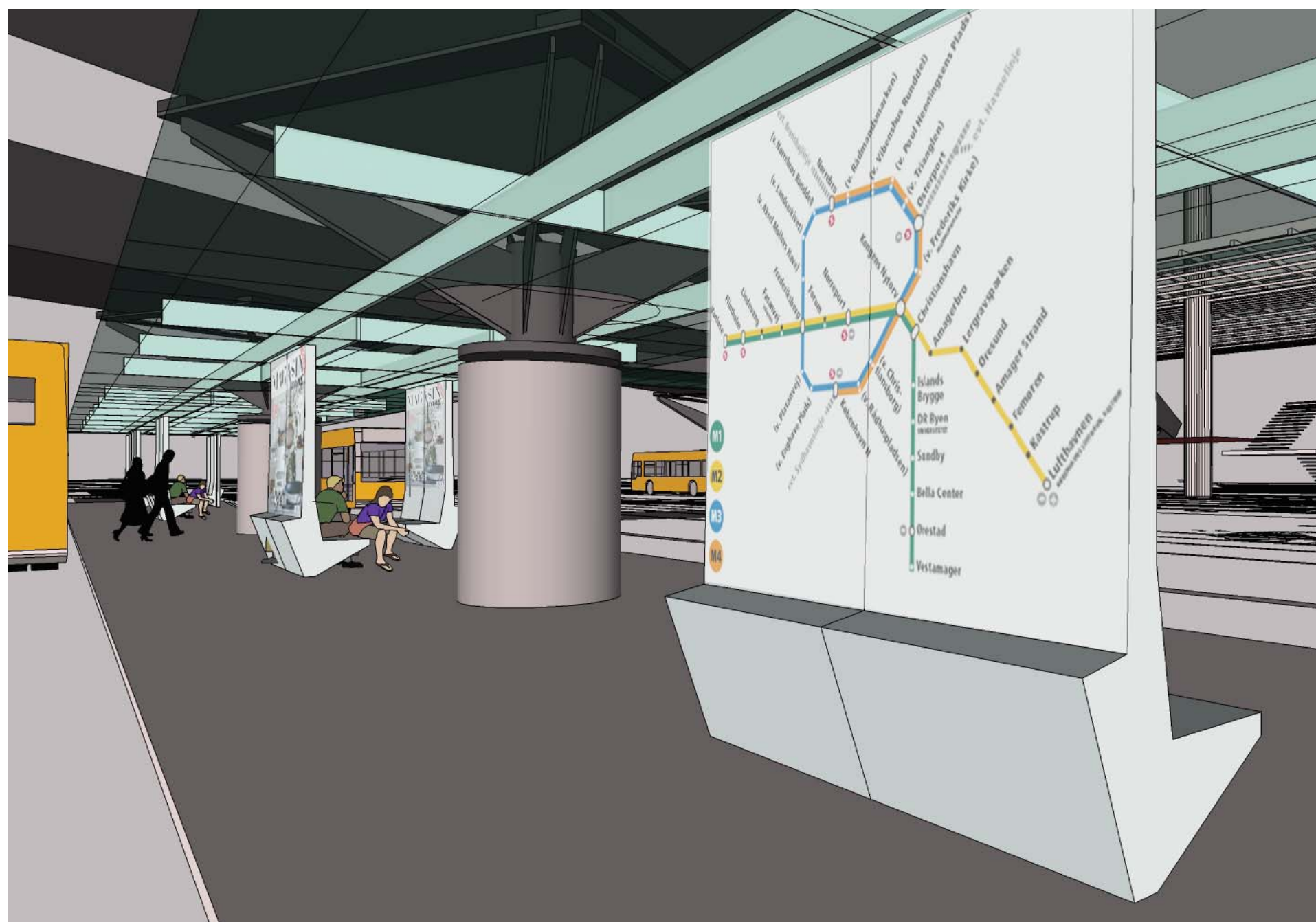
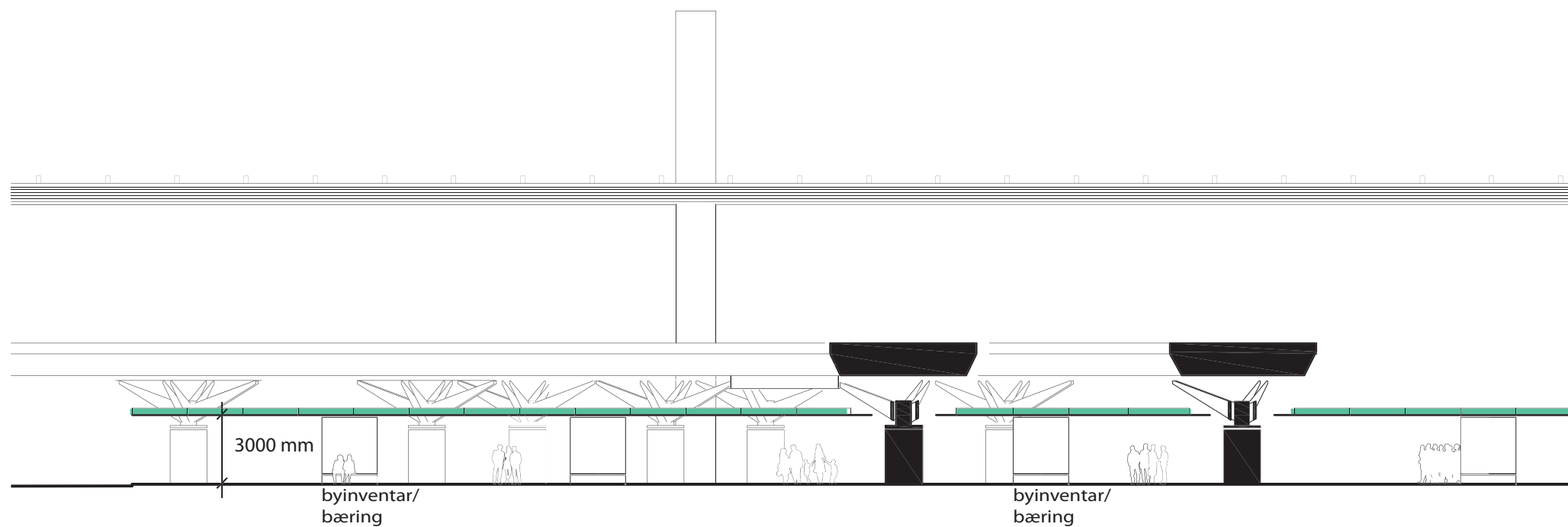
Den klinkelagte teknik letter eventuel demontering ved reparationer og vedligehold, hvis der måtte blive behov herfor.

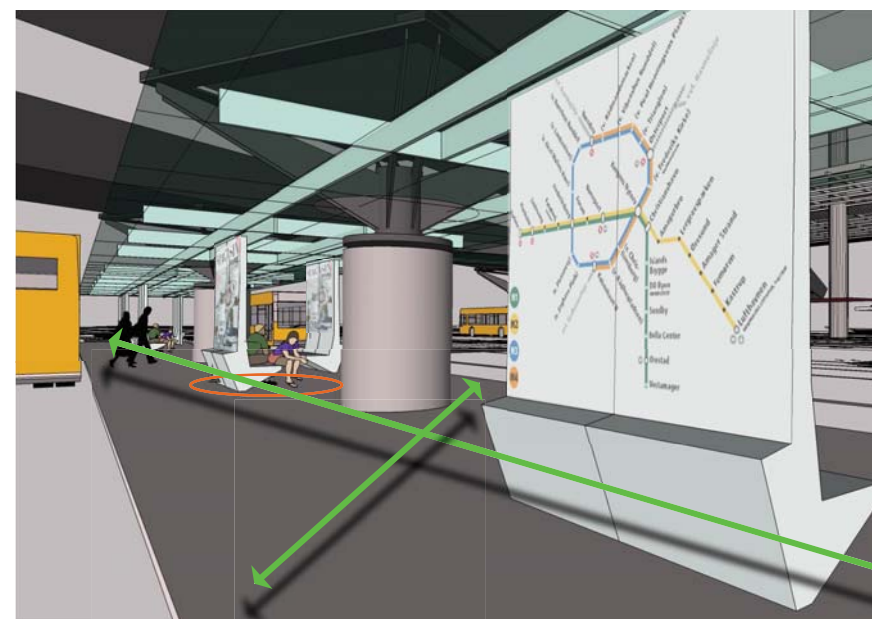
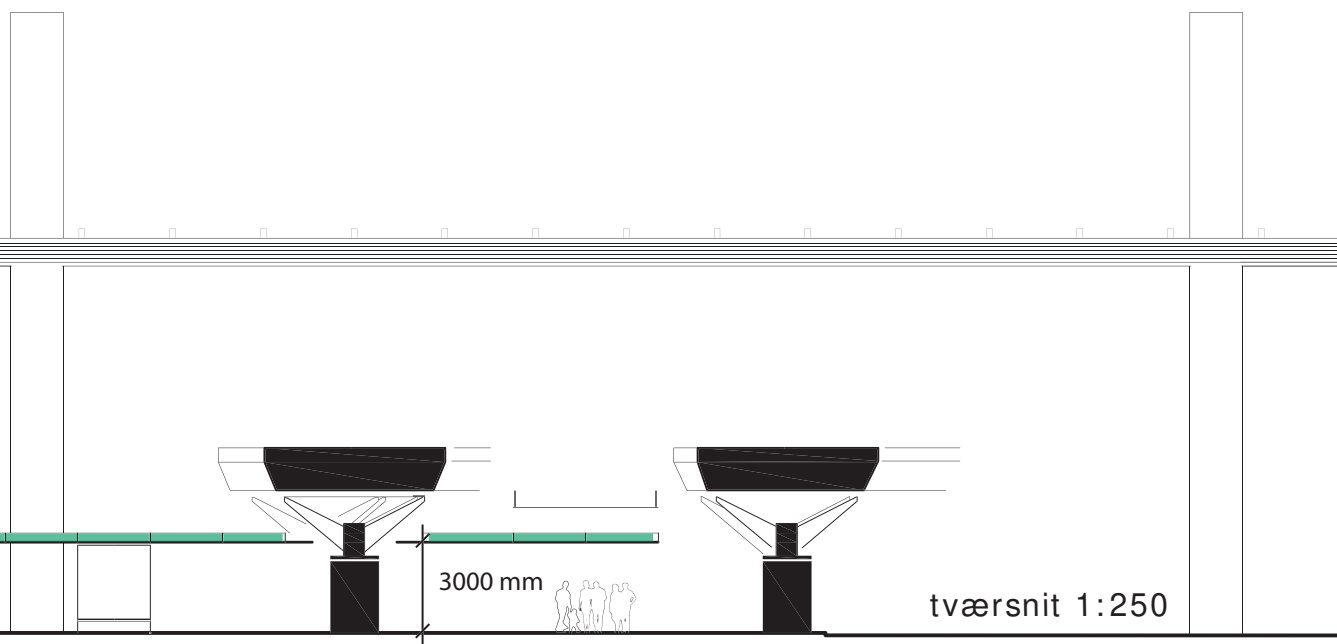
Der implementeres en LED effektbelysning i friskæringerne omkring pylonerne for at understrege opholdsrummet mellem terræn og banelegme.



konstruktioner udformes som byinventar

Den bærende konstruktion for taget over busperronen udformes som skivemoduler i glittet beton, der bærer tagets stålkonstruktion. Vi foreslår, at betonskiverne udformes som byinventar og dermed bliver en funktion og et aktiv for alle brugere af den kollektive trafik. Hermed sikres det, at det på enkel vis er muligt, at skabe overensstemmelse mellem det nødvendige byinventar og etableringen af de ny glasoverdækninger. Der skabes en designmæssig helhed der er visuelt overskuelig og giver identitet i byrummet. Betonskiverne udformes som ventepladser med flader, der kan anvendes til information og til kommercielle formål. Betonskiverne giver robust inventar, der samtidig kan formes med bløde former og f. eks. apteres med træ, som den klassiske Københavnerbænk.



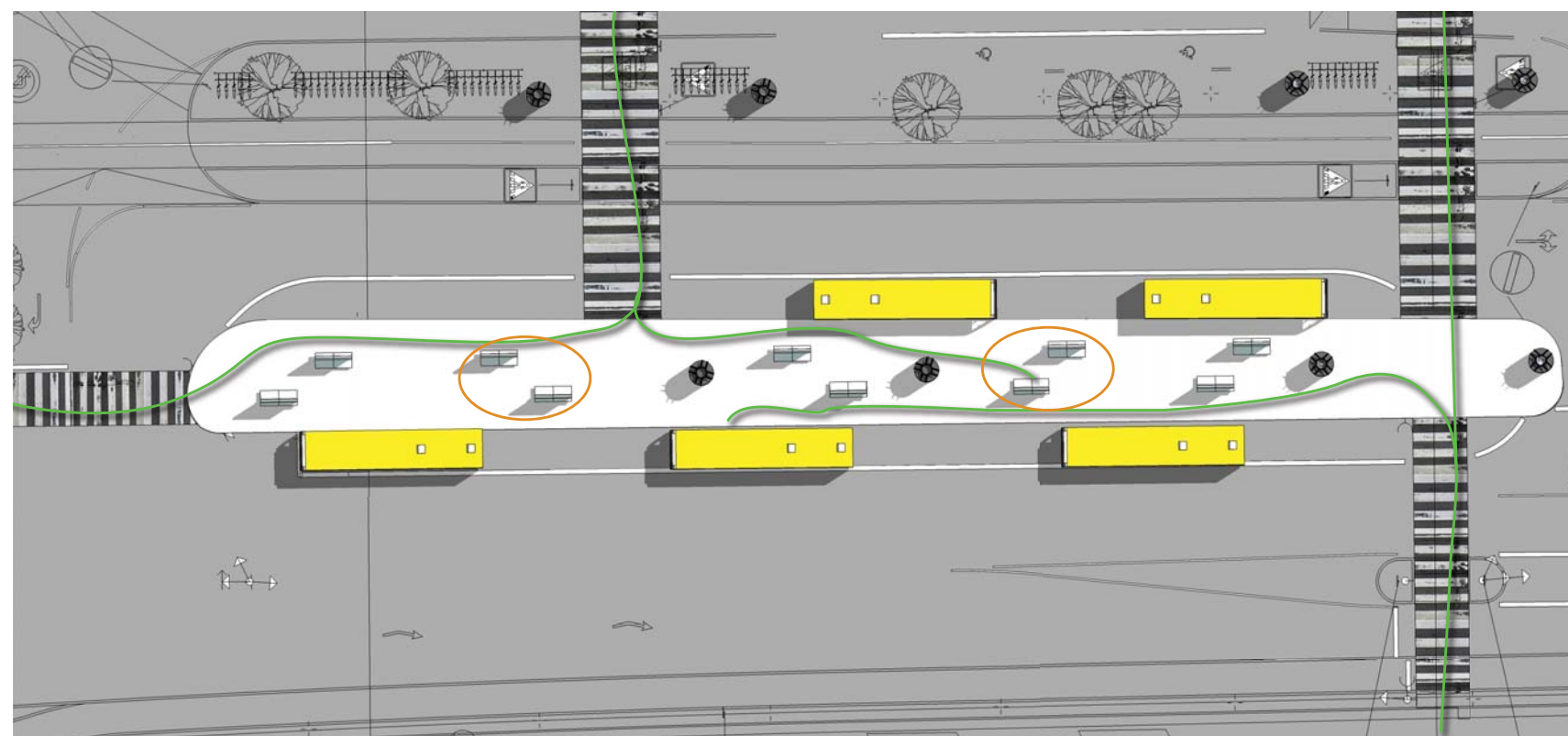


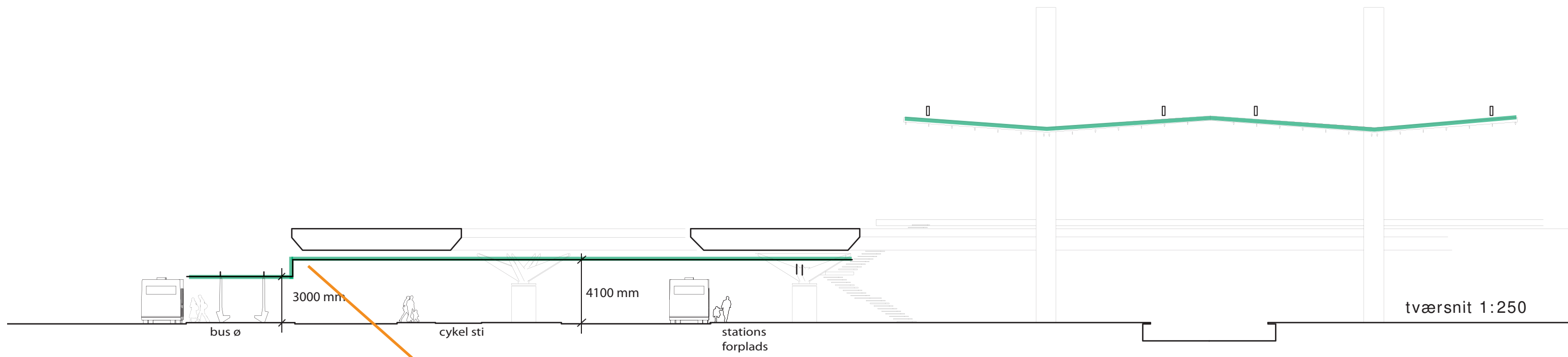
flow og læ

Passagerflowet til, fra og henover busperronen skal tilgodeses med overskuelighed, information og let fremkommelighed.

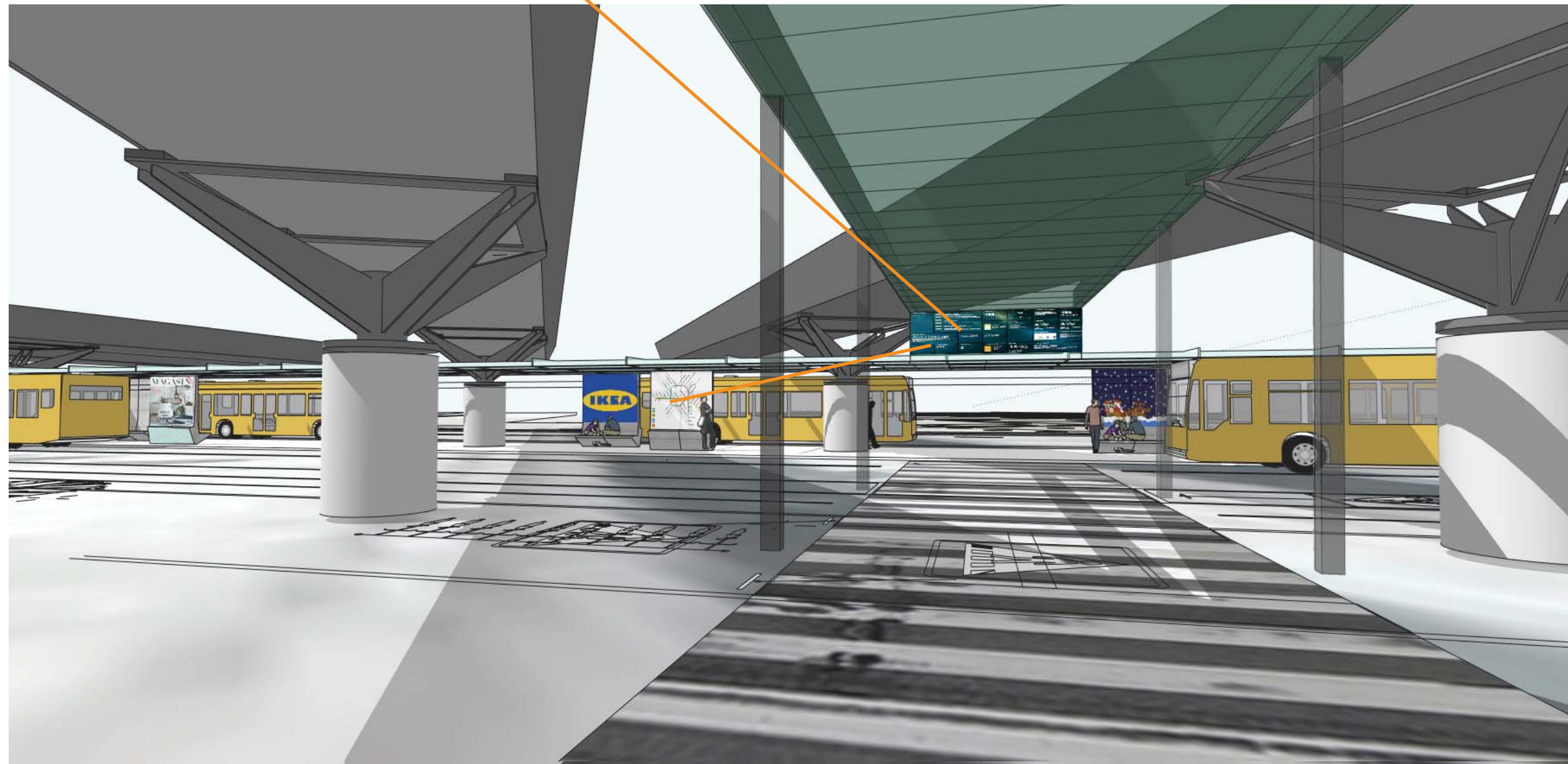
I en 1,6 meter bred zone langs kantstenen kan man uhindret færdes og orientere sig om de enkelte busser og deres destination. Skal man på tværs mod stationsbygningen, er der åbne diagonale gangzoner mellem ventepladserne.

Vente- og siddepladserne på busperronen er grupperet så de står parvis og dermed skabes der overskuelige små opholdszoner. Grupperingerne danner læ, og sammen med side-glas på bænken vil læeffekten kunne optimeres for beskyttelse mod vejrliget. Ved den endelige udformning, skal vente / siddepladserne placeres, så de ikke hindrer eller besværliggør ind- og afstigning for handicappede og passagerer med barnevogne.





digital info-tavler



belysning og stemning

Belysningskonceptet har det formål, at skabe integration mellem konstruktion og retning. Med andre ord skal belysningen bidrage til en letopfattelig scenografi og en visuel let opfattelig orientering på forpladsen.

Der foreslås en LED integreret belysning, der følger længderetningen på busperronen. Over ventepladserne foreslås et mere bredt og blødt lys, der understreger denne zone, som et "helle" i det overordnede flow.

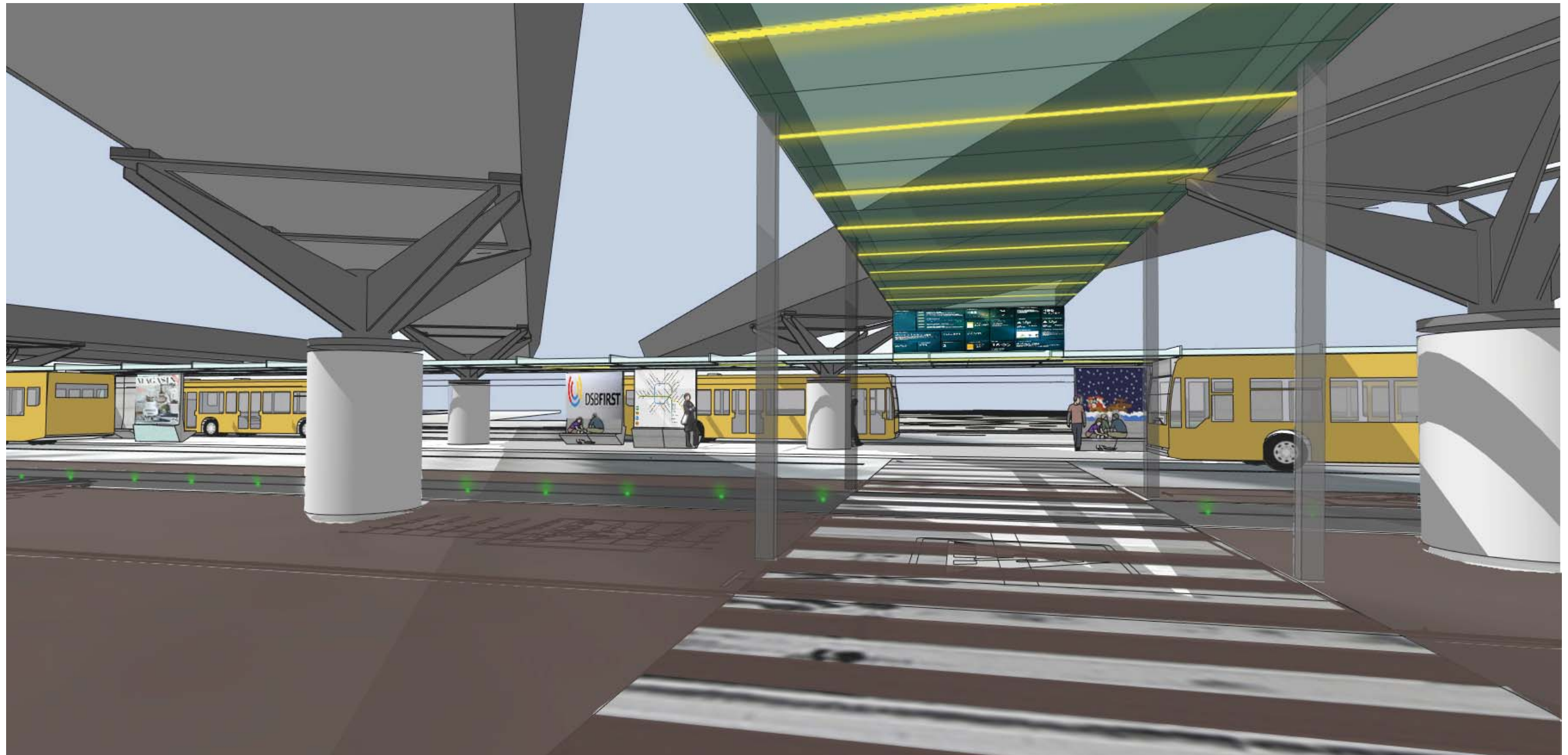
LED linjerne opfylder kravet til lavt energiforbrug og er tillige meget robust og vandalsikkert.

Den langsgående belysningsretning på busperronen føres videre over fodgængerfelterne og matcher fodgængerfeltets grafik på belægningen, som en spejling af glasset og lysets linjer.

information

Der opsættes store digitale displays for enden af glasoverdækningerne ud mod bus-øen, der hvor der er et niveauspring, som følge af forskellig frihøjde på de to overdækninger. Hermed kan man allerede på afstand aflæse, hvor på busperronen ens bus holder. Denne digitale information forsættes på udvalgte flader over siddepladserne på busperronen, som også kan indeholde information om S-tog- og Metroafgange.

Det foreslås, at den digitale information vedrørende de enkelte holdende busser også implementeres i overdækningen efter nærmere bearbejdning, som hængende skilte. Dermed friholdes ankomstpladsen for skiltestandere og en mere uhindret bevægelse henover fladen gøres mulig.



stationsforplads og belægningskoncept

Hele stationsforpladsen foreslås visuelt og belægningsmæssigt opdelt i 2 overordnede zoner, så den nye stationsforplads trods den øgede intensitet og øgede persontrafik, gøres imødekommende og mere orienteringsvenlig.

Den ene zone defineres som en del af vejnettet med busperronen som buffer ud mod den stærkt trafikerede Grøndals Parkvej. Den anden zone betragtes som en forlængelse af det eksisterende forpladsareal og fortov.

Ved at føre en ny belægning fra det eksisterende fortov ud på kørebane og indover den indre "ø", hvor cykelstien føres igennem, vil man taktilt og visuelt skabe en større forplads.

Dette areal vil samtidig indikere en overgang fra den trafikerede busperron til et mere roligt område ind mod trapper op til tog og metro.

Belægningen skal være af en karakter, så den visuelt fremstår elegant og samtidig kan optage de nødvendige vejprofiler, kantsten, opkanter mm.

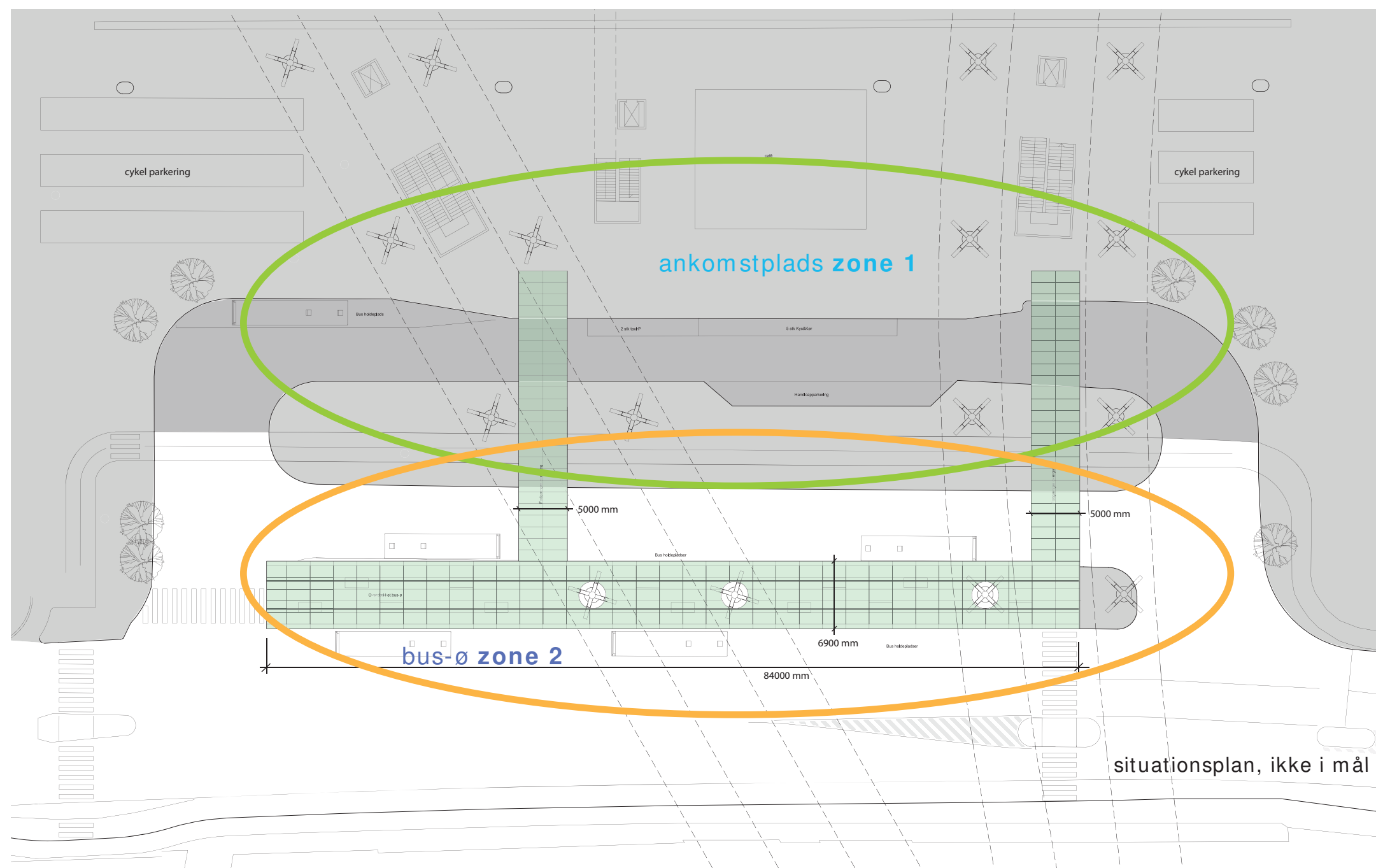
Den tværgående cykelsti kan elegant fremhæves, med nedfældet LED, som den grønne cykelsti på Frederiksberg, og samtidig øge sikkerheden for færdslen.

Belægningen skal være af en karakter så den visuelt fremstår elegant og samtidig kan optage de nødvendige vejprofiler, kantsten, opkanter mm.

Den tværgående cykelsti kan elegant fremhæves, med nedfældet LED, som den grønne cykelsti på Frederiksberg, og samtidig øge sikkerheden for færdslen.



Den grønne sti

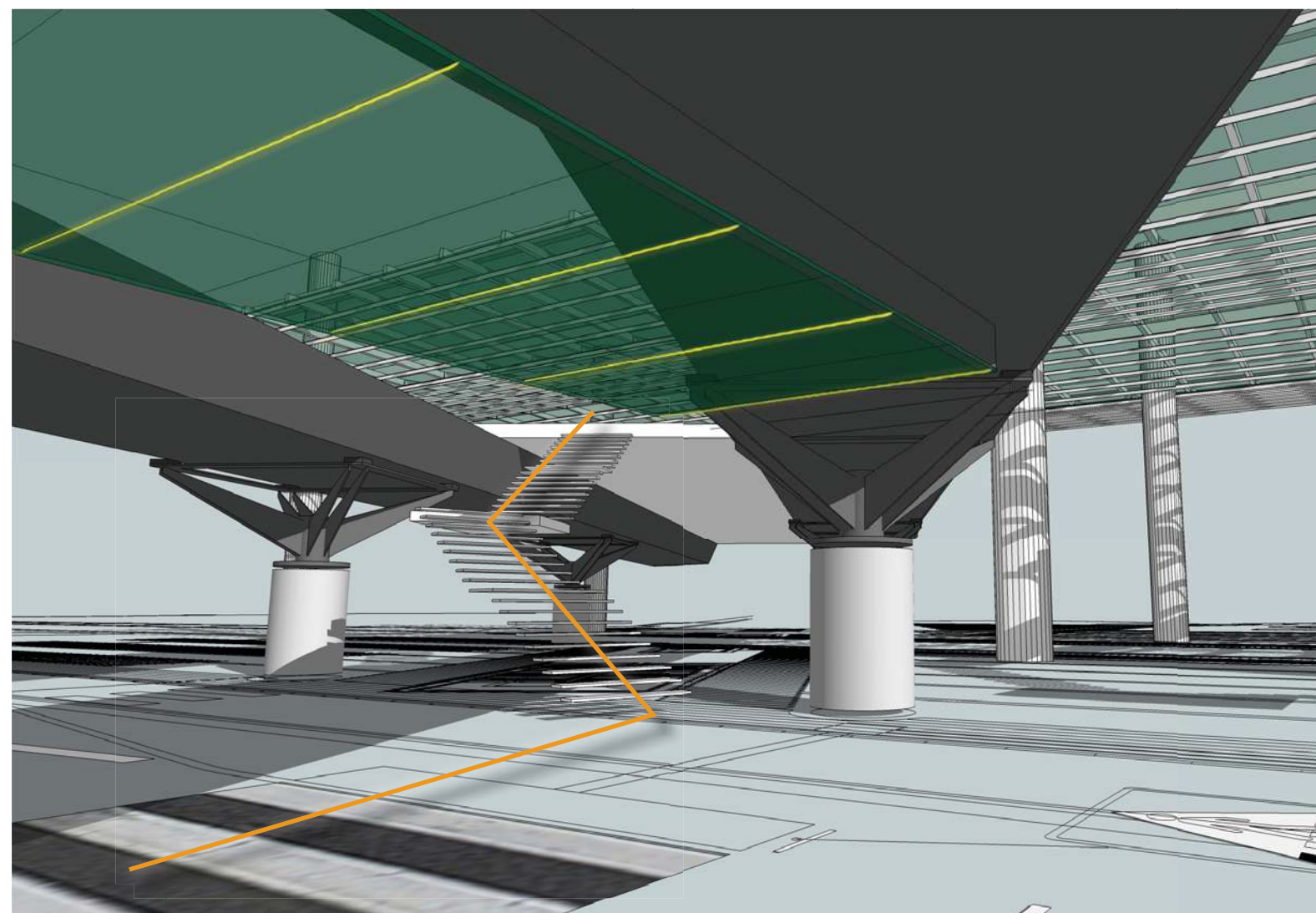
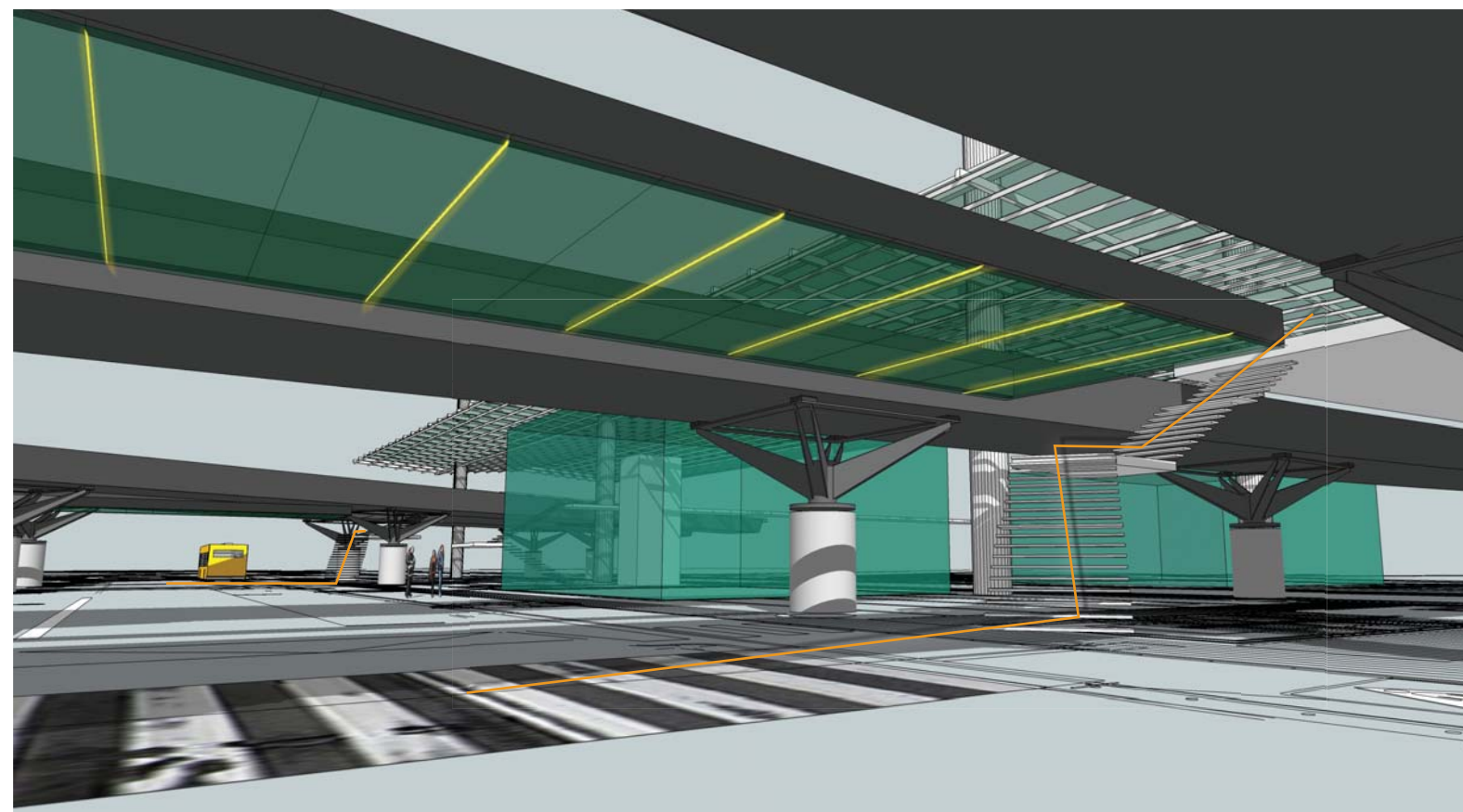
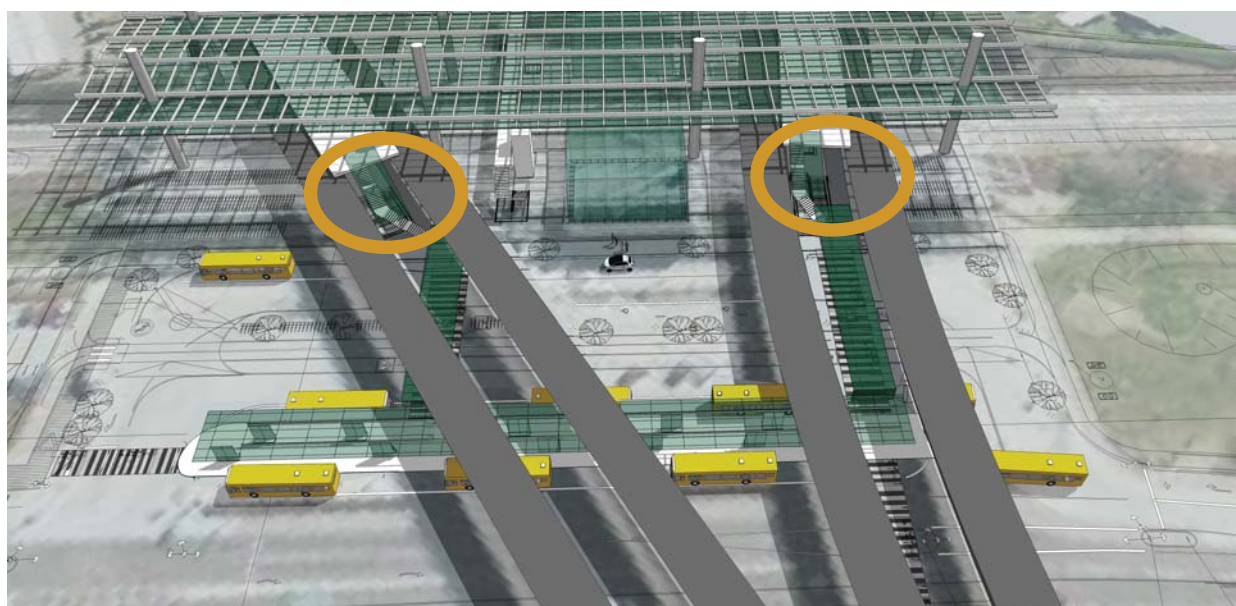


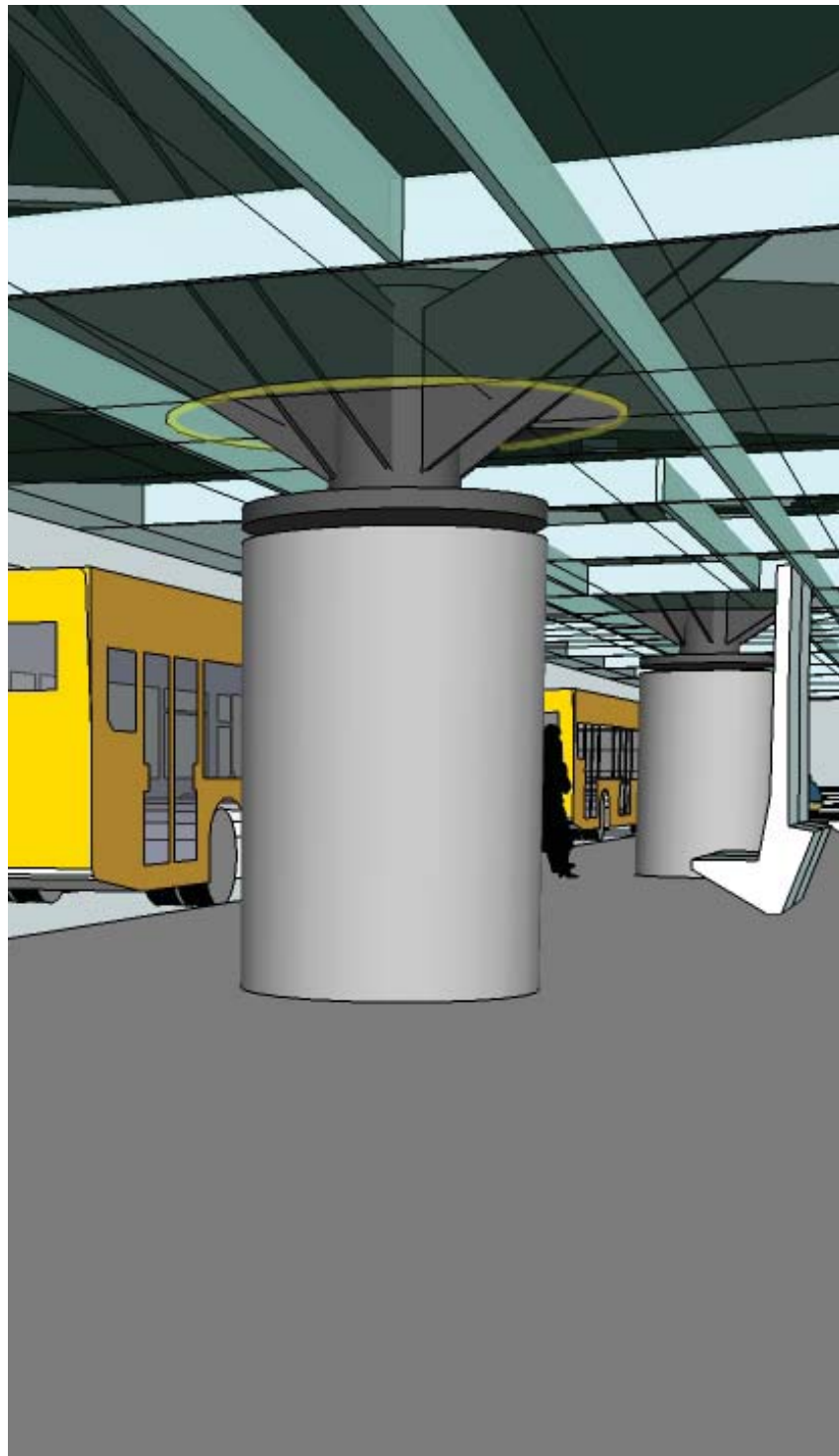
stationsforplads og opstigning til øvre parterre

De ny glasoverdækkede fodgængerfelter fra terminal-ørerne frem til stationen og fortorv vil for nuværende ende "blindt" idet trapperne op til de øvre tog/metro linier vender bort fra forpladsen.

Skitseprojektet foreslår, at de eksisterende trapper ændres så de i højere grad henvender sig ud mod den ny opdaterede forplads og det øgede antal af pendlere.

Stationen får således et bedre fodgænger flow, bedre skifteforhold for passagerer og præsenterer sig bymæssigt mere åbent og imødekommende.





økonomisk overslag
(skitseprojekt)

overdækning over bus-ø 590m² a 10.000,- 5.900.000

(glaskonstruktion)

overdækninger over passager
frem til station 160m² x 2 a 8.500,- 2.720.000
(glaskonstruktion)

udenfor entreprise:

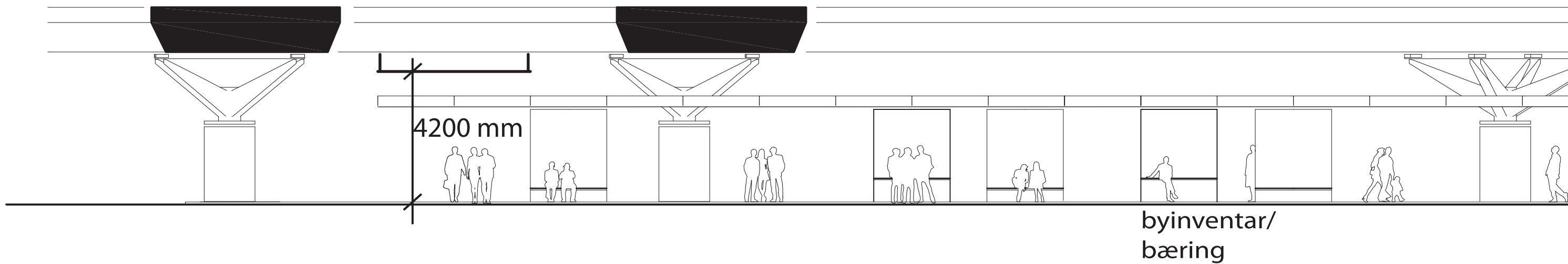
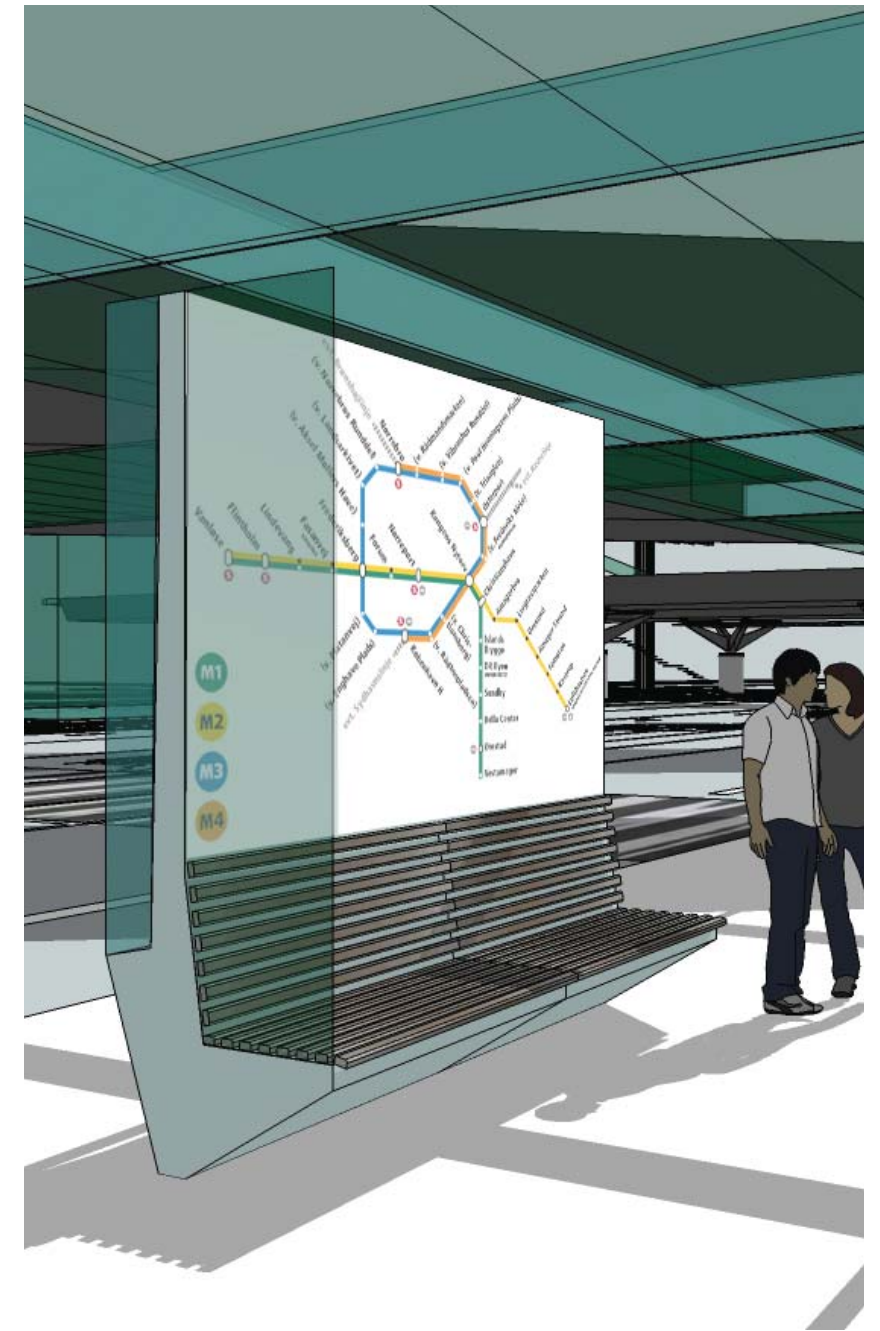
belysning

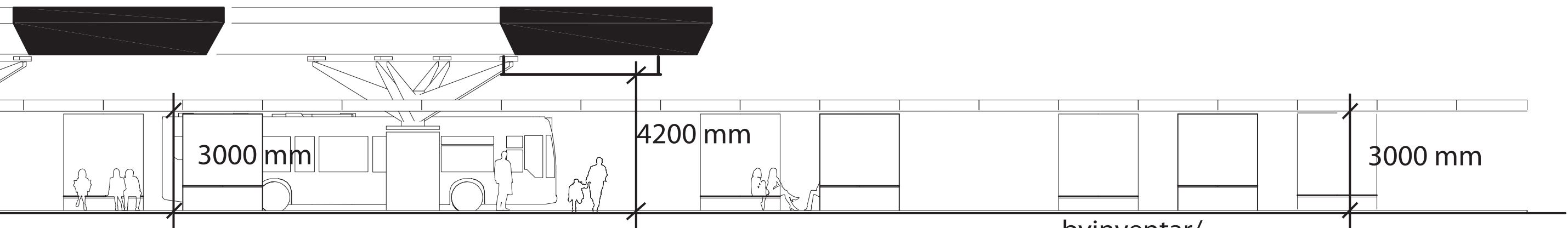
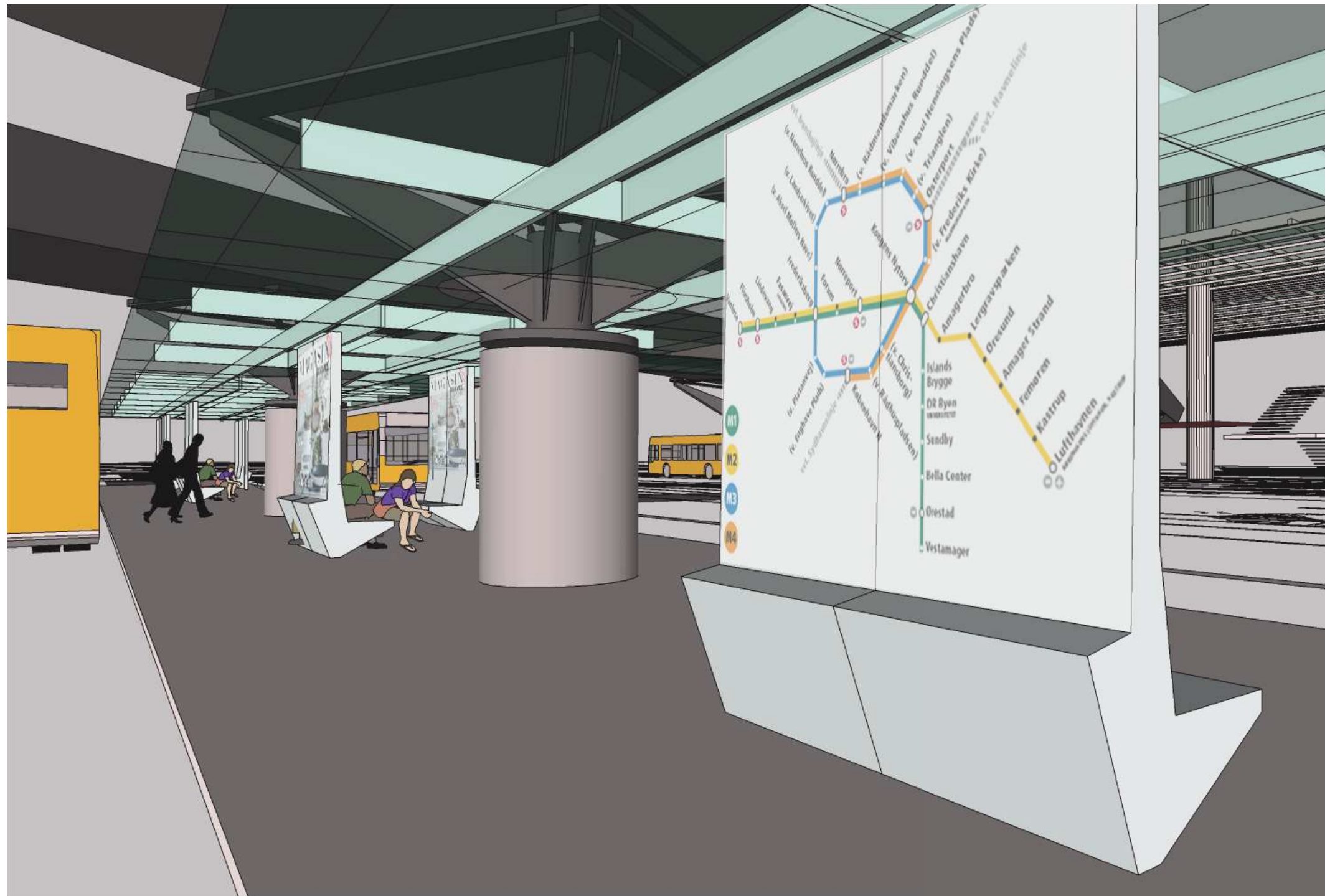
belægninger

møde med eksist. trappetårne

ny trapper op til øvre parterre

total 8.620.000,-





byinventar/
bæring

opstalt 1:125

