



View fra den underjordiske metro i København

INDLEDNING

Offentlig transport er en velkendt virkelighed for mange mennesker. Transporttid kan opfattes som spildtid eller den kan opfattes som en pause, hvor de sociale medier får opmærksomhed, hvor livet planlægges og aftales. Ofte er passageren optaget af at tjekke mails, at arbejde, at samtale mm. I disse tilfælde er opmærksomheden ikke på omgivelserne, de befinder sig i og derfor kan man ofte opleve at passageren ikke, eller først meget sent, registrerer at de er nået til destinationen.

Vi oplever mere og mere at transport henlægges til underjordiske tog eller metroer. Når du kører under jorden, mister du de sædvanlige pejlemærker som højhuset med de røde mursten på hjørnet eller kiosken ved fodgængerfeltet. I de underjordiske metrostationer er de eneste pejlemærker, skiltet på stationen, lystavlen inde i vognen og den mekaniske stemme, der informerer om stationens navn.

Som designere er vi med til at forme og iscenesætte vores omgivelser, derfor mener jeg også, at der i den bæredygtige udvikling af byer og offentlig transport, bør være æstetiske pejlemærker, så vi nemmere kan navigere og skabe øget opmærksomhed om og knytte an til det nærmiljø station befinder sig i.

Denne bevidsthed kan forhåbentlig være medvirkende til at skabe mere tryghed i det offentlige rum. Tryghed i det offentlige rum er et af de delmålene i Verdensmålene for bæredygtig udvikling;” ... *universel adgang til sikre, inkluderende...offentlige rum, især for kvinder og børn, for ældre mennesker og for personer med handicap.*” (citater mål 11.7 fra <https://www.verdensmaalene.dk/fakta/verdensmaalene>) Der er i verdensmålene beskrevet 17 konkrete mål og 169 delmål, som alle FN's 193 medlemslande er forpligtet til at leve op til.

I dette projekt retter jeg fokus mod mål 11- bæredygtige byer og lokalsamfund. Her er en af delmålene at der skal “... *skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særligt hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.*” (citateret fra delmål 11.2 hentet fra <https://www.verdensmaalene.dk/maal/11>)

Jeg mener, at der i den kollektive trafik kan og skal tages hensyn til borgere, der f.eks. har svært ved at læse, svært ved at orientere sig og de, der har brug for mere støtte mens de anvender den kollektive trafik.

Enghave Plads metro station



Metrostation ved Nørrebro's runddel



Alle billederne i denne rapport er fotograferet af Mette Jacobsen, hvis ikke andet angivet

AKTUALITET

I takt med at metroen i København er udvidet med Cityringen M3 og fortsat udvides med M4 er der blevet iværksat tiltag for at øge tilknytningen til stationernes nærmiljø. (Metroselskabet fra <https://m.dk/om-metroen/metroens-koncept/arkitekturen-paa-Cityringen-og-Nordhavn/>) Ved Cityringen er strategien, at rejsende skal kunne genkende lokalområdet under jorden, mens den kommende M4 viser vej ved at integrere kunstnerisk udsmykning på stationerne. (Metroselskabet fra <https://m.dk/stationer/Mozarts-plads/metrostationen-i-2024/>)



Disse tiltag er spændende og efter min mening også nødvendige, da det kan være svært at orientere sig, når man befinder sig under jorden. De tiltag der er blevet gjort på Cityringen er efter min mening vigtigt tiltag, men jeg synes, det skal diskuteres om tiltagene er distinkte nok.

I min optik er der 2 stationer, som skiller sig ud: Nemlig Enghave plads St. og Nørrebro Runddels station. Enghave plads har varme brunlige toner på væggene, nærmest som et murstensbyggeri. Det format associeres også i formatet på panelerne.

Nørrebro Runddels station har samme skalamæssigt format som på Enghave plads, men her er paletten gullig/beige. Vægbeklædningen på Nørrebro Runddele er inspireret af områdets teglstensbygninger og de mange monumenter på Assistens Kirkegård. (Metroselskabet fra <https://m.dk/stationer/nørrebro-runddel/>)

Anderledes forholder det sig med flere øvrige stationer, som er beklædt med røde paneler. Jeg blev i min research klar over, at den røde farve symboliserer, at man på stationer med disse farver kan skifte til S-tog. Den røde farve, kan med god vilje, karakteriseres som et wayfinding tiltag, om end det, i min optik, forekommer spinkelt og utydeligt i sin udformning. På trods af bestræbelserne og gode intentioner, synes jeg, det kan være svært at skille disse stationer fra hinanden.



Nørrebro station underjordiske metrostation



København Hovedbanegård

De første linjer M1 og M2 har tilsammen 9 underjordiske stationer, som alle er udformet med samme grå fiberbeton som rent wayfindingmæssigt kan virke meget utydelige.

Derfor vælger jeg at kigge på disse stationer med fokus på, hvordan de kan fornyes. Hertil vil jeg lægge vægt på den strategi om tilknytning til nærmiljøet, som allerede findes på M3 og M4.

Som designer med speciale i tekstile teknikker er jeg meget bevidst om tekstilets måde at forbinde materialer og skabe nye konstellationer og konstruktioner. Historisk set har tekstil altid haft en væsentlig rolle i vores liv, både som markør for status, tilhørsforhold, kultur og identitet, samt i forhold til funktionel anvendelse som beklædning og brugsgenstande. Gobeliner, tæpper, klæder og forskellige brugsgenstande til strukturelle konstruktioner i bygninger og et væld af andre tekstile konstruktioner er en del af vores historie og fremtid.

Jeg er derfor interesseret i hvordan man kan opdatere de eksisterende linjer M1 og M2, således at deres udtryk matcher de øvrige linjer og opnår en funktionel og æstetisk kommunikation til gavn for brugerne af Metroen og dens tilstødende nærmiljø.

Jeg vil undersøge, hvordan tekstiler kan indgå i en ny rumlig kontekst, hvor tekstilets kommunikative egenskaber forbindes med et af de hyppigst anvendte bygningsmaterialer i arkitekturen; beton. Beton kan virke kold og anonym, men jeg vil undersøge og eksperimentere med kombination af beton og tekstil, således at det kan anvende i et kommunikativ aspekt. De to materialeudtryk skal sammenføjes og indgå i en ny kontekst. Mødet mellem det bløde og det hårde. At forbinde materialer er en del af min tekstilfaglige kompetence. I dette projekt vil jeg udfordre denne kompetence ved at arbejde i et andet materiale, nemlig beton.

PROBLEMFORMULERING

Hvordan kan jeg designe et vægpanel til Lergravsparkens metrostation, hvor jeg anvender tekstil i mødet med beton, således at udtrykket kan fungere som navigerende pejlemærke, ved at kommunikere om nærmiljøet man befinder sig i?

Helt konkret vil jeg undersøge, hvordan tekstilet sammen med beton kan bruges som vægpanel på underjordiske metrostationer på linje M2. Formålet er dels at skabe pejlemærker i et anonymt miljø, dels at formidle stedspecifikke oplysninger om nærmiljøet.

FAGLIG MOTIVATION

Med en baggrund i tekstildesign, har jeg på kandidatlinjen møbel og objekt arbejdet med, hvordan tekstil indgår i bl.a. møbler, men også i hvordan tekstil kan indgå i andre sammenhænge.

Jeg vil i mit afgangsprøve udvikle et vægpanel, hvor beton og tekstil forbindes på en måde som har til hensigt at skabe øget opmærksomhed og sanselig erkendelse om det nærmiljø som findes over jorden. Vægpanelerne skal fungere som pejlemærker til at navigere med.

Formålet med vægpanelet er, at iscenesætte omgivelserne på en specifik underjordisk metroperron, således at lokalsamfundet trækkes ned i de ofte anonyme stationer, for således at skabe æstetiske forhold, som både er bæredygtige, fokuserer på nærmiljøet såvel som fokuserer på at skabe tryghed i det offentlige rum ved at skabe en sanselig erkendelse på stationen.

Jeg synes, det er vigtigt, at alle passagerer oplever en inkluderende adgang i det offentlige rum, som metroen er. Dette skal sammenstilles med samfundet medvirkning til at implementere verdensmålene for bæredygtig udvikling. Jeg vil i dette projekt have fokus på mål 11, der omhandler udviklingen af bæredygtige byer og lokalsamfund. ([https:// www.verdensmaalene.dk/maal/11](https://www.verdensmaalene.dk/maal/11))

Delmålene 11.2, 11.3 og 11.7 er relevante for dette projekt, da jeg mener at implementering af disse vægpaneler vil inkludere mennesker der f.eks. ikke kan læse



Linje M2: Christianshavn

eller har svært ved at se, ligesom de mennesker der af forskellige årsager ikke hører udkaldet med stationen, kan få et ekstra pejlemærke i form af udsmykningen.

Jeg har valgt at fokusere på Lergravsparken st. og kort se på de nærliggende stationer på linjen M2: Amagerbro station og Christianshavn station. Fælles for stationerne er det grå beton og strømlinet udtryk på perronerne. Alle tre billeder kunne være enhver af stationerne, man kan således ikke hurtigt og sikkert visuelt adskille de tre stationer.



Linje M2: Amagerbro



Linje M2: Lergravsparken