

Gent - Dampoort

Logistiek knooppunt: ontwarren en begaanbaar maken.

Gent - Dampoort

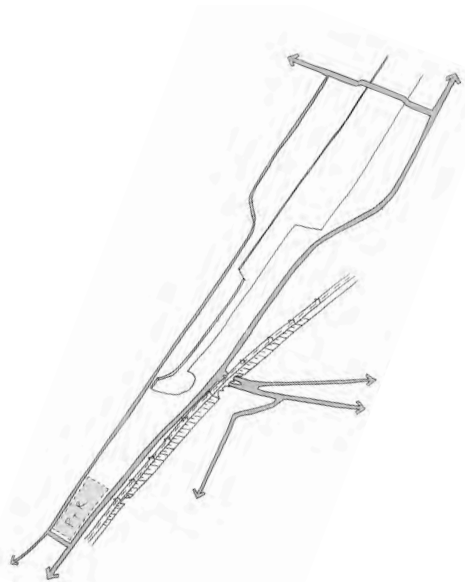
Ruimtelijke visie stationsomgeving van Dampoort in Gent.

Ontwarren en begaanbaar maken

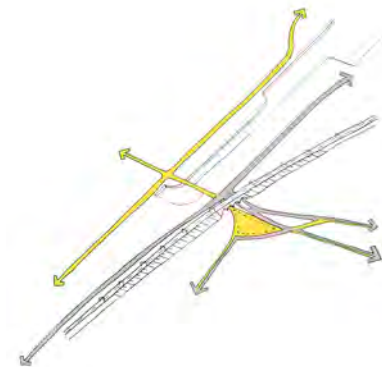
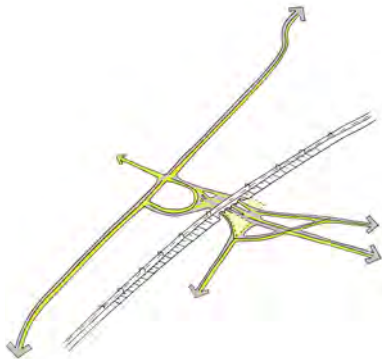
In het kader van een meervoudige studieopdracht werd gevraagd om een ruimtelijke visie op de gebied rondom station Dampoort in Gent. Deze opgave kende al langere tijd twee ogenschijnlijk moeilijk verenigbare doelen. Enerzijds de noodzaak om het functioneren van de complexe verkeersknoop te waarborgen en anderzijds de locatie tussen voorstad en centrum als verblijfsgebied en hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt vorm te geven. Bij het ontwikkelen van plannen was tot dan toe een uitweg uit dit dilemma gezocht door uit te gaan van het volledig behouden en stapelen van alle verkeersfuncties van de Dampoortknoop. De in het verleden gemaakte tunnel en fly-over varianten bieden echter niet voldoende perspectief voor een in de tijd faseerbare, betaalbare en ruimtelijk hoogwaardige oplossing. De opgave bestond derhalve uit het ontwerpen van een helder en betaalbaar raamwerk van infrastructuur en openbare ruimte. Een raamwerk dat een goed antwoord geeft op de actuele verkeersproblematiek en geen hypotheek legt op, maar ruimte laat aan mogelijke toekomstige ontwikkelingen op de locatie.



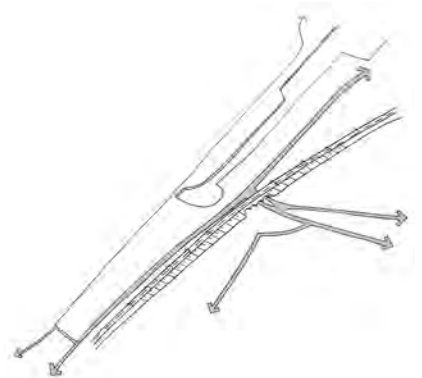
spreiden



scheiden

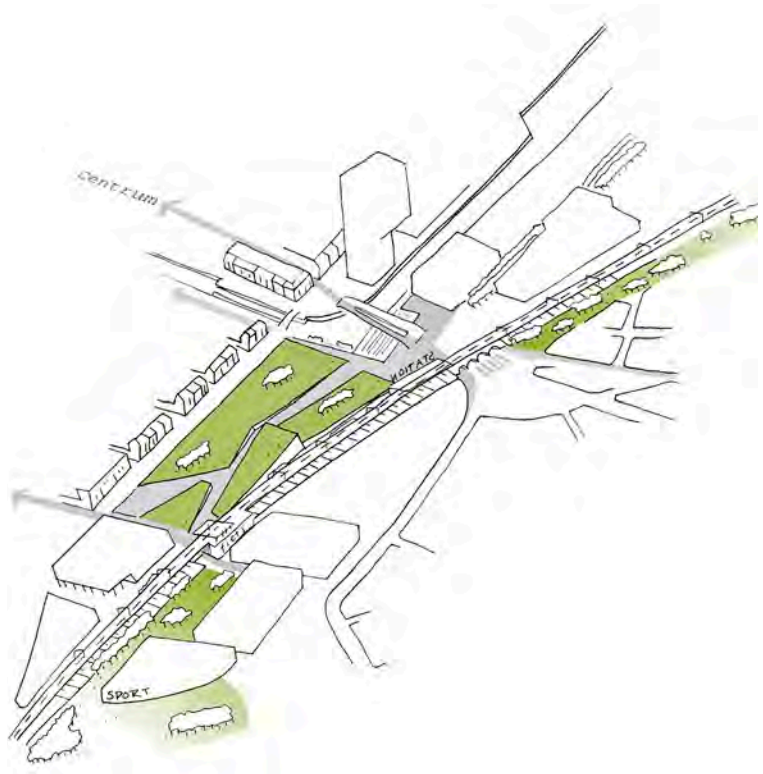


knippen



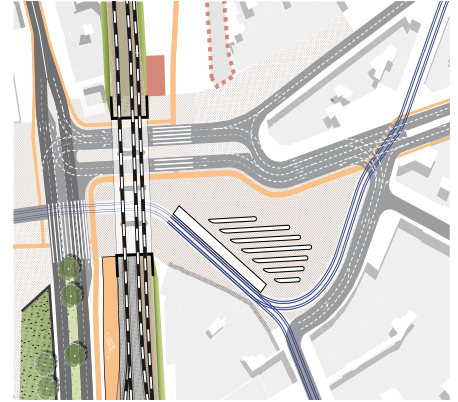
De planfiguur bestaat uit een raamwerk van openbare ruimten dat de huidige verkeersknoop Dampoort ontwart. Allereerst wordt de verkeersdruk gespreid door nieuwe aansluitingen voor te stellen. Vervolgens wordt de verbinding voor autoverkeer tussen de Dampoort en het stadscentrum uit het netwerk geknipt wat ruimte schept voor een hoogwaardige langzaam verkeersverbinding tussen stad en station. Dit alles creëert de ruimte om het netwerk van openbaar vervoerlijnen ruimtelijk te scheiden van het wegverkeer en het openbaar vervoer knooppunt Dampoort (trein, bus en tram) te optimaliseren.

De maakbaarheid en faseerbaarheid staat centraal in het ontwikkelde planconcept. Het raamwerk kan in fases worden aangelegd en flankerende onroerend goed projecten kunnen onafhankelijk van de infrastructuur worden ontwikkeld. Centraal in het plangebied wordt een grote langgerekte publieke ruimte uitgespaard. Deze "lange leegte" creëert door diagonale zichtlijnen allereerst ruimte en maakt de te onderscheiden stadsdelen rondom de huidige Dampoortknoop zichtbaar aan elkaar. De nieuwe stedelijke ruimte tussen de Dampoortknoop en de nieuw toe te voegen zuidelijke onderdoorgang en stationstoegang maakt de positie van het station Dampoort als schakel in de netwerken voor langzaam verkeer, o.v en autoverkeer ruimtelijk helder afleesbaar. De huidige



Dampoortknoop wordt hiermee niet alleen functioneel ontward maar ook ruimtelijk ontspannen. Door “de leegte” vervolgens in te richten als een stadspark en de aanwezige maaiveldhoogtes intelligent op te nemen in de lay-out van het park wordt de ruimte begaanbaar en doorsteekbaar. De “grote leegte” evolueert hiermee tot de verbindende verblijfsruimte tussen stadscentrum, station en voorstad.

Er wordt ingezet op één compacte O.V. knoop. Dit O.V. plein biedt ruimte voor de overstap tussen bus, tram en trein. De ligging van de O.V. knoop aan de oostkant van het spoorlichaam zorgt ervoor dat de streekbussen die hun eindhalte krijgen aan de Dampoort de ring niet hoeven te kruisen. Stadsbussen en trams krijgen een eigen onderdoorgang in het bestaande viaduct. De getekende compacte halteopstelling garandeert dat alle bussen met de voorzijde naar het viaduct halteren. De trams krijgen een prominente plaats langs het busstation. Een breed wachtperron biedt zicht op alle bushaltes en een dynamisch verwijssysteem vergemakkelijkt het vinden van het juiste perron.





Kasteellaan wordt stadsboulevard





