

PROSESSHEFTE 2
STASJONSKONSEPTER

NESTE STASJON: LARVIK

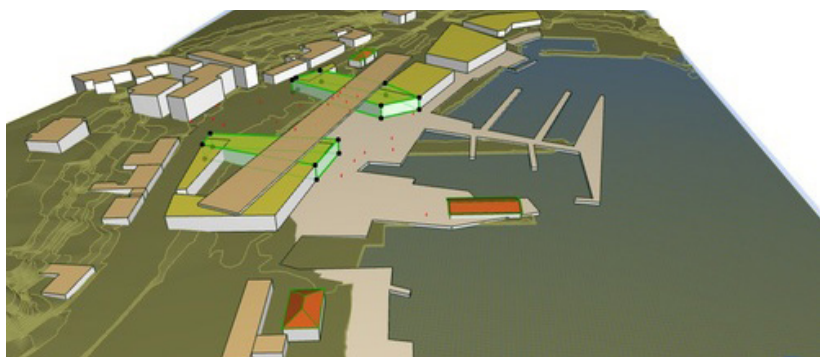
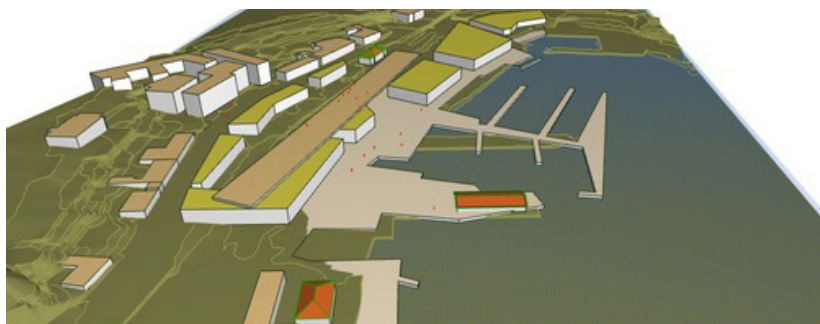
Konsept 1: Hevet trasé og stasjon

I Norconsults traséutredning nevnes det at en hevet bane gjennom Indre Havn kan være fordelaktig økonomisk og bymessig.

For oss virker det som at jernbanebarrieren er et hovedproblem for byen generelt. Den står mellom byen og byens fjordbyvisjon, og det synes naturlig å gripe sjansen til å oppheve denne barrieren. Vi hever derfor traseen og legger stasjonen på bro, midt i Indre Havn.

En firesporsstasjon er enorm, 35 x 250 meter, men bebyggelsen kan legges under sporene og danne byrom. Samtidig er det vanskeligere å la bygge stikke opp forbi perrongplanet på grunn av byggegrensen rundt jernbaner.

Plasseringen på Indre Havns paddeflate fylling gir lite friksjon, og det hjelper ikke at den eneste motstanden er Indre Havns hypotetiske byplan. Stasjonen legger seg midt i de viktigste siktilnjene fra byen og er skalamessig vanskelig å få til å sitte i byvevet.



Konsept 2: Kobling til Bøkkerfjellet

Vi flytter stasjonen vestover. Det er spennende tanker i områdeplanen om Bøkkerfjellet som parkeringshall og en trollstige fra parken på toppen av berget og ned til Indre havn. Kan den brukes som utgangspunkt for et knutepunkt?

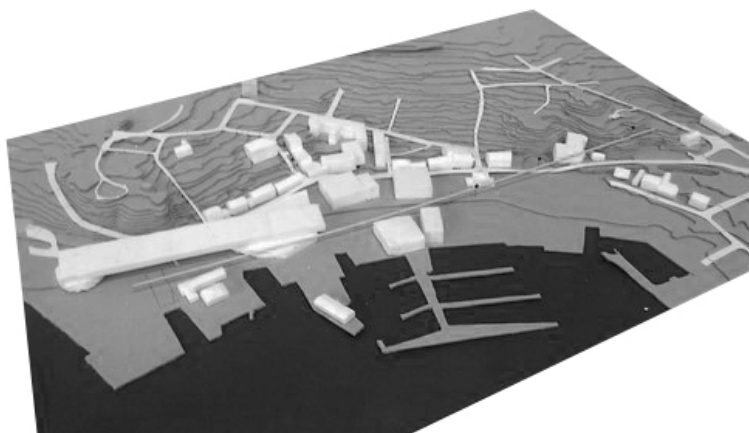
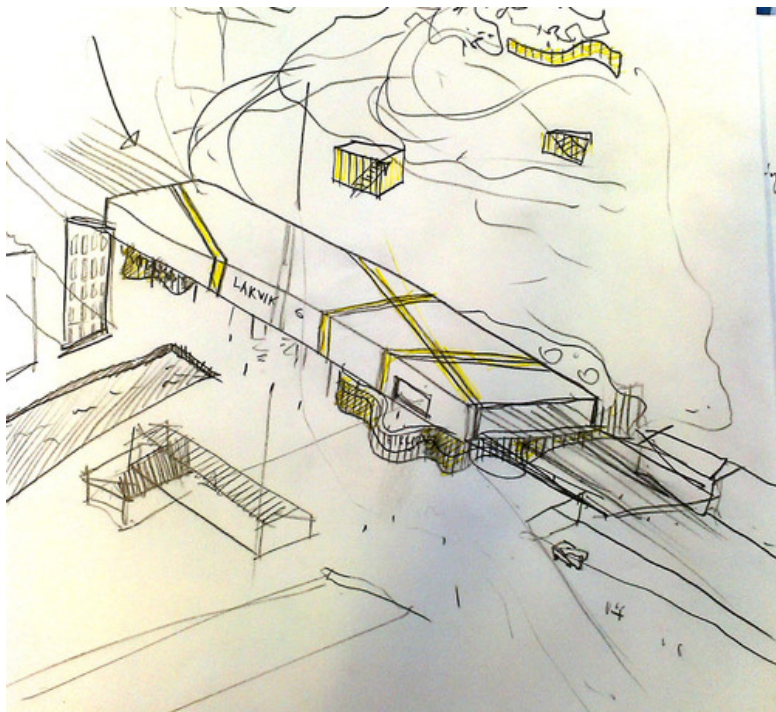
Vi ser en del fordeler: Stasjonen ødelegger mindre utsikt når den er plassert foran Bøkkerfjellet, og stasjonen kan vokse inn i Bøkkerfjellet. Venterom i fjellet?

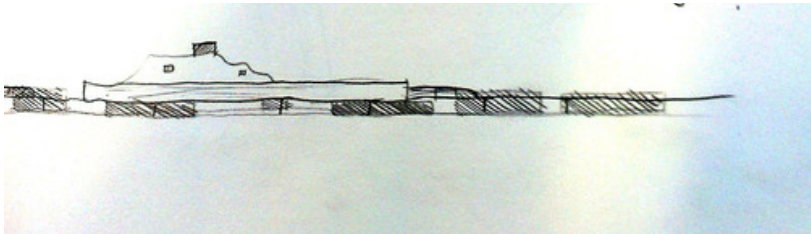
“Den har liksom ingen retning” - Thao

Men kanskje er det noe fint i det? Vi hevet banen nettopp for å la byen flyte under - ikke bare veier og mennesker, men også bygg og bystrukturer. Vi må forsøke å lage en bygningstruktur under perrongene som tar opp i seg byen, mens “perrongboksen” må få lov til å flyte på toppen, og reagere på byen på sine egne premisser.

Er det teknisk mulig å ha et slags stasjonsbygg under perrongen?

Friksjon mellom hjul og skinner skaper “rullestøy”, vibrasjoner nedover i konstruksjonen forsterker følelsen av støy. Samtidig - om vi skal være i stand til å skape fornuftige rom og bygg på undersiden av sporene våre, må vi ta stilling til dette. McCormick Tribune er en veldig aktuell referanse. Her brukes separate konstruksjoner.



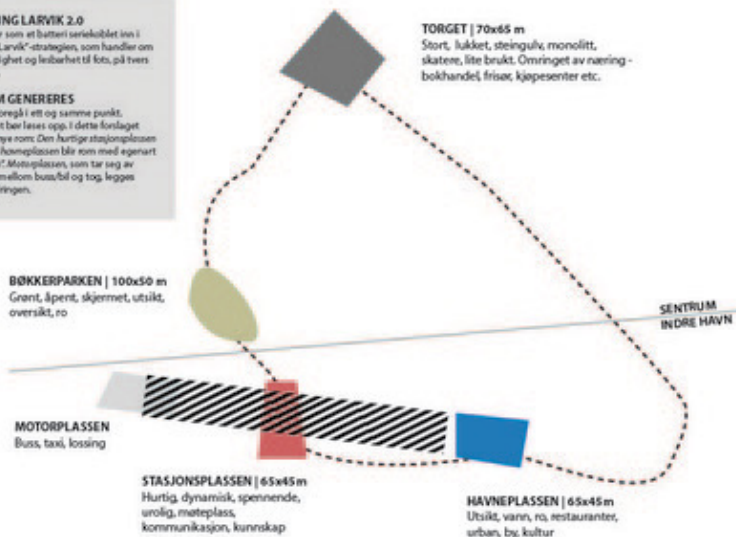


CONNECTING LARVIK 2.0

Stasjonen blir som et batteri seriekublet inn i "connecting Larvik"-strategien, som handler om framkommelighet og lenbarhet til fots, på tvers av bydelene.

3 NYE ROM GENERERES

Allt bør ikke foregå i ett og samme punkt. Knutepunktet bør løses opp. I dette forslaget genereres 3 nye rom. Den hurtige stasjonsplassen og den rolige homsplassen blir som med egenart i "vandringen". Møteplassen, som tar seg av overgangen mellom buss/bil og tog, legges utenfor vandringen.



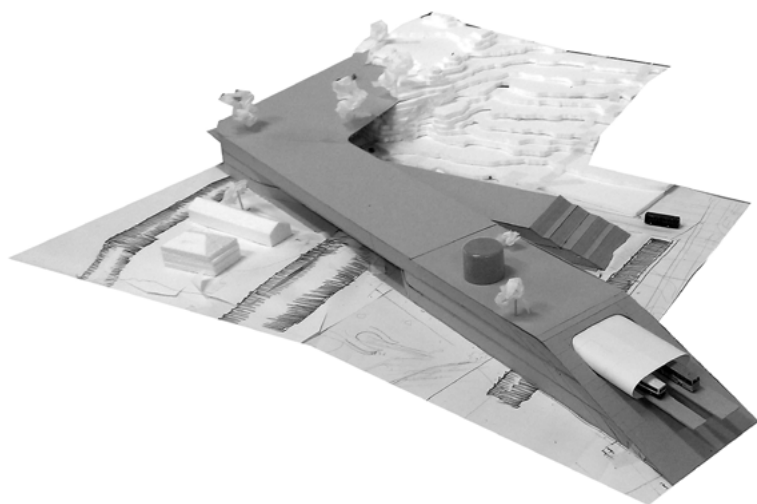
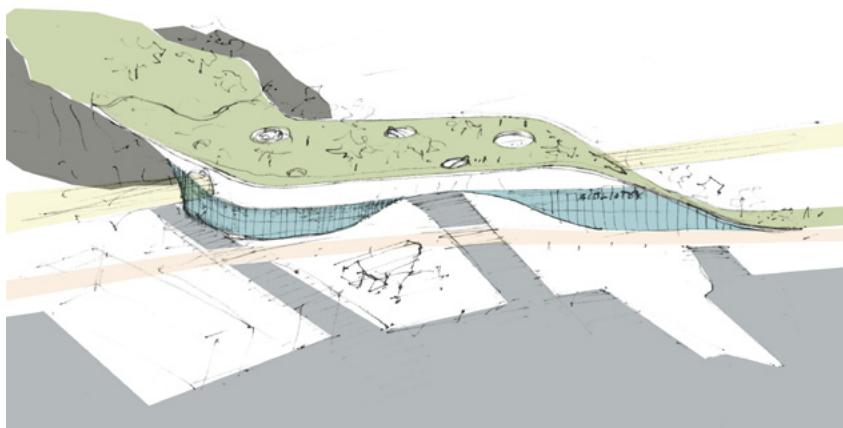
Konsept 3: Landskapstaket

Vi synes fortsatt det er vanskelig å integrere enorme perrongene i byvevet. Ole foreslår å heller forsøke å integrere dem i landskapstrekkene.

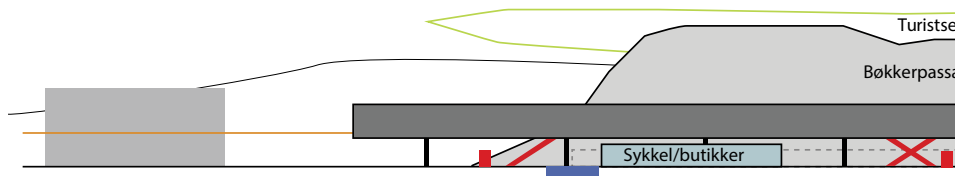
Hva om Bøkkerfjellets park, som har en veldig nær tilknytning til sentrum og Torget, strakk seg over Storgata og ble et tak over perrongene? Fjorden kan stikke innunder perrongene og definere byggegrenser. Under perrongen kan vi legge bibliotek og butikker.

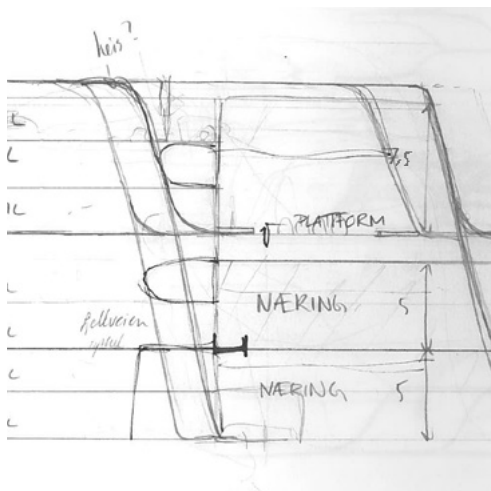
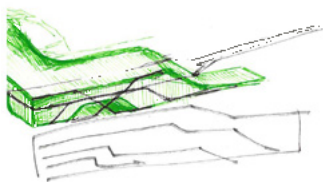
Stasjonen vår blir et slags hybrid megakompleks. Bygg, landskap, stasjon. Litt utopisk, veldig spennende. Tenk å vente på toget under et tre, med fjorden som utsikt.

Vi jobber en god stund med dette utkastet. Vi har troen, og bygger i 1:200.

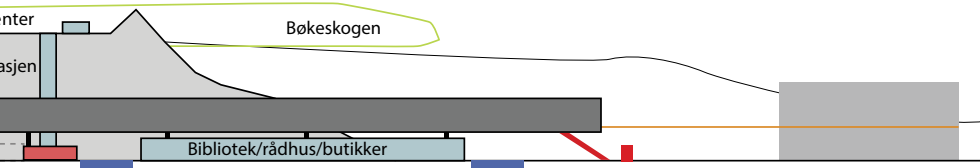
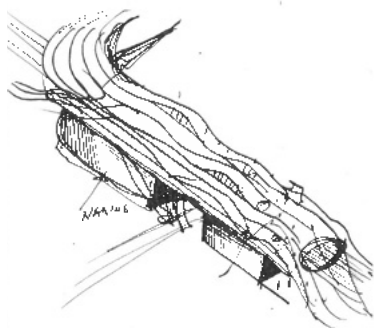


NESTE STASJON: LARVIK





PROGRAMMER TAKET



Konsept 4: Stasjonsøya

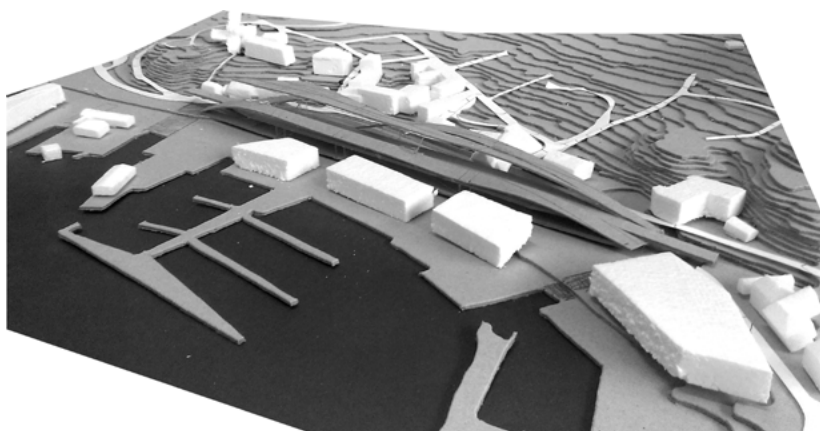
Vi har veiledning med arkitekt René Perri, som synes landskapstakstasjonen var for voldsom:

- *La de to bergene i byfronten få være. La eventuelle forbindelser være by - menneskeskapt. En liten bro holder i massevis.*
- *Ikke ødelegg Storgatas linje, den er historisk, og skiller gamlebyen fra den nye bydelen.*
- *En stasjon (og bydel) vil generere nok aktivitet til at folk finner veien ned fra sentrum med veinettet, en voldsom rampe (taket vårt) er ikke nødvendig.*
- *Å gå over et fotgjengerfelt fra Bøkkerfjellet til stasjonen er ikke noe stort problem. Trenger ikke et dedikert bygg!*

Vi blir veldig usikre på konseptet vårt, og testet ut et annet konsept hvor vi tok opp tomten i midten av Indre Havn igjen. Det er fortsatt mulig å ha et grønt parktak og integrere bibliotek/næring.

Men løser dette noe? Er dette et bedre alternativ enn en bakkestasjonen til DARK? Når vi intensjonen om å la by og stasjon møte hverandre i positiv sameksistens?

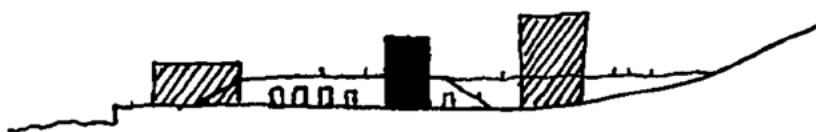
Vi formørker Storgata med jernbanespor, og barrieren virker mer massiv enn noen gang, på tross av at man kan bevege seg gjennom stasjonen på bakkeplan. Frustrasjon!



Konsept 5: Underjordisk trasé og stasjon

Fram til nå føler vi at ingen av øvrige konsepter imøtekommer intensjonen vår og oppgavens målsetning. Det er noe som gjør at det ikke helt sitter. Det føles ut som om vi kjemper for å rettferdiggjøre stasjonen i byen fremfor å tilby noe nytt og bra til byen. Våre tanker om stasjonen har hele tiden vært det å la stasjon og by tvinnes sammen, og forsterker hverandre. Dette er noe vi føler er uforløst i øvrige konsepter. Vi har angrepet oppgaven ved å forsøke å løse en problemstilling: få til en barrierefri hevet stasjon i byen. Men er det riktig å tenke slik? Stasjonen skal ikke være en problemstilling til å starte med? Infrastruktur skal aldri være et problem, men snarere løsningen.

Etter veiledning med Ole, ble det tydeligere for oss hva som kan ha vært kjeppene i hjulet. Vi har forholdt oss til Norconsults retningslinjer, der hevet bane og bane på bakken er foreslått. Dette har vi nærmest tatt for gitt og lagt som premiss for oppgaven vår. Følgene har vært å løse en vanskelig problemstilling som ikke gagnar byen i positiv retning til å starte med.



Vi velger å endre premissene våre, og senke traseen. Dermed oppstår det ingen konflikt mellom stasjon og byvisjon. Dette er stasjonen vi velger å gå for. Dette åpner nye muligheter og tanker. Til nå har vi tenkt på stasjonen som et bygg, som på et vis må finne sin plass i byvevet, som gamle dagers stasjonsbygg. Hva om vi ikke trenger dette bygget i det hele tatt? Hva om selve BYEN kan bli stasjonsbygget og knutepunktet? Dette henger mer på grep mtp vår intensjon. knutepunktet kan løses opp og veves sømløst inn i byen, og bidra til å forsterke de stedlige kvalitetene i indre havn.

De konstruktive alternativene vi har med stasjon under bakken er enten i tunnel eller i åpen byggegrop med lokk. Førstnevnte er for kostbart og vil ikke kunne gi noe særlig avkastning i samfunnsregnskapet. Vi velger derfor å anlegge stasjonen i åpen byggegrop med lokk. Lokket er ikke sterkt nok til å holde større bygninger, men en stasjonspark kan bli et fint tilskudd til indre havn. Lokket kan ha store hull for lysinnslipp, og bygninger kan dessuten legges helt inntil lokket på bakkeplan.

Stasjonen legges inntil Bøkkerfjellet, slik at det fortsatt kan brukes som "transferium" Grepet er langt mer kostbart, men helt klart mer skånsomt for byen. Vi er gira, og ser mange muligheter.

- 1) Er det mulig å overføre noe av dugnadånden rundt dagens midlertidige park i Indre havn, til aktivitet og grønt på lokket?
- 2) Hvordan kan vannet møte lokket? Kan man se ut i fjorden fra den underjordiske stasjonen?
- 3) Med midtstilte perronger kan vi lage 2-3 tydelige innganger langs senterlinjen til lokket. Konstruksjonen under lokket kan vokse opp og bli innganger og lysinnslipp.
- 4) Kan biblioteksrådhuset / venterom / kafé /bussholdeplass / av-og-påstigning samordnes og legges langsmed lokket?

