

# **PROSESSHEFTE 5**

# **BYROM**

**NESTE STASJON: LARVIK**



# BØKKERFJELLET KNOTEPUNKT

## Knutepunktet

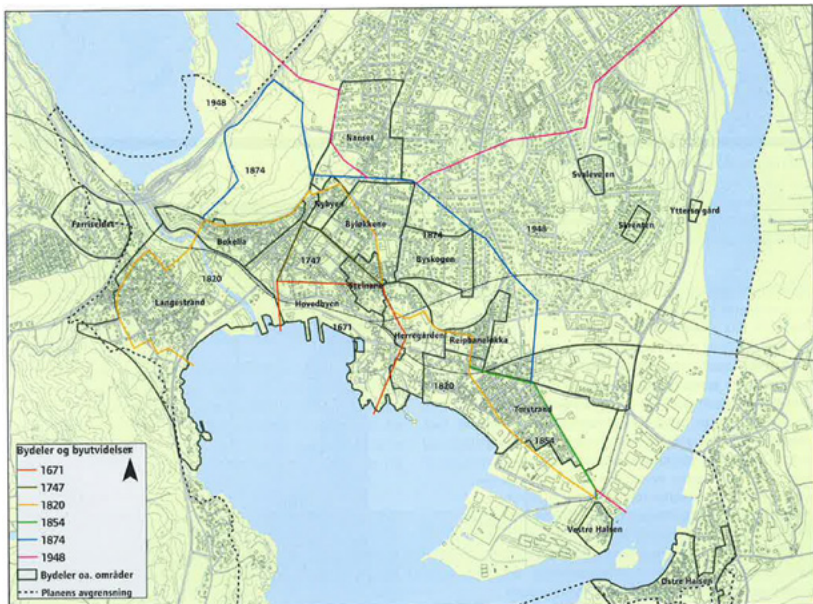
### Bøkkerfjellet og Bøkkertrappa

Noe av det første vi graviterte mot i Indre Havn var Bøkkerfjellet. Under tomtebefaring falt vi særlig for parken på toppen. Den ligger på nivå med Torget, men gatenettet gjør at den er skjermet og brukes lite. Så synd! Kan vi bruke den til noe?

I dagens detaljplaner er det regulert inn en trollstige, altså en sikksakkrampe/trapp, fra parken og ned til Indre Havn. Ideen kommer fra DARKs vinnerutkast i byplankonkurransen i 2009. Slik skulle sporene krysses og Torget og Indre Havn knyttes sammen. Det ser spennende ut i illustrasjoner, men er vanskeligere å svelge når en står på fjellet og ser nedover. Høydeforskjellen er 20 meter, og en rampe i 1:20 måtte vært 400 meter ekskludert reposer.

#### BYGRENSE

Bøkkerfjellet viste seg å ha mye mer historie enn vi ante. Larvik fikk bystatus som følge av at den danske stattholderen Grev Ulrik Fredrik Gyldenløve bosatte seg i byen. Da Gyldenløve dro opp bygrensene i 1671 var "Bødker Blergstrax" grensen i vest. Øst for fjellet var det riktige Larvik! Greven ønsket å konsentrere og kontrollere de selvstendig næringsdrivende innenfor bygrensene, mens de som jobbet for grevens bedrifter helst skulle bo utenfor. Interessant nok oppleves det fortsatt på samme vis: Når du kjører inn i Larvik fra vest, er det ikke før du runder Bøkkerfjellet at Larviksfjorden åpner seg.



**BYUTVIDELSER** Kartet viser hvordan Larvik by har utvidet sine grenser fra 1671 og til 1948. Den siste store regulering av byens grenser før kommunesammenslåingen var utvidelsen i 1948. Resten av Byskogen og de gamle gårdsleiene Tøgtvedt, Yttersø og Undersø ble lagt inn under byen, samt Farris bad, Lovisenlund og Kilen-området. I 1988 ble Brunlanes, Hedrum og Tjølling kommune slått sammen med Larvik og Stavern til Larvik kommune.



På toppen av fjellet fikk greven montert to kanoner, som fortsatt står der. Disse skulle beskytte jernverket i Indre Havn. I 1851 ble et flott og fortsatt vedliketholdt brannvaktstårn bygget på den høyeste knausen, og da fungerte kanone som brannalarmer for byen.

På vei ned fra fjellet er det helt andre historier som viser seg. Det går en liten betongtrapp ned til Fjellveien i vest. Den er liten og bratt, men hadde fungert greit hadde det ikke vært for at Fjellveien ikke hadde fortau og oppleves livsfarlig. Trappen er antakeligvis fra krigen, for den ender opp i inngangen til en bunkers. Tre steder i Bøkkerfjellet er det sprengt ut bunkerser, men deres historie er ukjent. I dag bor uteliggere der, og inngangene skal mures igjen. Med det forsvinner et lag av historie.

Det sies at Bøkkerfjellet er ble brukt som kilde til pukk til langt ut i forrige århundre. Indre Havn-fyllingen er sannsynligvis store deler Bøkkerfjellet. Pukkmaskinene bråket imidlertid så mye at disse ble flyttet.

Det er interessant hvordan fjellet er blitt utnyttet og brukt til byens beste helt siden byens unnfangelse.

### **FARRISKILDEN**

Ved foten av berget, i vest, ligger dagens Farrisfabrikk. Opprinnelig lå det et kurbad her, som utnyttet kildevannet i grunnen. Vannet renner fra Farrisvannet, ned gjennom morene og Bøkeskogsrøtter før det ender opp i Indre Havn, og kurbadet kunne skilte med "radioaktive" kvaliteter. Senere ble kilden kommersialisert ytterligere, som grunnlaget for helsedrikken "Farris". Mineralvannet er godt kjent for de fleste i dag. Vannet hentes opp fra dypet - kilden ligger omtrent 50 meter under havet. Ringnes er naturligvis redde for at graving i området skal forringe eller punktere kilden, noe som kompliserer traséarbeidet i dag.



## **PARKERING**

Bøkkerfjellet er kjempespennende, og det er synd at fortellingene ikke kommer til syne. Samtidig er det filleristet bruksfjell som vi ikke bør være redde for å bruke. I områdeplanen er parkeringsanlegg nevnt i en bisetning. Dette synes vi er helt på sin plass. Et parkeringsanlegg inni fjellet kan fungere som bildepot for hele sentrum. Folk som bor i vest og jobber i byen kan for eksempel kjøre inn i Bøkkerfjellet fra vest og ta en heis opp til toppen av berget. Ikke minst kan det danne utgangspunkt for vår stasjons langtidsparkering.

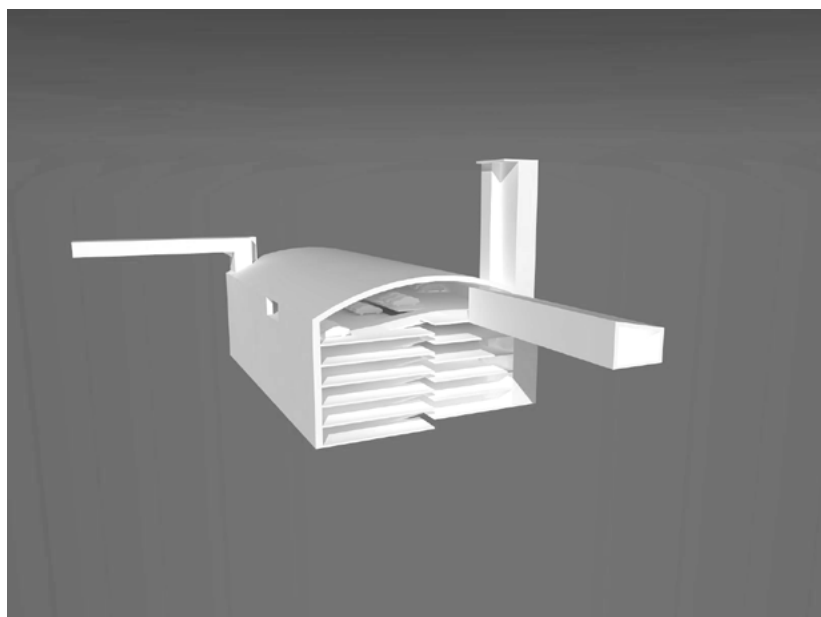
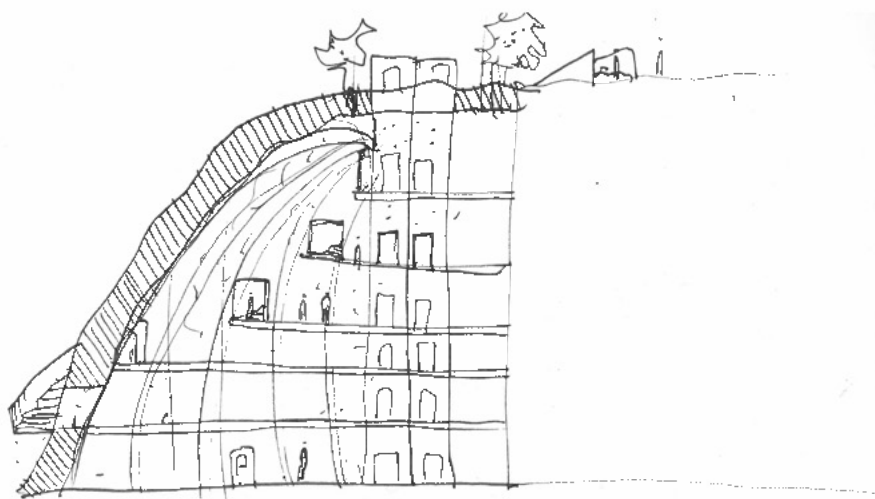
Det viser seg at vi har et noe naivt forhold til bergsprenging (figur 1). En prat med en tunnelgeolog leder til en parkeringshall som har like mye bergoverdekning som den er brei, og den måtte dessuten senkes under bakkeplan for å ha troverdig kapasitet.

## **BØKKERTRAPPA**

Innledningsvis jobbet vi med en hevet trasé. Bøkkerstigen "overtolket" vi da som et bygg som heftet seg på bergveggen og lot folk gå ut på taket over perrongene. Noe av stasjonsfunksjonene kunne til og med foregå inni fjellet.

Vi innser på et punkt at Bøkkerstigen ikke er like relevant for oss - det er en gammel idé fra et helt annet konsept der skinnene måtte krysses med broer. Det problemet har ikke vi lenger, så hva skal vi med en så dramatisk kobling? Vi er mer interesserte i at folk skal bruke gatenettet og slik aktivisere byen på vei ned mot fjorden, og velger derfor å fokusere på videreutvikling av gatenettet i stedet. Å komme seg ned fra parken er samtidig en fin kvalitet i seg selv, men vi tror mer på en modernisert versjon av dagens betongtrapp, som allerede ligger fint skåret inn i en skjermet "fold" i berget.





## Knutepunktet

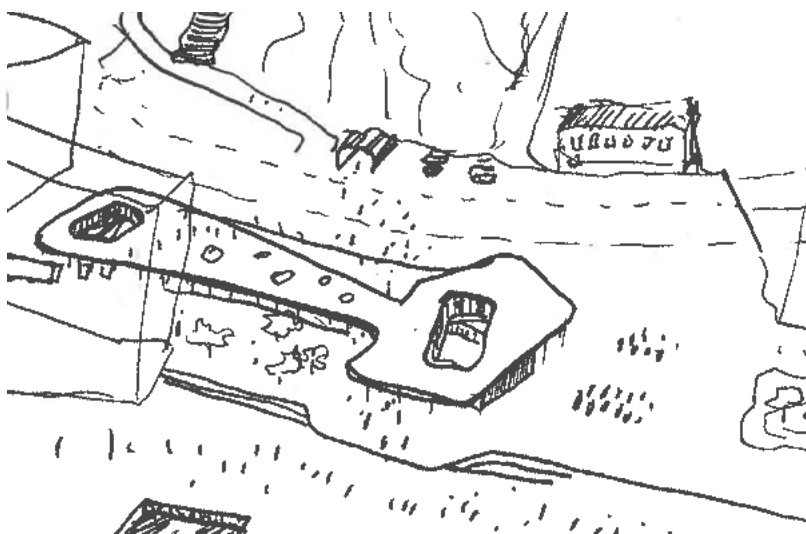
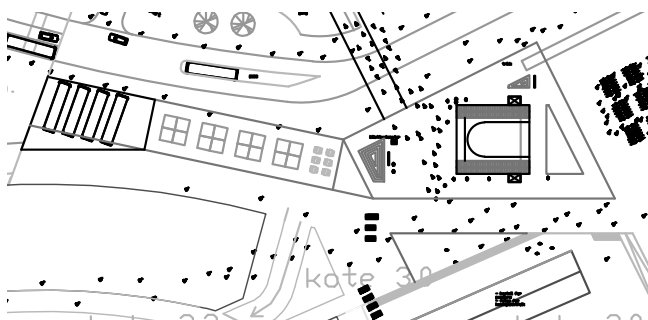
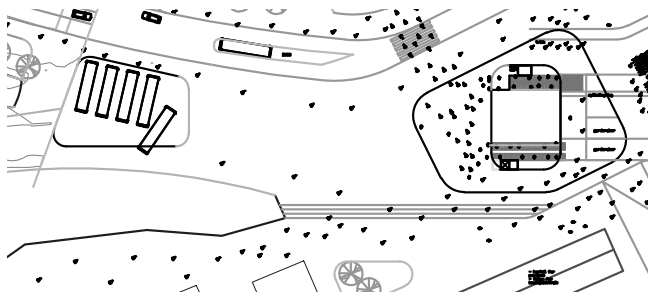
### Stasjonsnedgangen

**ATRIUM** I vest vil vi designe et knutepunkt som gjør det er enkelt å bytte mellom fremkomstmidler. En tidlig tanke er å skjære et atrium ned til perrongene til rulletrapper og heiser, og bruke atriets som utgangspunkt for en sirkelsirkulasjon. Sirkulasjonen kan fremheves med et tynt tak, holdt oppe av sekundærprogram som trikkestop, sykkesenter og billettautomater.

**GRID** Det er utfordrende at rulletrappenes retning bryter med griddet i knutepunktet. Det har lett for å bli rotete. Vi forsøker å formgi taket slik at det framhever griddet.

**MATHALL** I en veiledning påpeker Ole M. at det oppstår et stort kommersielt potensial i kryssflyten av mennesker mellom bus og tog, og mellom Bøkkerfjellet og Indre Havn. Kan vi utnytte dette med en mathall som i tillegg gjør det mulig å gå til bussen under tak?

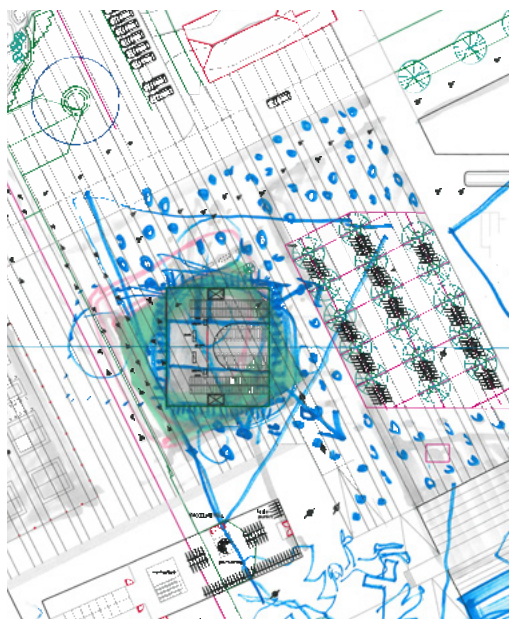
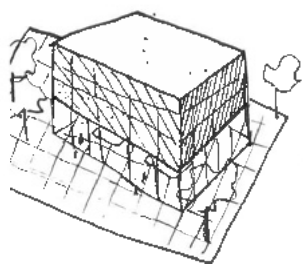
Vi tegner ut et forslag, og i prosessen offentliggjøres også tegningene for nabobygget, boligkomplekset på Sanden. Vi er ikke spesielt fornøyde med resultatet. Nok en gang har vi fått et stasjonsbygg, og ikke et byrom som oppleves som offentlig. Sandenprosjektet gjør mathallen tynn og krampeaktig.



Vi forkaster stasjonsnedgang + mathall + buss-ideen. Den støtter ikke konseptet vårt. Vi gir nedgangen en enkel glassboks med billettbokser, infotavle og benker. Kanskje dekket kan ta opp griddet?

**BYROMMETS VEGGER** Vi jobber med å la øvrig program i knutepunktet forsterke byrommet som omringer nedgangen. Rommet tar form, men det virker feil å ha en rotert glassboks midt i rommet. Veggene fragmenterer byrommet.

**HALVKULEFORMEN** Vi tar en ny runde på formen. Kan den være sirkelformet? Sirkelen er en vanskelig form, men kan funke nå som vi har definert rommet rundt mye tydeligere. Vi gir den en halvkuleform. Slik oppleves nedgangen en del av rommet, heller enn en romdeler. Ved å skjære til inngangen i vest får halvkulen et mer påfallende inngangsparti.



## Knutepunktet

### Kiss'n'ride

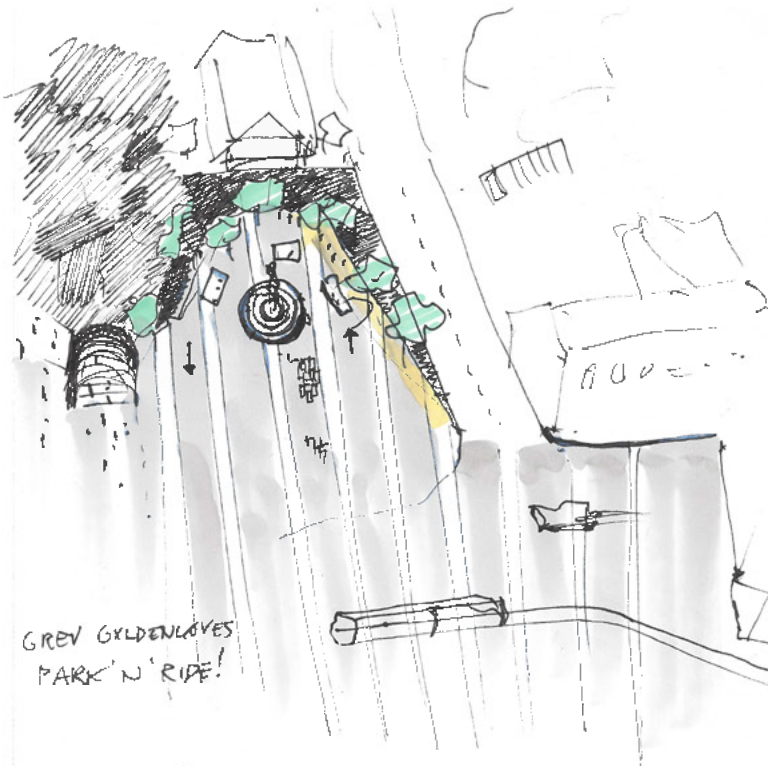
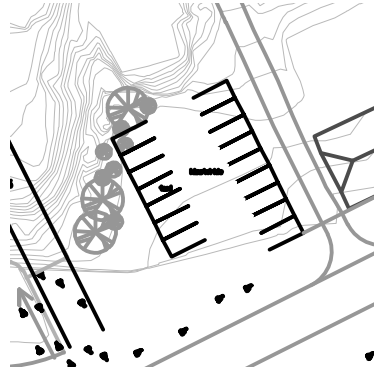
Til å begynne med legger vi kiss'n'ride som lommer langs Storgata. Det kan i verste fall skape en lang vegg av biler på begge sider av gaten. Vi vi gjøre det lettere å krysse Storgata, og forkaster ideen. Vi river i stedet et trehus som i dag står tomt og legger parkering i nisjen huset sto i. Da har vi samlet bilprogrammet på nordsiden av Storgata.

Vi innser siden to ting:

**1** Kiss'n'ride fordrer en slags rundkjøring for å unngå rygging, det vi har tegnet er korttidsparkering - et annet behov.

**2** Tomten er spennende, her er Bøkkerfjellet på sitt aller mest dramatiske. Det er synd at den skal oppleves som en parkeringsplass.

I neste designrunde oppstår ideen om å reise en statue av grev Gyldenløve, som i 1671 la bygrensene ved Bøkkerfjellet. Her kan han ønske forbipasserende velkommen. Med benker langs fjellveggen oppstår også en helt unik ventesituasjon. Ideen er inspirert av shared space-rundkjøringen Seven Dials i London. Kjøreretning/funksjon kan antydes i dekket så systemet er lesbart for bilister.



## Knutepunktet

### Buss

I dag er det 3-4 regionalbusser som stopper ved Larvik Rutebilstasjon, som ligger ved siden av stasjonsbygget.

Det er et poeng å gjøre avstanden fra tog til buss så kort som mulig. Derfor legger vi bussene inntil nedgangen i tidlige skisser (1)

Busser har stor svingradius, og et terminalkonsept som fordrer rygging tar veldig mye plass, og det er lite forutsigbart for kryssende fotgjengere. Vi velger derfor å flytte bussene vestover. (2) Vi spiser litt av en tomt som i dag er brukt til et to-etasjers parkeringshus, og utnytter en eksisterende vegsløyfe som er nødvendig på grunn nedkjøring til boligkompleksets parkeringskjeller. Slik slipper vi å dedikere eget areal til bussirkulasjon.

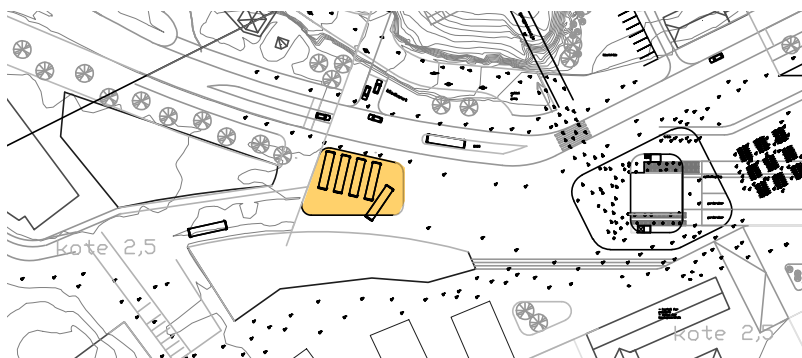
I april krymper tomten som følge av ferdigreguleringen av boligene på Sanden, og vi roterer bussene (3) for å oppnå god svingradius. Boligkomplekset er fem etasjer høyt, og tomten er nå lagt i skygge store deler av dagen.

Trikkestoppet lager en passasje og ventesone gjennom Mathallen som også brukes av krysstrafikken mellom buss og tog.

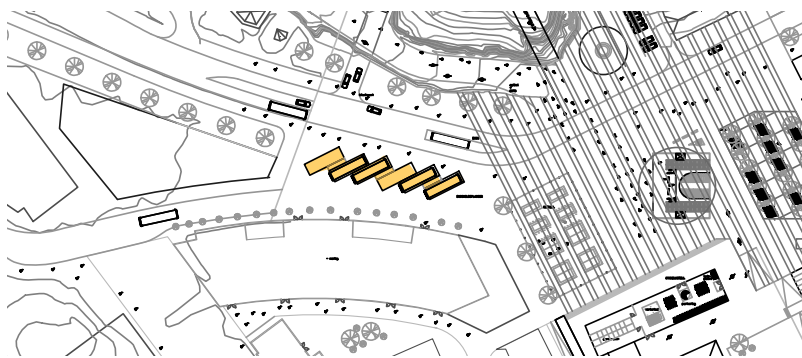




05.04 Lokalisert så nære perrongene som mulig



06.04 Flyttet vestover for å utnytte eksisterende sløyfe



24.04 Rotert som følge av nabobygget

## Knutepunktet

### Trikk

Hva skal en gjøre med den gamle traseen som går gjennom byen i øst? Rives den, eller kan den brukes til noe fornuftig?

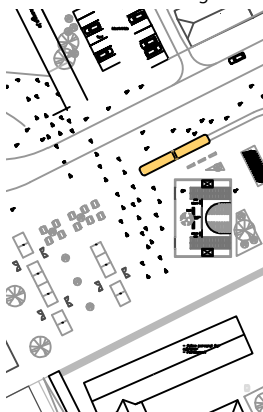
Traseen går innom Thor Heyerdahl videregående, der cirka 1600 elever holder til, og godssporene fører helt ned Revet, der danskeferjene i dag går fra. Det er et problem at ferjepassasjerene hovedsaklig bruker Storgata som snarvei til E18 - det gjør at bilen er en stor trafikkbarriere i Indre Havn. Det er strategisk viktig å knytte fergen til knutepunktet for å gjøre bil mindre nødvendig.

Vi er inne på tanken om sykkeltrasé på sporene, men kommer fram til at en bytrikk i større grad ville svart på fergepassasjerenes behov. Trikker bruker dessuten samme skinner som tog.

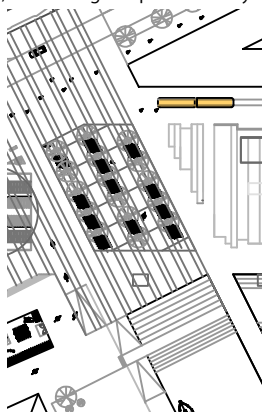
Trikkens terminus flytter seg fra stasjonsnedgangen (1), der den blokkerer sikten til kiss'n'ride, til biblioteket (2), der den kobles av knutepunktet, til mathallen (3) der den kan fore mathallen med kundegrunnlag.



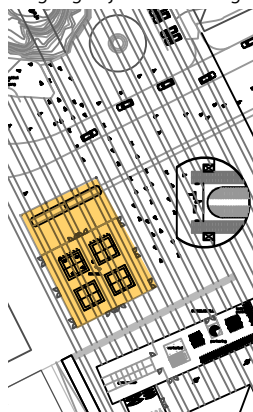
Dagens trasé, inkludert godsspor. Thor Heyerdahl Vgs og ferjeterminal i ringer



16.04 Trikken blokkerer sikt



24.04 Trikken løsrives fra k.p.



30.04 Trikk + mathall

## Knutepunktet

### Sykkkel + kajakk

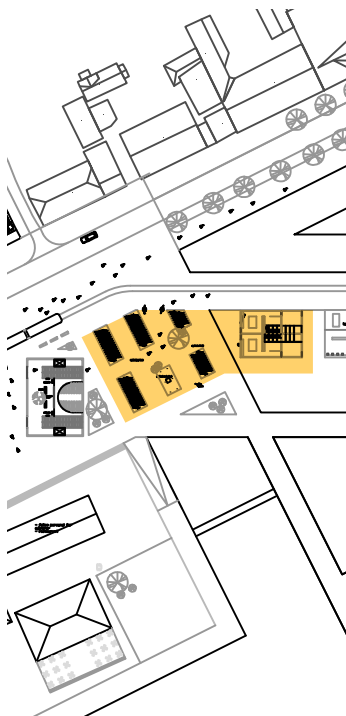
Sykkkel er en viktig del av et godt knutepunkt. Jernbaneverket rangerer sykkel over bil i deres hierarki.

I Larvik er syklistene gitt et sykkelstur på perrongen. Vi tenker at utbyggingen i Indre Havn kommer til å øke behovet for korttids sykkelparkering, og vil sette av et større område i knutepunktet til dette.

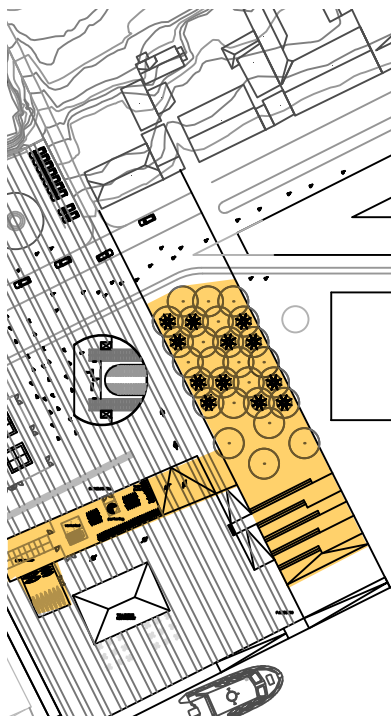
For å gjøre pendling med sykkel+tog mer attraktivt bør det også være et sted å låse inn dyre sykler, samt garderober.

Korttidsparkering plasseres i overgangen mellom stasjonsparken, der den kan kan serve begge. I tidlige tegninger består parkeringen av sykkelstur, og på et tidspunkt også en garderobe (1). Det virker utforløst fordi sykkelparkeringen i liten grad gir noe tilbake til omgivelsene, og fordi garderoberne er så lukkede.

Garderober og sikker parkering flyttes til Tollbodens pakkhus, som i dag ikke har noen konkrete framtidsplaner, og området vi definerer som knutepunkt strekker seg sørover. Slik integreres Tollboden i det nye byrommet, og gis ny mening. Tollboden var en del av havnens knutepunkt i gamledager, og det virker riktig å integrere det.

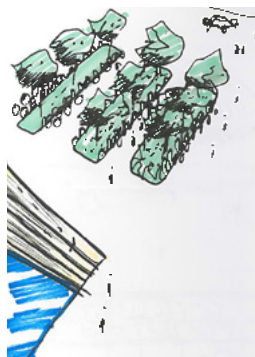


16.04



30.04

Hvordan gjøre sykkelparkering verdifullt for andre enn sykliste? Korttidsparkeringen tegnes om til en "sykkelskog" der sykler parkeres under trær. Trærne ligger på fire forskyvede rekker. Dette skaper en vandring på langs, og en tettere buffer på tvers. Buffereffekten forsterkes ved å bruke armert gress i dekket. Ned mot vannet legges en kajakkrampe, og Tollbodens uthus får kajakklagring.



## Knutepunktet

### Fjordbuss

Når knutepunktet også omfatter Tollboden, åpner det seg en ny mulighet mot vannet. I områdeplanen er fjordbuss nevnt som en mulighet, og lokalisert i nærheten av gjestehavna.

Fjordbuss er først og fremst interessant i sommertid mellom Larvik og Stavern samt en del småøyer og fyrårn.







# STASJONSPARKEN

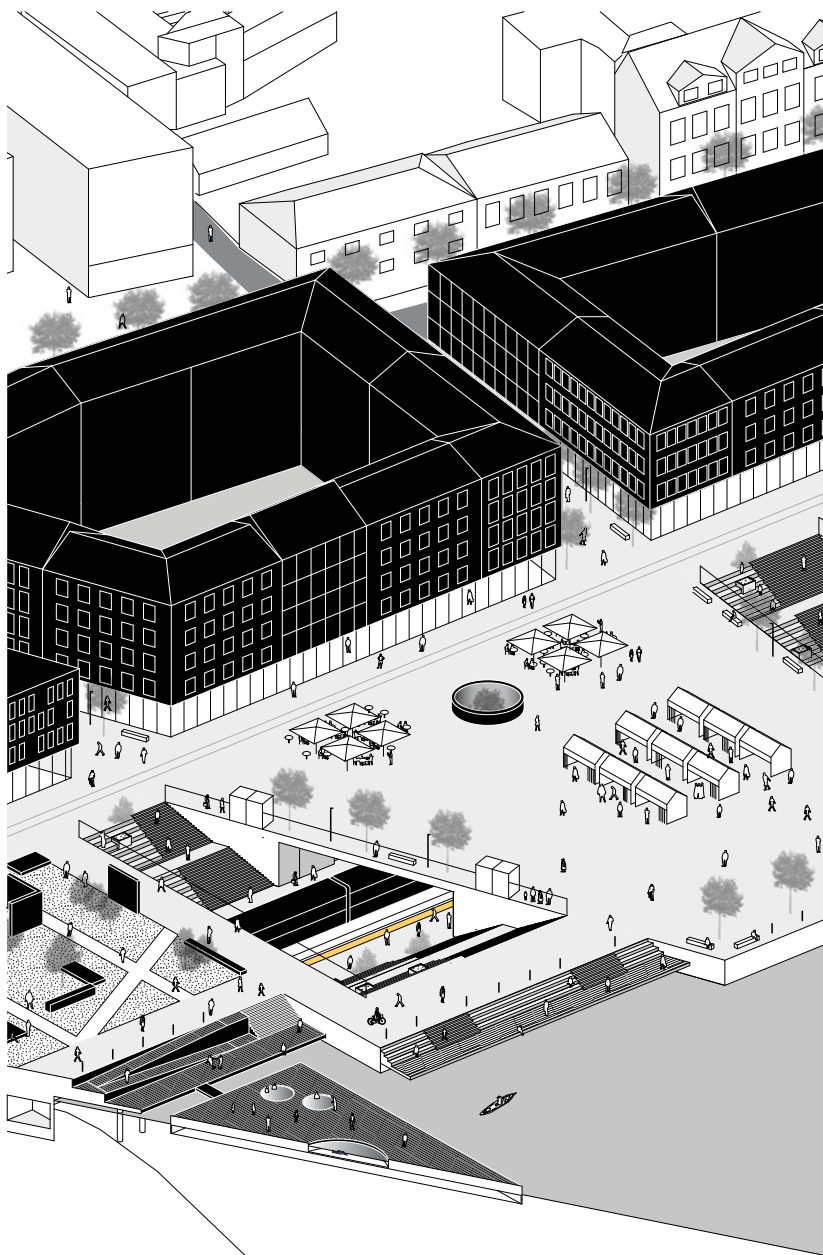
## Stasjonsparken

### Bebyggelse

Under forarbeidet til masteroppgaven forestilte vi oss ikke at vi kom til å drive med byforming eller byplanlegging. Dette viser seg å være korttenkt. Stasjonens størrelse og vår intensjon om å la stasjon og by tvinnes sammen gjør at bebyggelse vil påvirkes.

Samtidig prøver vi å bevare hovedtrekkene i planen for å gjøre oppgaven overkommelig: Programmeringen, siktlinjene, høydene og boligene i sørøst.

Vi har heller ikke lagt mye vekt på å gå dypt i utforming av bebyggelsen. For oss er det viktigst å belyse at det er **mulig** å bygge en urban bydel med **minst** like høy tetthet som de foreliggende planene, mens den store gevinsten ligger i de nye offentlige rommene vi har utformet.



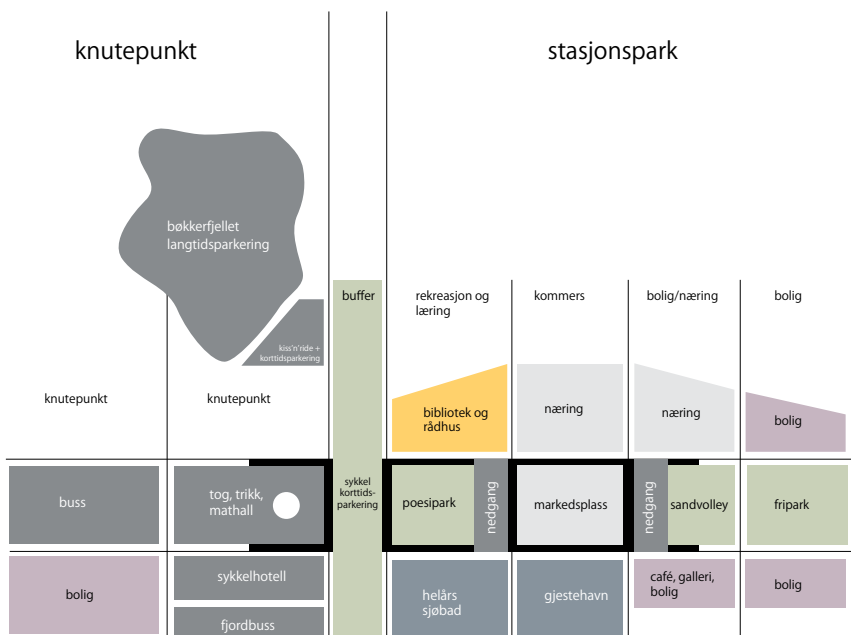
## Stasjonsparken

### Programmering av park

Vi arbeider med lokket over stasjonen som utgangspunktet for en stasjonspark. I denne parken gjelder det å vise at Larviks offisielle "fjordby"-visjon kan realiseres.

Det er viktig å dele opp parken i flere mindre rom slik at det ikke oppleves som et sammenhengende, goldt rom - en ny type barriere.

I programmeringen av parken legger vi vekt på å underbygge programmeringen i områdeplanen. Slik oppstår det relasjoner på tvers av parken, og dette forsterker ferden fra fjord til by



## Stasjonsparken

### Bearbeiding av park

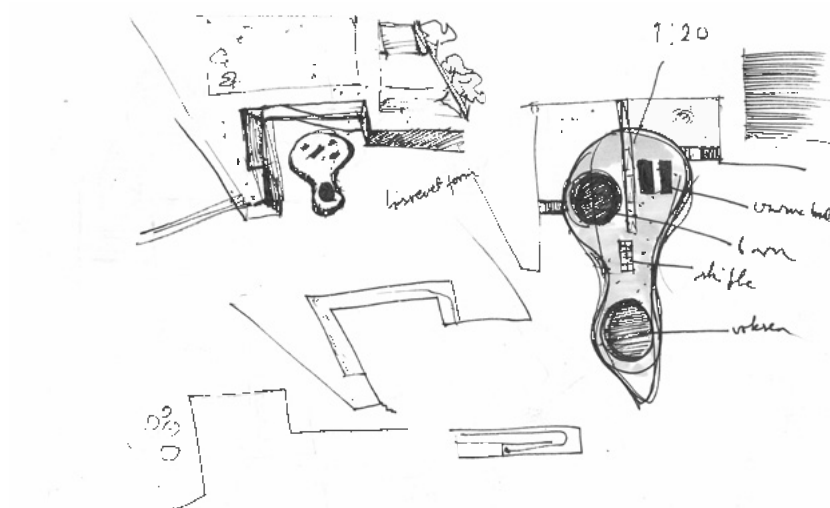
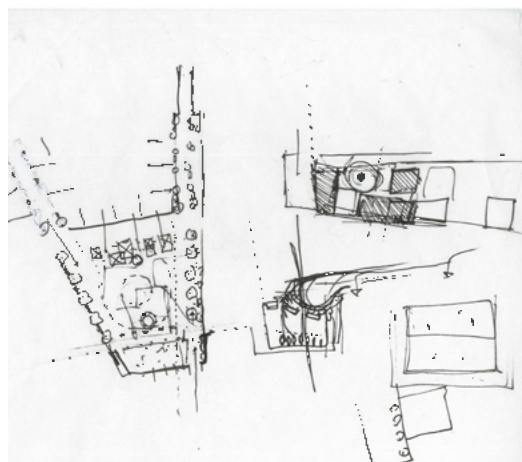
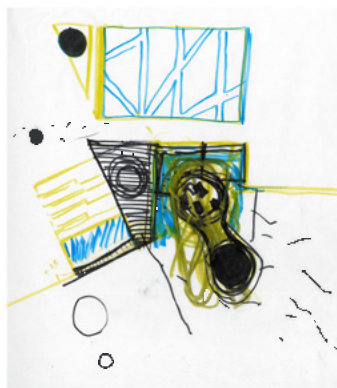
Vi er usikre på hvor langt vi skal designe stasjonsparken. Mange av disse prosjektene ville nok blitt delegert og videreutviklet av andre arkitekter. Vi velger å tegne programmene så langt at vi føler at de sitter godt i situasjonsplanen.

Poesiparken er et eksisterende tiltak som leter etter tomt - det er som skapt for parken foran biblioteket. Det virker unaturlig å legge stor vekt på utforming her.

Sjøbadet forutsetter flytekonstruksjon, og her jobber vi mer med utformingen.

Markedsplassen utformer vi som en fleksibel plass som kan bruke til for eksempel bondens marked og konserter.

Aktivitetsparken i øst tror vi vil knytte seg til den planlagte boligebyggelsen i nord og sør.



## Stasjonsparken

### Trappene

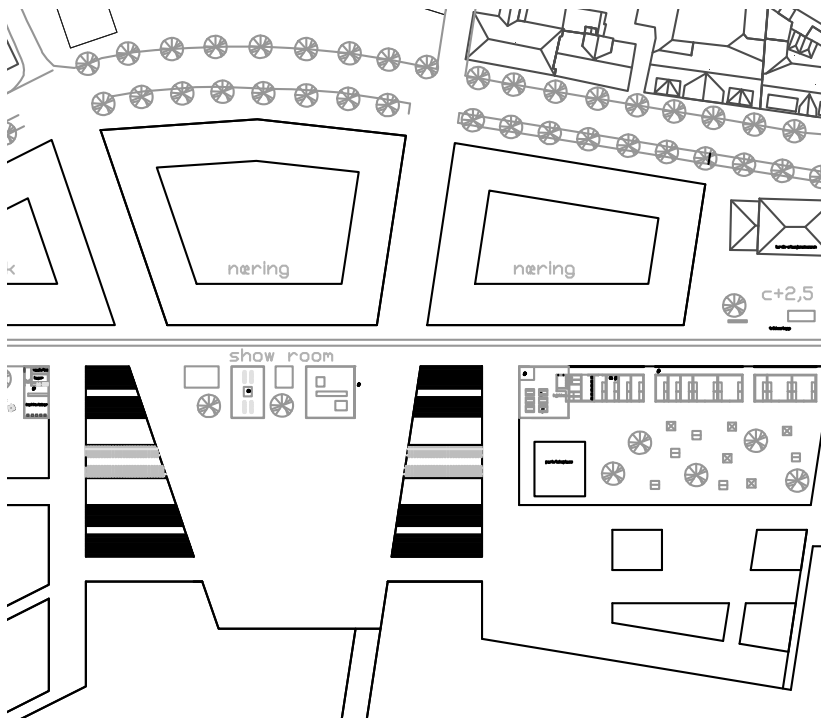
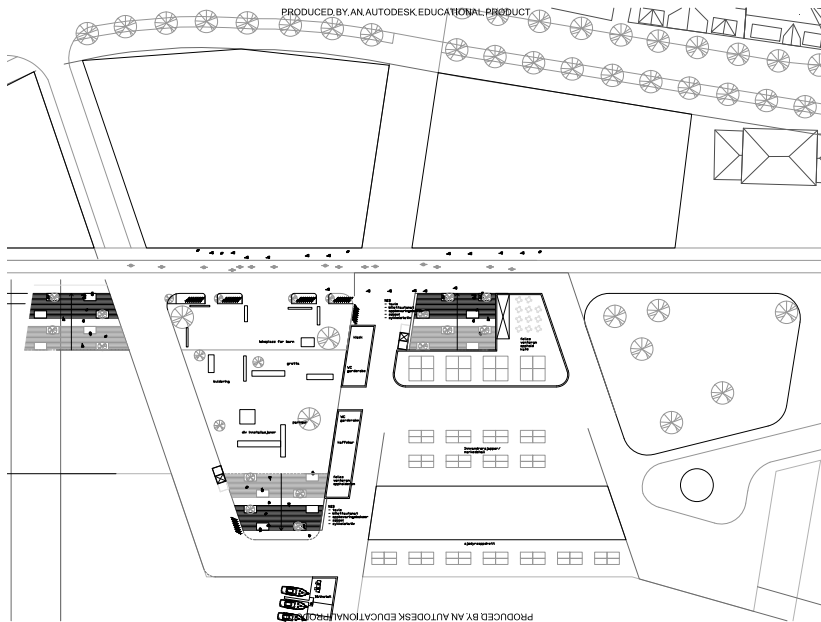
Trappene er viktige fordi de kobler sammen perrong og stasjon. Norske perronger er offentlige i den forstand at det ikke koster penger å oppholde seg på dem. Om denne offentligheten kan uttrykkes i form kan det kanskje være med på å gjøre perrongene mer ekstroverte, slik at de ikke føles som en lukket sfære.

Det virker derfor naturlig å la trappene treffe vinkelrett på perrongene slik at det oppleves som om byrommet knekker ned og blir perrongene.

Siktlinjene er viktige, her skal byen få fortsette helt ned til vannet. Derfor legger vi trappene på innsiden av disse. Vi forsøker først med alternerende trapper. Det gir et spennende perrongplan med vekslende lysinnslipp.

I neste forsøk prøver i ut motstående trapper. Dette virker ryddigere. Trappene danner naturlige skiller i parken som brukes som utgangspunkt for videre programmering.





## Stasjonsparken

### Universell utforming

Jernbaneverket har som mål at alle nye jernbanestasjoner skal være universelt tilgjengelige. Det vil si tilgjengelige uten hjelpemidler, som heis.

Stasjonens perronger ligger cirka 6,5 meter under bakkenivå, og en rampe i stigningsforhold 1:20 med reposer blir nesten 170 meter lang. Vi klarer å integrere ramper i trappene, men det klinger surt.

Universell utforming handler om å unngå stigmatisering av bevegelseshemmede ved bruk av spesielløsninger. På en jernbanestasjon er heiser en naturlig del av sirkulasjonen på grunn av passasjerer med mye bagasje. Hva er da mest stigmatiserende av å rulle ned en 170 meter lang rampe og å ta heisen? VI har ikke noe fasitsvar.

Vi tok kontakt med Jernbaneverket, og både ingeniør Helle Grove og InterCitys prosjektleder Marianne Hermansen var tydelige på at de anså heis som en fullverdig del av hovedløsning:

“Heis kan fint fungere som en hovedløsning sammen med trapp om den legges i gangvei lett synlig og tilgjengelig. Det er som du sier ikke hensiktsmessig å ha så lange ramper. Vi har en smertegrense på 200-250 meter gangavstand for overgang mellom spor.” Helle Grov

