

PROSESSHEFTE 6
LOKAL DEBATT

NESTE STASJON: LARVIK

LOKAL DEBATT

Tre parter

Det virker for oss som at lokaldebateen preges av tre parter, som alle sitter på hver sin haug og fremmer sitt syn: forumLarvik, kommunen og Jernbaneverket.

forumLarvik: En gruppe kommenterer flittig i lokalavisens debattforum i forbindelse med de fleste avistartiklene på temaet. Mange har egne stasjonskonsepter som de gjentar i håp om å til slutt bli oppdaget, og de fleste av konseptene tar utgangspunkt i Bergeløkka som plassering - nord for Bøkeskogen. Rasjonell kobling til E18 og biltrafikk er et gjentakende argument.

forumLarvik har minimalt med påvirkningskraft, men deres meninger sier en del om opinionen lokalt. Hva betyr "stasjon" for befolkningen? Og er det viktig?



Ny stasjon? I dette området på Bergeløkka ? et sted mellom dagens E18 og nedlagte Larvik Cell ? bør Larviks nye jernbanestasjon ligge, mener jernbaneveteranen Bjarne Skjellen. foto. Joachim Hellenes Foto. Joachim Hellenes

- Det må bli på Bergeløkka



Roger Sør Dahl

[Profil](#) [E-post](#)

[Tweet](#) 0

[+1](#) 0

[Del ut](#)

[Tipp en venn](#)

Publisert 27.03.2014 kl 10:11 Oppdatert 27.03.2014 kl 18:42

Jernbaneveteranen er helt klar når det gjelder stasjonsplasseringen.

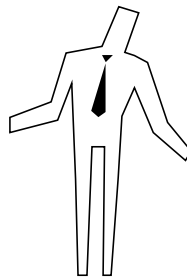
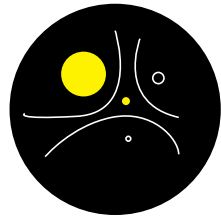
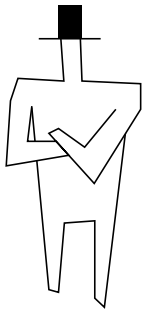
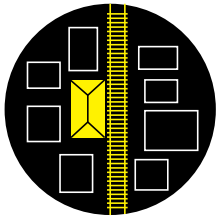
Neppe noen kjenner jernbanetraseen mellom Tønsberg og Eidanger bedre enn Bjarne Skjellen (75) og han er helt klar i sin konklusjon.



Kommunen er på sin side frustrerte, for Jernbaneverket sier stopp til ethvert prosjekt som kan forstyrrer traséalternativer. Det er en stor kamel å svelge når en sitter med ansvaret for en by som sliter med lav befolkningsvekst og økende gjennomsnittsalder.

Jernbaneverket har en nasjonal plan å følge, med Oslo som utgangspunkt. Larvik ligger langt unna Oslo i InterCity-sammenheng, og avklaring lar derfor vente på seg. Representantene fra jernbaneverket virker under konferansen positive til å delta i byplanarbeidet, "men ikke akkurat nå, vi er for opptatte med stasjonen i Holmestrand".

Hvordan skal Larvik kunne få en stasjon som gir positive ringvirkninger når disse tre partene ikke snakker samme språk?



En studentoppgaves rolle i debatten

Kan en studentoppgave være relevant for den lokale prosessen? Vi mener at en studentoppgave skal være utforskende og utfordrende. Det skal være lov å fristille seg fra samtidens rammer for å lete etter helt nye svar. Dette kan gi debatten et nytt vokabular, og det kan åpne nye dører.

Om vi kan vise et prosjekt som demonstrerer verdien av å la by og stasjon tvinne sammen får kanskje debatten noe å snakke sammen om, noe visuelt alle parter kan ta stilling til?

Denne innfallsvinkelen preger prosjektet vårt. Vi takker ja til avisintervjuer og til å presentere prosessen vår lokalt, og reaksjonene speiler tilbake på prosessen igjen.

Inviterer til jernbanekonferanse i Bølgen

Tar togdebatten et kritt videre

- Vi må få tempo i prosessen, sier Tore Hansen og ordfører Rune Høiseeth. Torsdag inviterer de folket til jernbanekonferanse i Bølgen.

LASSE NORDHEIM
lasse.nordheim@op.no
095 83 728

Hvor skal togstasjonen ligge? Og selve trasen, hva er den ideelle plassering? Spørsmålene har holdt byutviklingen et jerngrøp i flere år allerede.

Nå samler Plattform Larvik, med ordfører Rune Høiseeth og næringsformidler Tore Hansen i spisen, trøppene for å komme enda et lite skritt nærmere en god løsning for Larvik det neste århundret.

Til kulturhuset kommer blant andre interessante stemmer som Marianne Hermansen fra jernbaneverket og samfunnsleder Lars Vidund Korbø.

For jernbanediskusjonen er avviklet står byutviklingen på enden hvil. Vi må skille tankogangen og tørre å løse litt. Spørsmålet er om det er best for byutviklingen. Så får hva som faktisk er mulig komme senere, sier Hansen.

En av mange biter

Plattform Larvik er arrangert sammen med Forum for næringsutvikling i Larvik, Larvik



HAR BYEN I BILKET? Tore Hansen (v.) og Rune Høiseeth er oppsatt av å få spilt ut stasjonen, og togplasseringen så fort som mulig. Torsdag er det konferanse i Bølgen.

FOTO: LASSE NORDHEIM

kommune, Larvik Næringsfor-

ring, Link og L.O.

Ordfører Høiseeth hjelper inn-

byggene matter opp i hospital,

men understreker at togstasjon

vil være avklart når kvelten er

omme.

Jernbanekonferansen er

hvert år et av mange som skal

minne ut i en mulighetsanalyse

og en kommuneplan. By-

analysen som ble bestilt i fori-

ge måned, er heller ikke klar for

tidlig best.

Diplomoppgave

Arkitektstudent Torjei Zakarias

Ekelund er en annen som vil bli



sure i Bølgen torsdag, med medstudenten fra NTNU holder zten på med en digge om hvordan sttektur kan formes i in-



VIL HA FAKTA: Ordføreren ønsker å få mest mulig kunnskap inn i den lokale peribørdebatten.



IDENTITET: Arkitektstudent Torjei Z. Ekelund mener det blir feil å flytte stasjonen ut av byen.

ARKIVFOTO: SIV NAKKEN

dre havn.

Ekelund forteller til the-

lande Posten at han ser en son-

trastnære plassering som abso-

lutt mest hensiktsmessig.

- Stasjonen bør ikke dyttes ut

av byen. Den må tvert imot få

lov til å være en attraktivitets-

generator og en del av Larviks

identitet også i framtiden, me-

ner så dringen.

“Stasjonen bør ikke dyttes ut av byen. Den bør tvert imot få lov til å være en attraktivitetsgenerator og en del Larviks identitet også i fremtiden” ØP 25. 03

Utopisme og realisme - en balansegang

En viktig erfaring får vi når vi presenterer prosjektet vårt under en jernbanekonferans i Larvik. Vi viser et uferdig prosjekt for en kino full av innbyggere, politikere, ingeniører og ledelsen i InterCity. Vi legger vekt på visjoner preget av nysgjerrighet og til dels utopisme. Hva er en stasjon? Hva kan den være for byen? Hva med et sjøbad?

Dette blir godt mottatt. Mange takker oss for å representere et friskt pust. "Ung science fiction." Hurra! Mission accomplished - eller...?

Vi får spørsmål om tekniske spørsmål som sporgeometri og grunnforhold, uten at vi kan svare for oss. Dette har vi ikke tenkt mye på, og i lokalavisa er det dette som ble registrert. Science-fiction-stempelet har en besk bismak, for det føles ikke som om vi blir tatt på alvor.

Dette representerer et veiskille. Vi ønsker at prosjektet skal påvirke debatten, nyansere den, men det kan se ut til at prosjektet må opp på et helt annet realismenivå for å kunne delta, og da må vi opp på et annet kompetansenivå. Herfra legger vi større vekt på å forstå sporgeometri, og vi jobber oss gjennom traseen fra vest til øst. Vi jobber også mer med å belyse de samfunnsmessige gevinstene prosjektet kan gi til by og jernbane: Den samfunnsmessige bunnlinja.



STØRDMET TIL: Rundt 150 mennesker hadde møtt opp i Bølgen, både politikere, næringsliv og privatpersoner. I første fra venstre sitter ordfører Rune Høiseith (Ap), Håkon Bergan Pedersen (kommunestyremedlem, Ap), Truls Vossak (gruppel leder, Ap), rådmann Inger Anne Spillberg, Jan Villum (gruppel leder, Venstre) og Stein Grimrud, styreleder i show-frilans.

FOTO: JOACHIM HELLENS

Jernbanekonferanse i Bølgen

Debatten som engasjerer

Bølgen var nesten fullstakt da Plattform Larvik inviterte til jernbanekonferanse i går kveld.

TRULS LIAN
redaksjon@ostlands-posten.no

Rundt 150 mennesker, både næringsliv, politikere og privatpersoner, fikk med seg arrangementet i Bølgen.

Jeg håper at vi i framtida kommer til å huske torsdag 27. mars 2014 som dagen vi hadde jernbanekonferanse, sa ordfører Rune Høiseith (Ap) da han rundet av konferansen.

Da hadde fire aktører holdt innlegg i forbindelse med valget av hvor den framtidige stasjonen og traséen skal gå.

Lars Ueland Kobro, samfunnsvitner i Telemarksforsknings, har tidligere foreslått på

hva som gjør at noen steder vokser mer enn forventet, mens andre - som Larvik - vokser dårligere enn prognosen skulle tilsa. Nå har han sett på jernbanens betydning når det gjelder byutvikling.

- Kan legge til rette

Jernbanen er ingen overordnet vekstfaktor for disse stedene. Noen steder har kommet mer eller mindre som en konsekvens av utbyggingen av Bergensbanen, for eksempel, men Bergensbanen la bare til rette for at man kunne bygge steder, sa Kobro.

Toget kan legge til rette for vekst hvis øvrige nøkkelaktører er på plass. Det handler om at noen bor der, arbeider der eller en kombinasjon.

Han forklarte imidlertid at den viktigste årsaken til at folk flyttet til steder har med kultur å gjøre.

Næringsstruktur, transport, plasser, penger og partipolitikk spiller ikke så stor rolle som mennesker, handlinger, holdninger og verdier.

Forskningen viser at hvilket parti som styrer ikke har noen betydning.

Men dere må ikke la være å stemme ved neste kommunevalg av den grunn, påpekte Kobro.

Skriver masteroppgave

Thao Nguyen og Tarjei Ekelund, larvikstudenter ved NTNU i Trondheim, skriver masteroppgave om jernbanen og mulige plassering av stasjonen i Indre havn.

Vi ser mulighetene og er ikke så kritiske til faktapplysninger som kan være til hinder, sa Nguyen innledningsvis.

De beskrev fordeler og ulemper ved forskjellige måter å bygge den nye stasjonen på.

Hovedpoenget var at de ønsket å bryte barrieren mellom byen og sjøen, noe de ville gjøre ved å flytte stasjonen vestover mot Bakkerfeltet.

Hovedtanken, som var å bygge en nedgravid stasjon, viste seg etter hvert å ikke være særlig realistisk, men studentene høstet allikevel skryt for å tenke utenfor boksen.

For tidlig å sette dato

Etter hvert foredrag fikk publikum anledning til å komme med spørsmål. Marianne Hermansen fra jernbaneverket ble spurt om man ikke kunne fastslå en dato for når trasé- og stasjonsvalget skal være klart.

Hermansen påpekte at Larvik ligger i trim til InterCity-utbyggingen - og at det dermed er to trim som skal ferdigstilles for Larvik.

Så vil man ikke sette en dato enda, sier hun.



SAMFUNNSVITNER: Lars Ueland Kobro fra Telemarksforskning fortalte om jernbanens betydning for byutvikling.

“Hovedtanken viste seg etter hvert å ikke være særlig realistisk, men studentene høstet allikevel skryt for å tenke utenfor boksen.” ØP 28.03



Arkitektstudentene Thao Nguyen og Tarjei Z. Ekelund ser med friske øyne på plasseringen av den nye stasjonen i Larvik, som de mener bør ligge under bakken her, rett bak oltboden. 2 I dag trenger man strengt tatt bare en billettautomat ved perrongen. 3 Arkitektskisse fra Carlsberg, en bydel i København, der toget er lagt under bakken og man kan løtte ned på toget. 4 Skisse av «Bølgen» på Kalvebod Brygge i København, som studentene kikker på når de jobber med overgangen fra by til vann. Foto: Kjersti Bache

Vil tvinn by og s

LYPLANLEGGING

ør vi bestemmer hvor erbanestasjonen skal ligge, bør vi kanskje spørre: Hva er en stasjon?

DET TENKTE de to arkitektstudentene i Larvik, Thao Nguyen (24) og Tarjei Z. Ekelund (25) da de valgte Larviks nye stasjon til sin masteroppgave i arkitektur ved NTNU.

– Før var en stasjonsbygning et praktbygg med billettaker, venterom og stasjonsmesterleilighet på toppen, sier Tarjei Z. Ekelund, og legger til:

– I dag er det egentlig en billettboкс. – Strengt tatt trenger vi ikke en stasjon det hele tatt. Togene er fjernstyrt og det

eneste vi trenger er perrongen, fortsetter Thao Nguyen, og jeg føler meg tatt på senga. De har jo helt rett.

Spørsmålet de stiller blir heller: Hva slags opplevelse skal de reisende få når de kommer hit og når de venter på toget? Og skal folk komme kjøpest fra A til B, eller skal vi også «fange» folk inn til Larvik?

– Utgangspunktet vårt har vært å begynne med å drømme, og så ta de tekniske utfordringene etter hvert, forklarer Tarjei.

ARKITEKTSTUDENTENE ER straks ferdig med det femte året, og masteroppgaven skal være klar i mai. Den konkluderer med at Larviks nye jernbanestasjon bør ligge i Indre havn, bare noen hundre meter fra den gamle.

– Hvis perrongen blir liggende ved Bøkkerfjellet, løser man bilproblemet

med parkeringsplass inne i fjellet. Og vi kan skape en link mellom byen og Indre havn, sier Thao Nguyen.

– En 250 meter lang perrong er påkrevet. Men en stasjon kan være hva som helst, et sjøbad, et museum eller en butikk, foreslår Tarjei Z. Ekelund.

Vi går fra Bølgen mot Tollboden. Det er like bak den gamle Tollboden de ser for seg perrongen under bakkenivå.

– Vi jobber med en slags stasjonspark. Der taket over perrongen blir en park eller en havnepromenade, som Dark arkitekter så for seg. Vi velger å legge perrongen under bakken for å fjerne barriereeffekten. Det er interessant nok en gammel idé. Min mor (Aina Aske ved Larvik Museum) sendte meg et utklipp fra ØF anno 1980, der det argumenteres for en underjordisk stasjon i Indre havn, forteller Tarjei.

Han viser en skisse fra Københavns

bydel Carlsberg, der de planlegger en stasjon som ligger under bakken, men med åpne passasjer, så det ikke blir så mørkt på perrongen. Det synes arkitektstudentene ser ut som en god løsning.

Det skal være mange nedganger til perrongene, tenker de, og ser for seg at området bak Tollboden blir knutepunkt for passasjerer, buss, drosje og parkering.

DE UNDERJORDISKE perrongene i studentenes planer, strekker seg videre østover, mot det gamle stasjonsbygget, og stikker opp i mindre nedganger.

– Konstruksjonen kan sammenlignes med et badekar som graves ned i Indre havn, og på toppen legges et tynt lokk. Oppå lokket kan en ikke bygge tungt, men en kan bruke platen som et offentlig rom, en stasjonspark. Et livlig byrom med plener, markedsplasser,



stasjon sammen

små butikker og kafeer. Som blir like attraktivt for togpassasjerer som for fastboende, næringsliv samt tilreisende med småbåt. På den måten kan stasjon og by tvinnes sammen, fortsetter han.

- Hva med et sjøbad i forbindelse med stasjonen? Vi har sett flere fine eksempler i København.

Tarjei myser mot utstikkeren der Pakkhuset ligger.

Siden januar har de to studentene skissert seg fra det ene alternativet til det andre. Med tilbakemeldinger fra sine veiledere.

- Målet er at toget ikke blir en barriere, men en møgle mellom havna og byen, sier Thao.

I masteroppgaven har de bystrukturen, skilteknjene, bebyggelsen og traséalternativene som premiser.

- Foreløpig kan det se ut til at en nedsenket perong i Indre havn vil få et pro-

blem med det bratte stigningsforholdet mot vest. Men kanskje lar det seg lettere løse i framtiden, når arbeidene skal i gang? spør Thao.

I dag er Larvik stasjon et bygg med Narvesen-kiosk og venterom. Tarjei og Thao har sett på mange stasjoner rundt i verden. Tarjei har studert et år i Tokyo, der jernbanen er et digert nett under bakken.

- Mange stasjoner er nesten miniatyrbyer. De er et sted der man kan klippe håret, spise, handle og møte mennesker, reflekterer Thao.

De har laget en skisse der parken på Bøkkerfjellet dras ned og blir tak over jernbaneperongen.

- Tenk å vente på toget under et tre, se ut mot horisonten, og når toget suser inn, vet du at du må gå ned.

De to kikker drømmende opp mot Bøkkerfjellet.

DET VAR Thao som fikk ideen til masteroppgaven. Hun syntes det var naturlig å spørre Tarjei om han ville samarbeide.

- Jeg syntes det ville være fint om Larvik fikk et løft. Nå er det plassering av jernbanestasjonen som sinker mange prosjekter i byen. Derfor synes jeg det var spennende å stikke handa inn i «vepsebolet» som stopper så mye.

De gikk i samme klasse på videregående og er gode venner. En fordel når man skal jobbe sammen med en så stor og vanskelig oppgave.

- Det er fryktelig morsomt å jobbe med dette, sier Tarjei Z. Ekelund engasjert.

- Vi får ideer, tester dem ut og går videre, forteller Thao Nguyen.

I forrige uke la de fram sine tanker på det store jernbanemøtet i Bølgan og høstet positiv respons.

- Jeg tror flere lytter til oss fordi vi ikke

representerer noen økonomiske interesser. Det var lærerikt å møte prosjektlederen fra Jernbaneverket og få innspill, sier Tarjei.

Nå gjenstår beinhardt arbeid med å få masteroppgaven ferdig.

- Vi har utforsket og utfordret dagens stasjonsarkitektur ved å søke etter en helt ny visjon for framtidens stasjon i Larvik.

Thao Nguyen og Tarjei Z. Ekelund vet at de har valgt et utrolig komplekst prosjekt. Men ulikt jernbaneverket og Norconsult som har jobbet for dem, har de to arkitektstudentene kunnet drømme, stille spørsmål og tenke helt nytt - på alle plan. Med ett utgangspunkt: Å prøve å finne hva som er best for Larvik.

KJERSTI BACHE

93422733

kjersti.bache@op.no

TRASÉ

Horistontalgeometri

Grunnen til at det bygges ny traseer i forbindelse med InterCity-utbygging er til dels ønsket om høyere hastighet. Gjennomsnittshastigheten på Vestfoldbanen er i dag 63 km/t, og det skyldes at traseene har krappe svinger. Det ligger i kortene at dette gjør det vanskelig å konkurrere med bil.

I InterCity er det en målsetning om en hastighet på 250 km/t, og dette krever en svingradius på 4000 meter. Samtidig går den nye generasjonen tog (Stadler Flirt) ikke raskere enn 200 km/t, og lokale forhold gjør at det i praksis ikke vil være mulig å gå i 250 km/t spesielt lenge. Det er heller ikke InterCitys intensjon. Om lyntog var hensikten burde traseene gått i bortimot rette linjer og kun treffe byen som lå nære nok. InterCity handler om å knytte sammen byene på Østlandet.

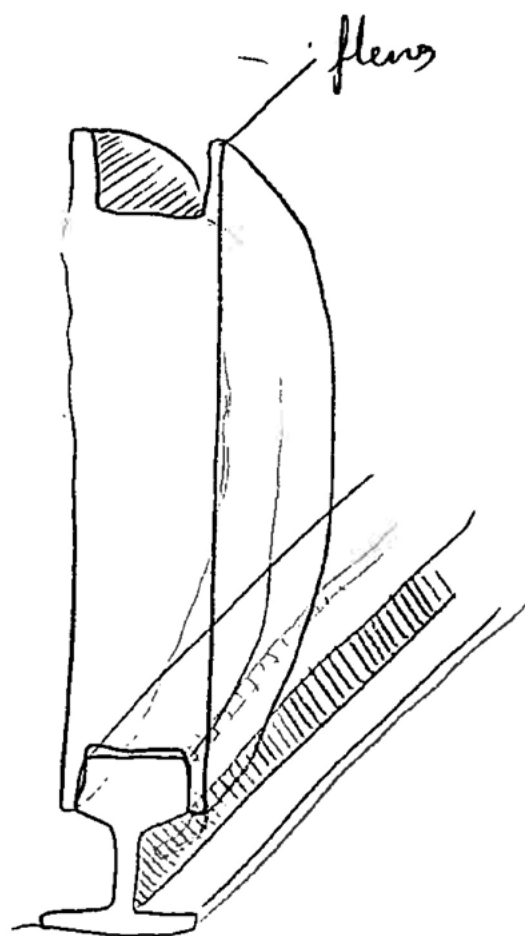
Traseen vi har valgt følger til dels gammel sporgeometri. Det betyr at toget må sakke ned før og etter Larvik. I cirka 1,3 kilometer vil toget holde 80 km/t med svingradier ned mot 400 meter. Det er planlagt at alle tog skal stoppe i Larvik, så tidstapet er i praksis lite.



Vertikalgeometri

Normalt stigningsforhold for nye InterCity-traseer er **12,5 %**. Det betyr en stigning på 12,5 meter per 1000 meter horisontal forflytning. Det strenge kravet skyldes den lave friksjonen mellom stålhjul og stålskinner, og brattere/slakere stigningsforhold kan skape problemer for særlig tungt lasta godstog.

Samtidig: *“Ofte vil det bli så dyrt å oppnå en så slak stigning at vi må akseptere en brattere vertikalkurvatur.”* JBV *“Slik fungerer jernbanen”*. **Minstekravet er derfor satt til 20 %, og det er dette tallet vi forholder oss til.**



Vår trasé

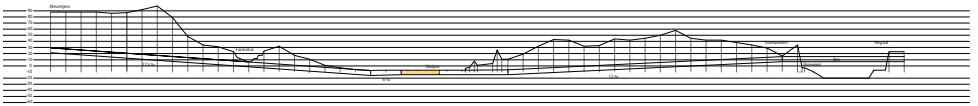
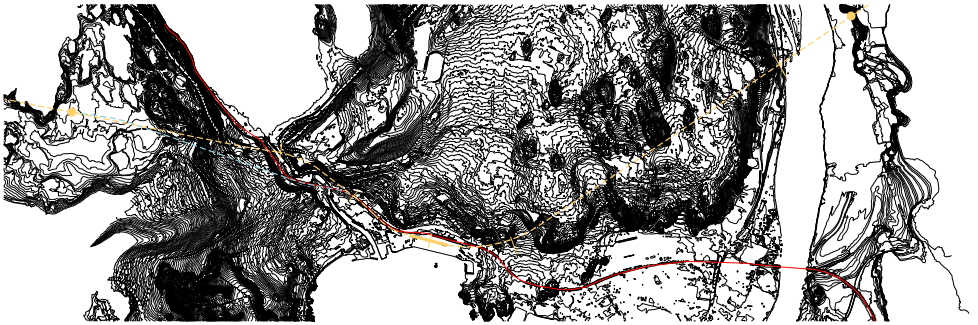
Under jernbanekonferansen påpekes det at en underjordisk stasjon gjør det vanskelig å nå opp til det regulerte trasépunktet i vest, hvor Larviktraseen skal møte Eidangerparsellen, forutsatt kravet om 12,5 ‰. På veien skal traseen også forsere Farriselven, uten å forstyrre Farriskilden på kote - 50. Det er veldig mange faktorer som skal klaffe.

Ole M. tipser oss om at det er lurt å tegne et traséprofil for å få oversikt over hvordan stigningsgrad endrer seg gjennom traséen. Traséprofil er en vanlig kommunikasjonsform i jernbaneplanlegging.

Her ses utfordringen tydelig: Forutsatt traseen skissert av Norconsult er det altfor bratt opp til Farriselve, der Nordconsult har satt en minimumshøyde for kryssing på bro basert på springflo. Hva om traséen gikk i tunnel under elva?

Problemet forplanter seg. Nå er det for bratt opp til regulert punkt i vest - 21 ‰. Det er ikke mye over grensen, men litt.

Farriselve faller over 20 meter fra Farrisvannet til havet. Kan traseen krysse under Farriselve nærmere Farrisvannet for å gjøre stigningsforholdet mindre? Vi tegner en ny trasé og et tredje traséprofil, og her løser det seg. Største stigningsgrad er 17,4 ‰, og det gjør at vi har litt slingring dersom det viser seg at traseen eller stasjonen må ligge lavere på et punkt.



SAMFUNNSREGNSKAPET

Befaring Holmestrand

Vi reiser på befaring til Holmestrand, der en stasjon sprenges inn i fjellet. Ordfører Alf Johan Svele snakker om det magiske ordet "ambisiøst" og om å heve blikket i lokaldebatten.

Stasjonen har en heis som knytter bebyggelsen på et platå til stasjonen og resten av byen. Det er et kraftig bygrep som syr sammen byen, samtidig som det øker kundegrunnlaget til stasjonen. Det var imidlertid veldig vanskelig å få Jernbaneverket med på ideen, da de av prinsipp ikke driver med bygging av bymessige tiltak. Heisen lå i en ansvarsmessig gråsoner.

Det var også vanskelig å få med seg befolkningen på heisen. "Det er vanskelig for politikere å overbevise befolkningen om at nytt er bra. "Det ække bare tegninger som ska te! Vi må vise befolkningen at vi **mener** noe. En må våge."

I vårt prosjekt leter vi bevisst disse gråsonene mellom bygrep og stasjonsgrep. Hvorfor det? Hva er gevinsten? Vi tror at gevinsten ligger i de langsiktige positive effektene av å tenke helhetlig. Stasjoner genererer aktivitet, men ikke alene. Dagens stasjon i Larvik er muligens et eksempel på de langsiktige negative effektene av en stasjon som i liten grad spiller på de stedlige kvalitetene: Storgata ligger brakk og byen henvender seg stadig mer mot nord - bort fra vannet.

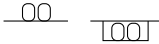
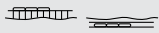
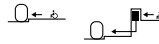
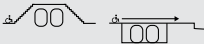


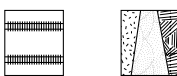




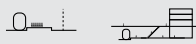



Regnskapet

Stasjonen vi har tegnet forutsetter en underjordisk stasjon for å kunne bruke bakkeplanet til byrom hvor stasjon og by kan møtes på en positiv måte. Denne forutsetningen innebærer i seg selv en høyere investeringskostnad på grunn av komplisert konstruksjon.

Stasjonen vår er en bystasjon. Byrommene og bykvalitetene som er generert kan få stor betydning for framtidens Larvik. Dette vil igjen slå tilbake på stasjonen: En by i vekst som samtidig er tett integrert i stasjonen skaper et større og forhåpentligvis fornøyd kundegrunnlag.

Vi håper at dette kan motivere til dialog mellom Jernbanelog, by og befolkning - en dialog som er mulighetsorientert heller en begrensningsorientert.

Billig konstruksjonsform		Dyr, vanskelig konstruksjonsform
Bro over Farriselva		Tunnell under Farriselva
Perronger universelt tilgjengelige		Perronger ikke universelt tilgjengelige (heis)
Indre Havn ikke universelt tilgjengelig		Indre Havn universelt tilgjengelig
Broer = svak sentrumsutvikling		Barrierefritt = sterk sentrumsutvikling
Knutepunktavvikling på attraktiv tomt		Kompakt knutepunktavvikling i vest som gjør muligheter ut av begrensningene
Arealbruk bakkeplan: Spor		Arealbruk bakkeplan: Poesipark, sjøbad, markeds plass, aktivitetspark
Dedikert parkeringsbygg		Kombinert by- og stasjonsparkering
Kiss'n'ride		Monument og historiefortelling
Venterom		Mathall og trikkestall
Stasjonsbygg		Byrom
Monofunksjonelle perronger		Perronger knyttet til bygulv og forretninger
Uavklart møte med Herregården		Banen går under Herregården

