

NESTE STASJON: LARVIK

thao nguyen / tarjei ekelund

masteroppgave i arkitektur 2014 NTNU
veileder: ole møystad

intensjon og oppgave

Intensjon

- Å lære om den arkitektoniske utformingen av en ny jernbanestasjon med hensyn til tekniske krav og estetikk.
- Å få et reflektert forhold til hva en jernbanestasjon kan bety for en by, positivt og negativt
- Fordypning i hvordan jernbanestasjonen, som knutepunkt og offentlig byrom kan gi mest mulig til byen.

Målsetning

Oppgavens mål er å prosjektere Larviks neste jernbanestasjon. Vi tror at vi finner fremtidens stasjon ved å heve den fra noe hverdagslig og bortgjemt, til noe attraktivt, viktig og spektakulært.

Vi ønsker å ta oss friheten til å reflektere, utforske og utfordre dagens stasjonsarkitektur ved å søke etter en ny visjon for fremtidens stasjon.

Fremtidens stasjon

Hva er en stasjon? Og hva er fremtidens stasjon? På 1800-tallet var stasjonen et påkostet praktbygg, men med fjernstyring og billettbokser har stasjonstypologien endret seg. Stasjonsbygget er kanskje ikke like viktig. Hva er så stasjonen? Er det perrongene? En billettboks i et glasskur? Busstoppet ved siden av det?

I stasjonens nye og friere form ligger det muligheter. Hva er Larvik stasjons svar på denne utviklingen?

bakgrunn (larvik og intercity)

InterCity og trasévalg

Larvik er 12. stopp på Vestfoldbanen, og faller under InterCity-satsningen. Den innebærer **nye dobbeltspor-traseer** som tillater høyere hastigheter, og **nye stasjoner**. Bakgrunnen for satsningen er befolkningsveksten i Oslo-området.

En klar intensjon fra Jernbaneverket er at stasjonene får **sentral plassering, danner effektive knutepunkter, og omringes av høy arealutnyttelse**

Arbeidet tar utgangspunkt i Oslo. Larvik er i siste fase, og trasé og stasjon skal stå klare i 2030. For øyeblikket er ingenting avklart, men **fire traséalternativer har blitt utredet**.

Dette prosjektet tar utgangspunkt i den sørligste traseen, som gir stasjon og perronger på samme tomt som dagens stasjon: Indre Havn, på bakkeplan. Tomten er anbefalt i dagens områdeplan, og de andre alternativene er etter vår mening ikke sentrale nok.

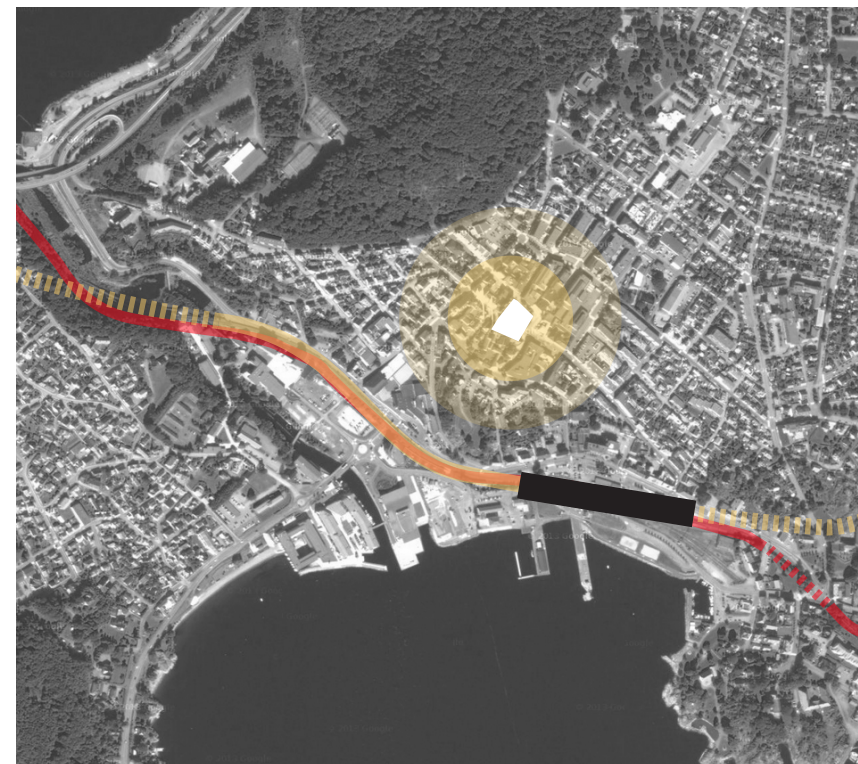
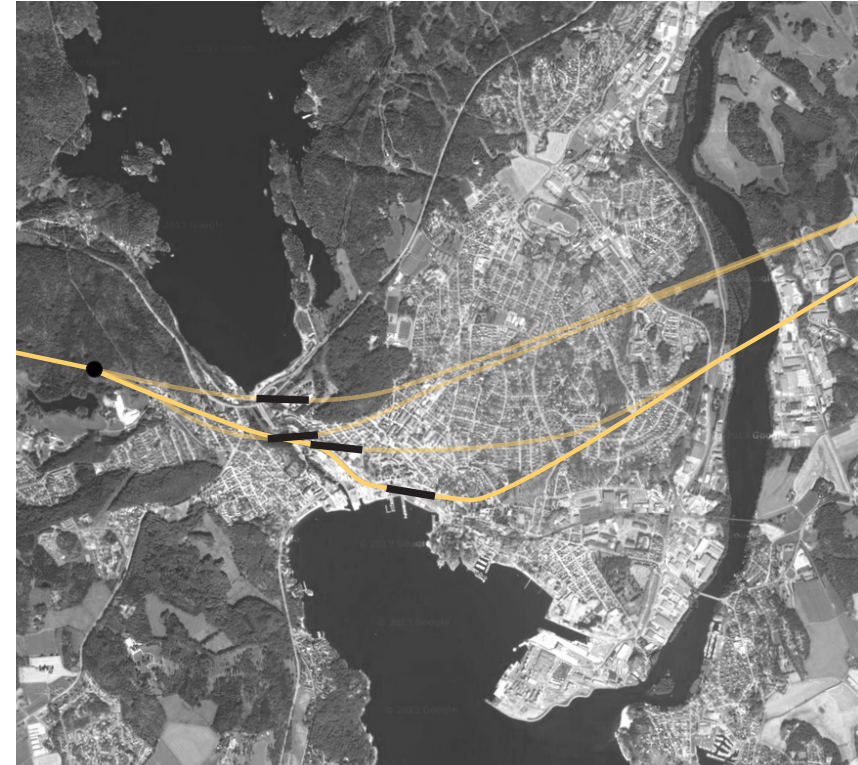
Larvik - en søvnig kystby

- By og kommune i Vestfold
- 43 258 innbyggere
- Kjent for: Danskeferja, Thor Heyerdahl, Farris og Bøkeskogen.
- Byvisjon: Fjordbyen

Larvik har sine utfordringer. Innbyggerne blir stadig eldre, de unge flytter ut og få flytter tilbake. Bil er det foretrukne framkomstmiddel.

Det historiske sentrum rundt torget sliter med lite aktivitet fordi det utkonkurreres av kjøpesentre i periferien av byen.

Jernbanen ligger som en **barriere mellom by og fjord** i sør, og gjør fjordbyvisjonen vanskelig å oppnå. Storgata forvitrer, og mange bygg står tomme. **Jernbanediskusjonen går høylytt** - mange ønsker å få jernbanen ut av byen, og **forholdet mellom kommune og Jernbaneverket er anstrengt**.



indre havn i dag



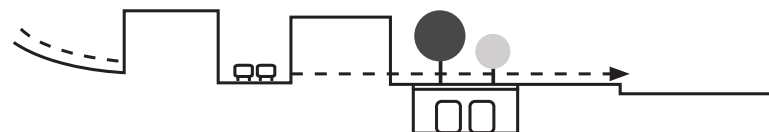
hovedgrep

1

Underjordisk trasé og stasjon

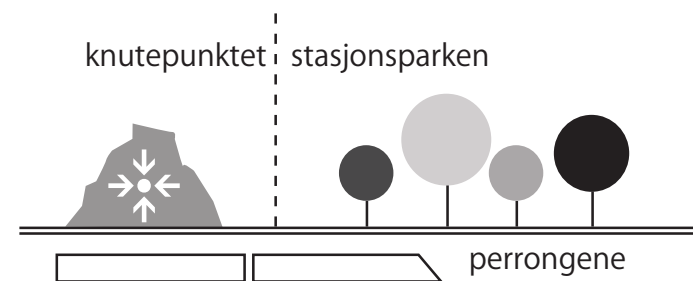
Konstruksjon: Åpen byggegrop med tynt lokk

Lokket danner utgangspunktet for et nytt offentlig rom hvor Larvik kan nå sin fjordbyvisjon. Når stasjonsbygget ikke lenger er nødvendig blir det offentlige rommet et sted hvor stasjon og by kan møtes.



2

Programmeringsprinsipp: 3 tyngdepunkt



Bakkeplan, vest: Knutepunktet

Bøkkerfjellet brukes som utgangspunkt for et infrastrukturelt knutepunkt.

Bakkeplan, øst: Stasjonsparken

Lokkonstruksjonen kan ikke bebygges tungt, og programmeres som en serie offentlige rom som styrker bebyggelsen. Områdeplanen videreføres innenfor planens nye premisser. Nedganger til perrong vever jernbanen inn i det hverdagslige bruksmønsteret.

Under bakken: Perrongene

Perrongene følger sporene med ned i bakken. De mer skjermede servicefunksjonene tilknyttet tog legges også ned på perrong, der de gjør mest nytte for seg.

sirkulasjon og bygrep



Buss Gang/Sykkel Bil Fjordbuss Trikk

Sirkulasjon

Bøkkerfjellet brukes som utgangspunkt for et infrastrukturelt knutepunkt som fordeler trafikken i vest. Nedganger i øst vever stasjonen inn i mer hverdagslige bruksmønstre.



Knutepunkt Park Torgrom

Byrom

Knutepunktet er også et spennende byrom. Med mathall, monument, Bøkkerfjellet og mye aktivitet vil rommet tiltrekke også ikke-passasjerer.

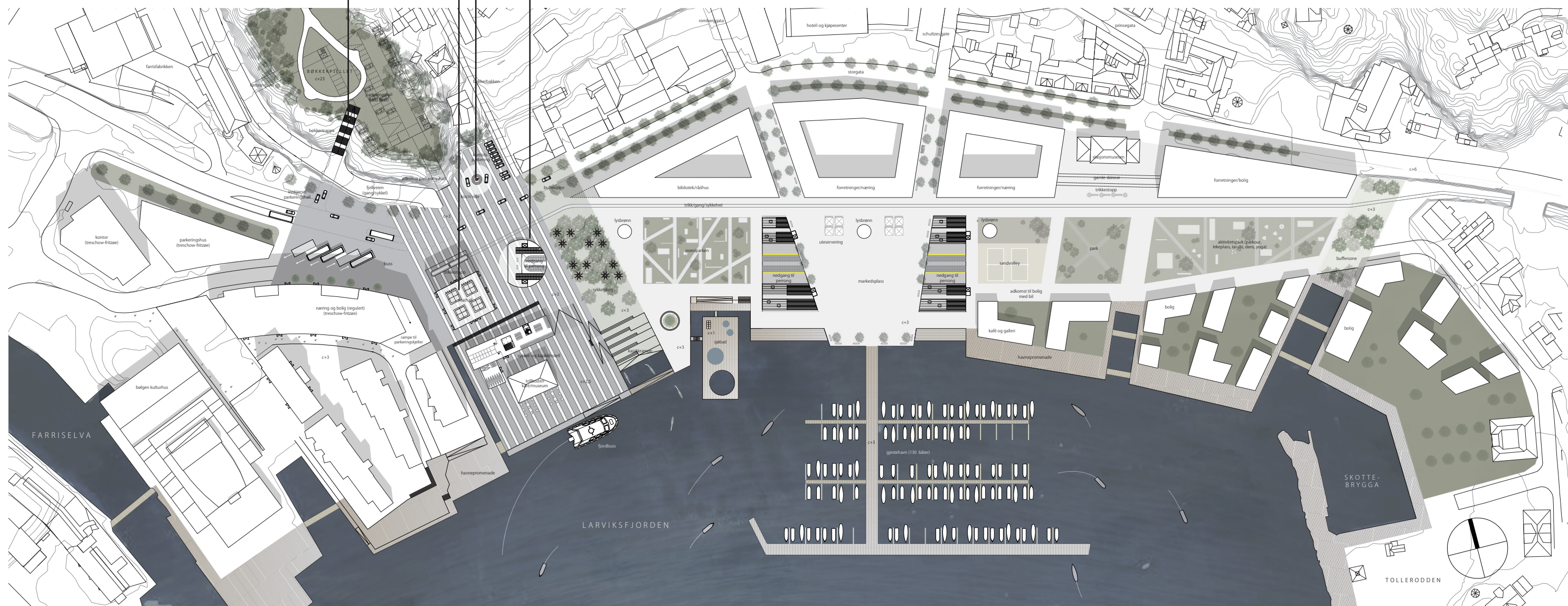
I øst spiller byen hovedrollen. Parker, torgrom og sjøbad gjør bydelen attraktiv. Kanskje blir parken en destinasjon i seg selv? Her kan byens fjordbyvisjon realiseres.

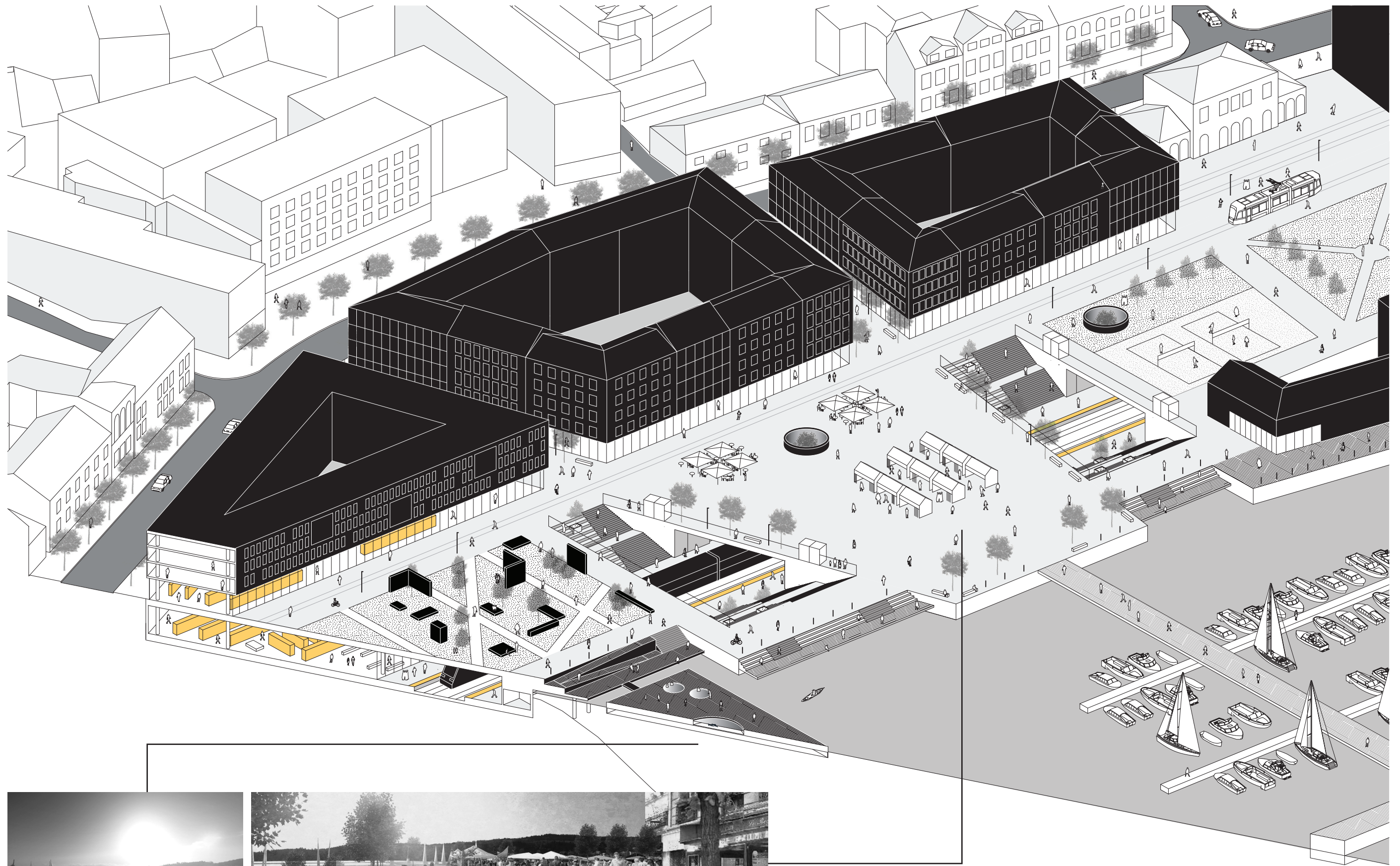


Offentlig Bolig Næring/forretning

Bebyggelse

Hovedtrekkene i dagens områdeplan videreføres: Boliger i øst, offentlig program i vest, og forretning/næring i midten. Bebyggelsen er tilpasset de nye premissene og mulighetene den underjordiske stasjonen fører med seg.





aksonometri stasjonsparken



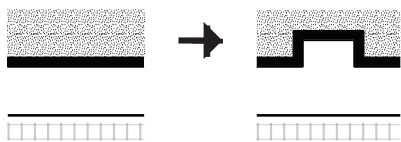
Sjøbadet



Markedsplassen

perrongutforming

Med fjernstyring og billettbokser er behovet for et dedikert stasjonsbygg mindre. Derfor er alle servicefunksjoner tilknyttet togstasjonen lagt ned på perrongnivå. Det er tilstrebet en ryddig og hinderfri perrong som knytter seg mot by på ulike måter.

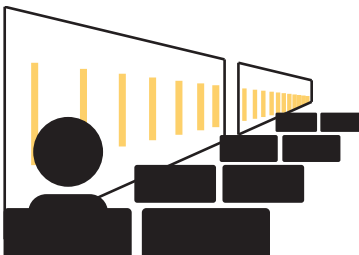
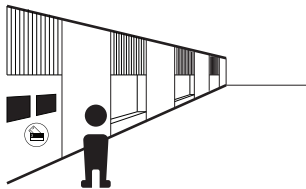
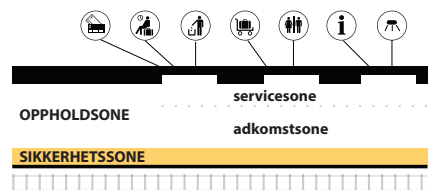
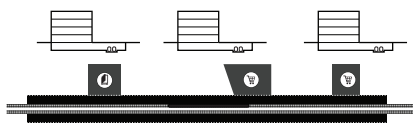
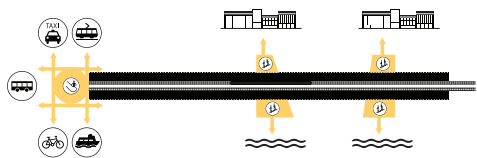


premiss 1: sidestilte perronger

Stasjonen har sidestilte perronger. Det gir mindre gravearbeid i vest og øst enn midtstilte perronger. Det gir dessuten muligheten til å la **perronggulvet** utvides og gli inn i byvevet for å skape nye koblinger og byrom.

premiss 2: cut and cover

Konstruksjonsformen karakteriseres av tykke, vannsikrede betongvegger. Disse **veggene** kan støpes slik at de gir plass til rom og servicefunksjoner.



sirkulasjon

1. Langsgående rulletrapper til knutepunkt i vest
2. Tversgående trappeatrier som knytter seg til by og fjord i øst

programmering

Perronggulvet utvides og kobles til programmet til bebyggelsen over bakken - bibliotek og forretning.

møteplasser og lysinnslipp

Store lysinnslipp plasseres i ned/-oppgangene og perrongutvidelsene for å forsterke lesbarheten til sirkulasjon og møteplasser.

funksjonsveggen

Jernbanestasjonens serviceprogram samt belysning utformes som en del av konstruksjonsveggen. Dette gir en ryddig lesbarhet, sirkulasjon og en fullkommen hinderfri gangvei både for reisende og funksjonshemmede.

stasjonsopplevelse fra perrong

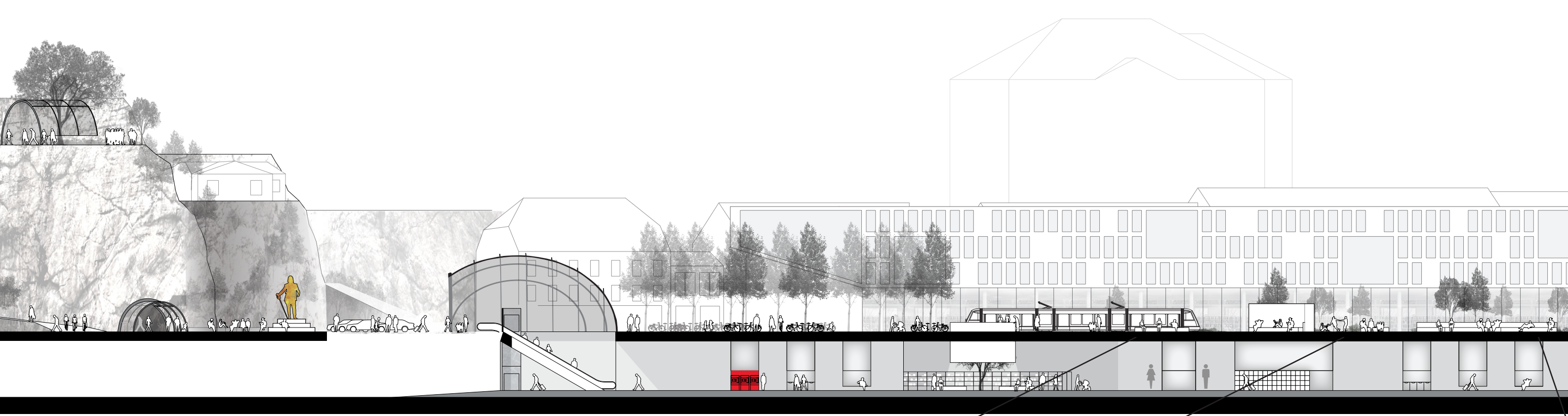
For reisende på perrong vil stasjonens konstruksjon være en taktil opplevelse bestående av funksjon, program, soner og lys i fotgjengerens rytme

stasjonsopplevelse fra toget

For reisende på toget vil konstruksjonen bidra til en opplevelse av fart og tid: Hvordan toget sakker ned, og rytmen endrer seg.



fra sørlig perrong. nisjer i betongvegg og perrongbibliotek



situasjonssnitt
perrongplan

