

SKARET

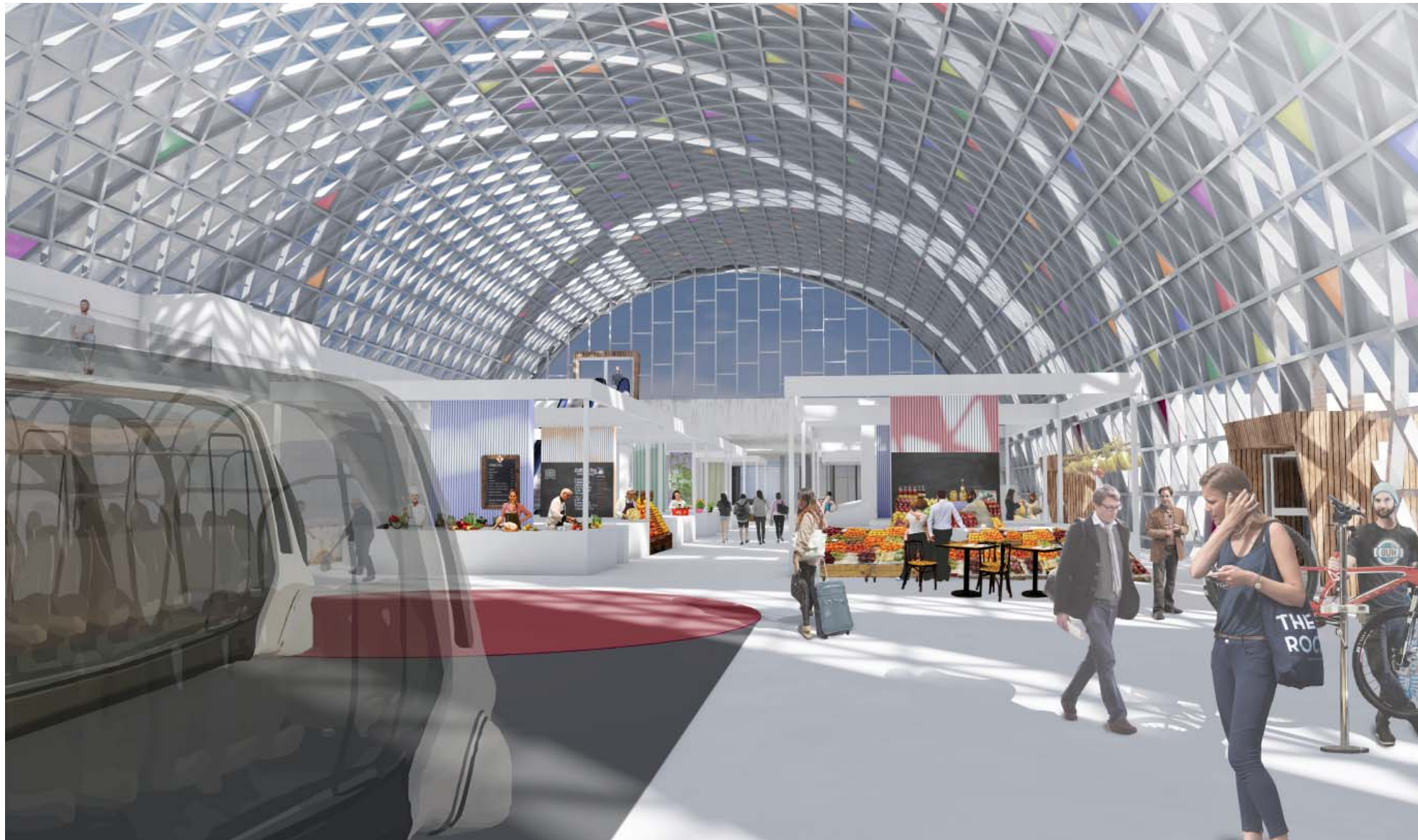
- Knutepunkt Holmestrand

Diplomoppgave NTNU, 2014/2015
Kristian Godø Eliassen & Henrik Andreas Borgnes Pfeiffer
Veileder Ole Møystad

Oppgaven

Vår diplomoppgave er en prosjektbasert byutviklingsoppgave som dreier seg om knutepunktsutvikling i forbindelse med en av inngangene til den nye togstasjonen i Holmestrand.

Oppgaven tar utgangspunkt i hvordan platået, sentrum og toget kan kobles sammen. Et knutepunkt utnytter potensialet i situasjonen og knytter det lokale nettverket sammen med det regionale. Kan knutepunktet trigge en forandring av tankene rundt Holmestrand's byutvikling?



Hvordan kan et knutepunkt på platået over Holmestrand utnytte potensialet i den nye heisen, og legge til rette for en sammenhengende bystruktur over to plan?



Nye Holmestrand stasjon blir en viktig del av ryggraden i den todelte bystrukturen med den 70 meter høye fjellveggen som skiller sentrum og boligplatået. Den nye heisen har potensiale til å knytte sammen byen og bli første steg i å utvide sentrum opp på platået. Stor lokal befolkningsvekst og nasjonal føring om fortetting langs kollektivknutepunkt skaper behov og muligheter.

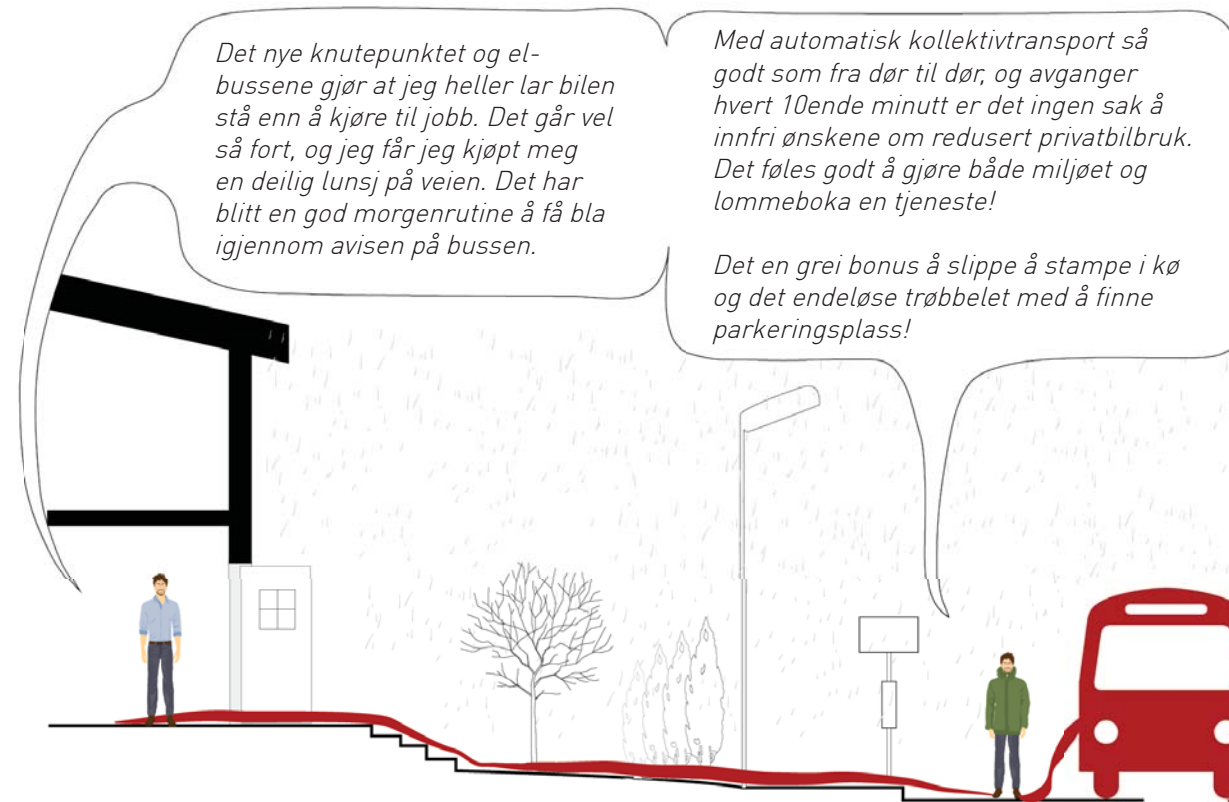
InterCity-opprustningen av Vestfoldbanen startet i 2011/2012. Den nye traséen er under utbygging og passerer Holmestrand inne i fjellet. I stedet for å fjerne Holmestrand fra togkartet får nå den lille byen ny togstasjon i Nord-Europas største fjellhall av sitt slag. Stasjonen er planlagt å stå ferdig i 2016. Den får en viktig plass i bybildet med sine tre innganger; to i forbindelse med sentrum og én via heis på platået.

Bysituasjonen i Holmestrand spesiell. Sentrum ligger mellom den 70 meter høye fjellveggen og Oslofjorden, og det er begrensede arealer som ikke er utbygget. 90 %* av Holmestrands innbyggere bor oppe på "fjellet" (Forprosjekt heis Nye Holmestrand stasjon, Rambøll).

Togstasjonens fjellheis knytter platået og Holmestrand sentrum sammen på en helt ny måte. Ved å utnytte posisjonen og potensialet i denne stasjonsinngangen kan man legge til rette for at alle beboere fjellet får sentrum og togstasjonen innenfor 15 minutter reisetid uten bruk av privatbil.

Bilen er, per i dag, Holmestrands desidert mest brukte transportmiddel. I 2009 var det kun 4% av innbyggere som brukte kollektivtransport for sine dagligeiser (Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, Transportøkonomisk institutt). Ved å utnytte potensialet i den kommende fjellheisen på platået tror vi denne trenden kan snu. Kan Holmestrandingene i fremtiden belage seg på en hverdag uten privatbil, selv pendlerne?

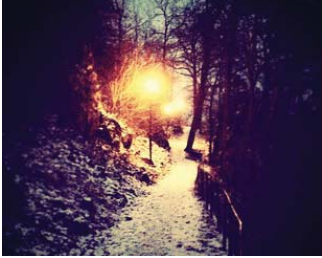
Kom og bli med meg på jobb i dag da vel! Jeg skal ned på kontoret mitt i byen, og vil vise deg hvordan jeg reiser via det nye knutepunktet!



Situasjonsplan



Vi etablerer en gangpassasje (markert i brunt) langs med fjellveggen nordover og gjenoppliver den gamle "Sikksakken". Denne treffer den planlagte fjordpromenaden på det gamle jernbanesporet nede under fjellet.



Holmestrand Stasjon: Stasjonsinngang med tilknytning til lokal-/regionalbuss, taxi og parkering.



Gamle Rove Gårds våningshus, ombygget til sanatoriebygning, i dag ombygd og del av Rove Gård sykehjem og omsorgsboliger.



Knutepunktet kobler seg på Tunnelveien. Denne er egnet for en større trafikkmengde enn Roveveien og har mulighet for utvidelse.



Roveveien, smal og kun egnet for en bil i bredden.



Nordre Klev: Dagens gang og sykkelvei mellom Rove og sentrum er bratt og smal.



Holmestrand Stasjon: Fjellhallen

Holmestrand Stasjon: Stasjonsinngang Sentrum

Handelssentrum og brygga

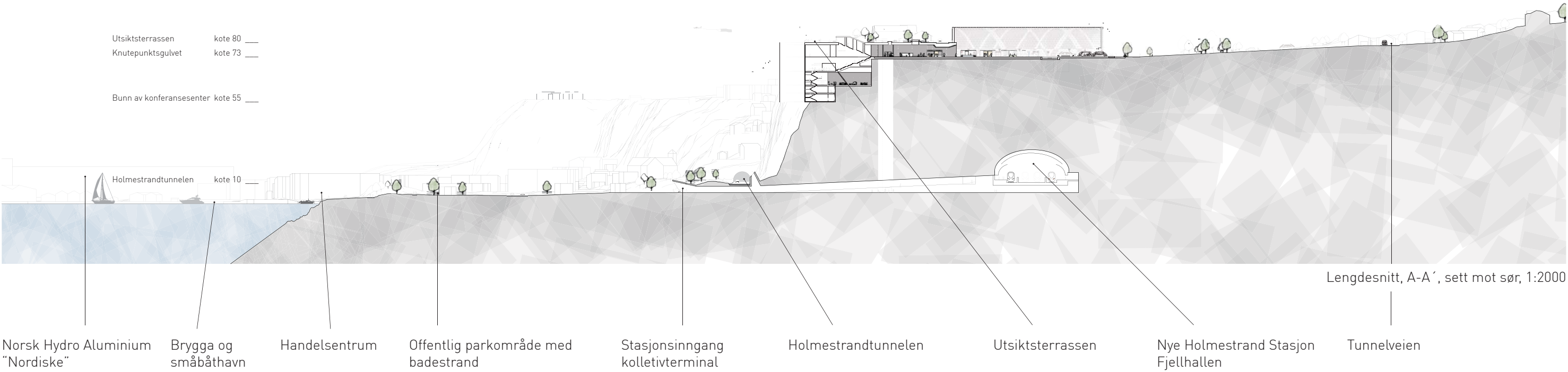


Holmestrandtunnelen

Hydro Aluminium Holmestrand



Situasjonssnitt



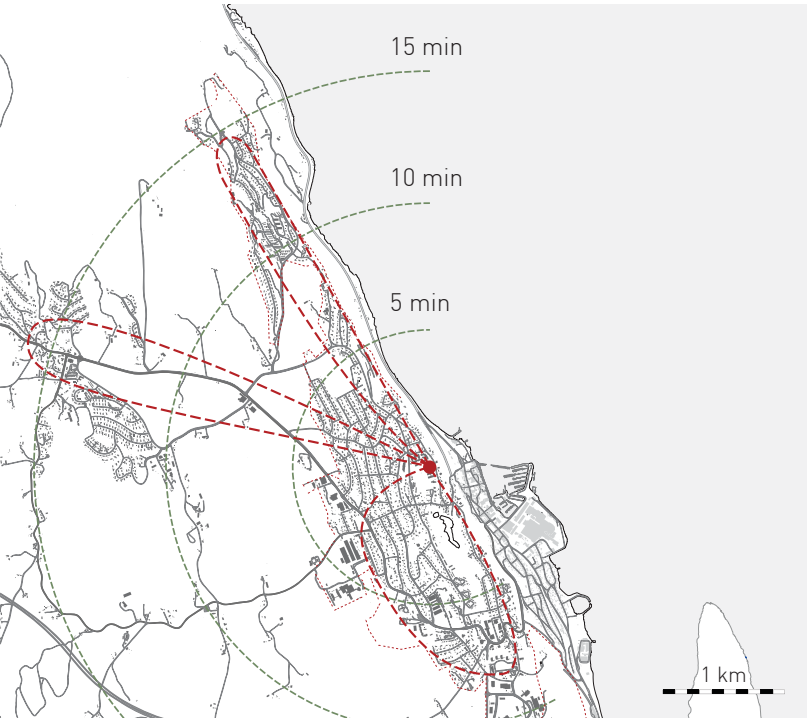
Landskapssnitt gjennom knutepunktet og koblingen til Tunnelveien i vest. Sentrum, havna og Hydro Aluminium i oppriss mot øst

Situasjon

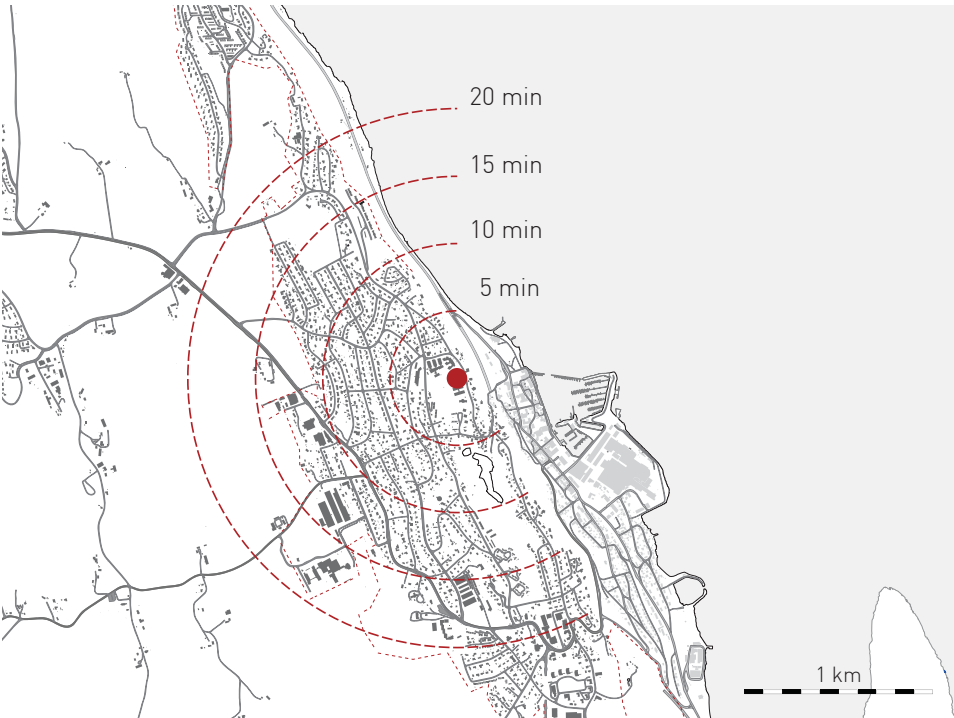
Med InterCityutbyggingen av Vestfoldbanen "flytter" Homlestrand inn i 45-minutter-sonen rundt Oslo. Holmestrands bolig- og arbeidsomland øker fra drøye 30 000 til over 1 millioner mennesker.

Allerede i 2013 var befolkningsveksten høyere enn hva kommunene anser som sin ønskede vekst og hva de planlegger ut fra. I 2014 hadde Holmestrand en vekst på 2,0 %, 0,5 % over hva de refererer til som øvre "forventning" i sin gjeldende kommuneplan. Med den nye posisjonen langs Vestfoldbanen er det ingen grunn til å tro at dette vil snu med det første. Heller tvert i mot: vi antar at det vil bli enda mer attraktivt å bosette seg i Holmestrand i årene som kommer.

De fleste i Holmestrand bor innenfor gang og sykkelrekkevidde til sentrum og togstasjonen når fjellheisen kommer i drift. Et lokalt el-bussnettverk vil bidra til at "alle" vil kunne benytte seg av det nye tilbudet. Selv de som ikke er så glad i å gå eller sykle - og på sure gråværsdager.



Sykkelrekkevidde (grønn) og foreslått el-bussdekning



Gangrekkevidde



Utbyggingsgrense

«Det er et nasjonalt mål at all transportvekst i by skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange»

- Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

«I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.»

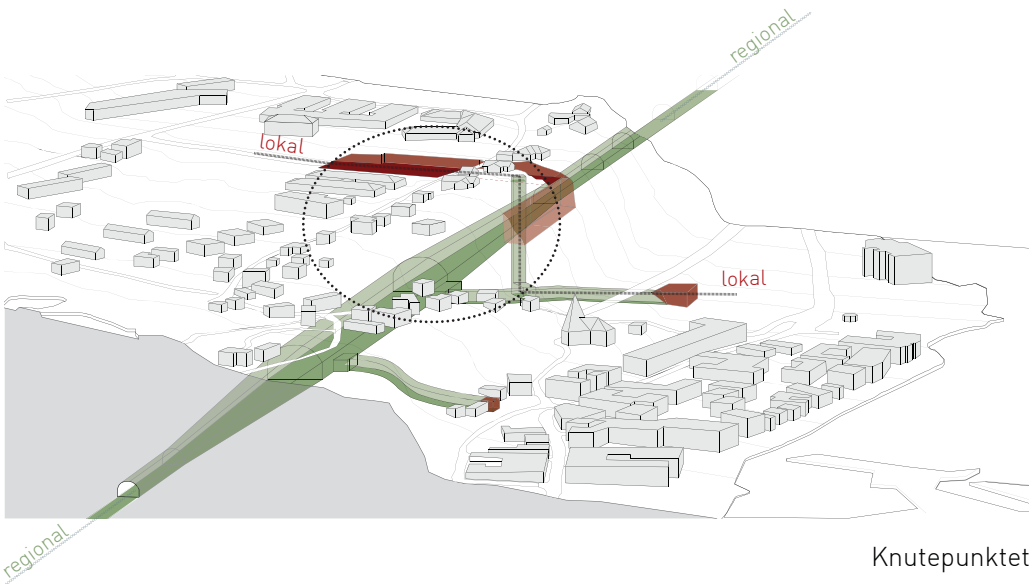
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, 26.09.14

Utbyggingsgrense for Holmestrand innføres i revidert kommuneplan i år. Hele dette området ligger innenfor gang-/sykkelavstand til sentrum med den kommende heisen. Det skal bygges med en tetthet på 4 boenheter per mål, noe som tilsvarer ca. 4 ganger tettere enn den nåværende bebyggelsen. Med en befolkningsvekst på 2 % tilsvarer dette ca. 100 boliger i året. Her kreves en urbanisering innenfor utbyggingsgrensen!



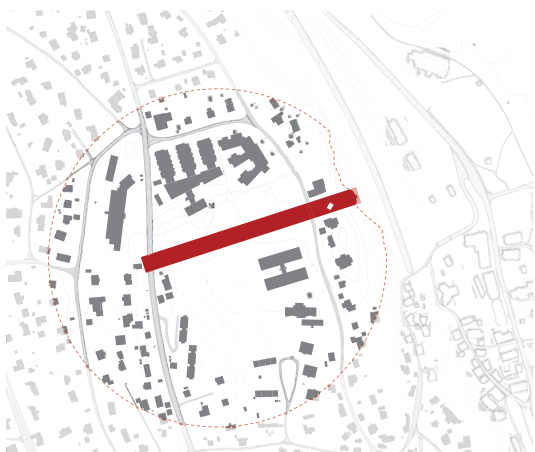
Utgangspunktet: "Heishus i eplehage"
1:10000

Vi mener at planen som foreligger for hvordan stasjonsinngangen på platået skal bygges er underutviklet. Heisen kommer opp på en tomt mellom to villaer og adkomsten blir via den underdimensjonerte Roveveien. Det skal bygges et lite heishus, 38 sykkelparkeringsplasser, en kiss´n´ride-lomme og 2 stk HC-parkeringsplasser på denne tomten.



Knutepunktet

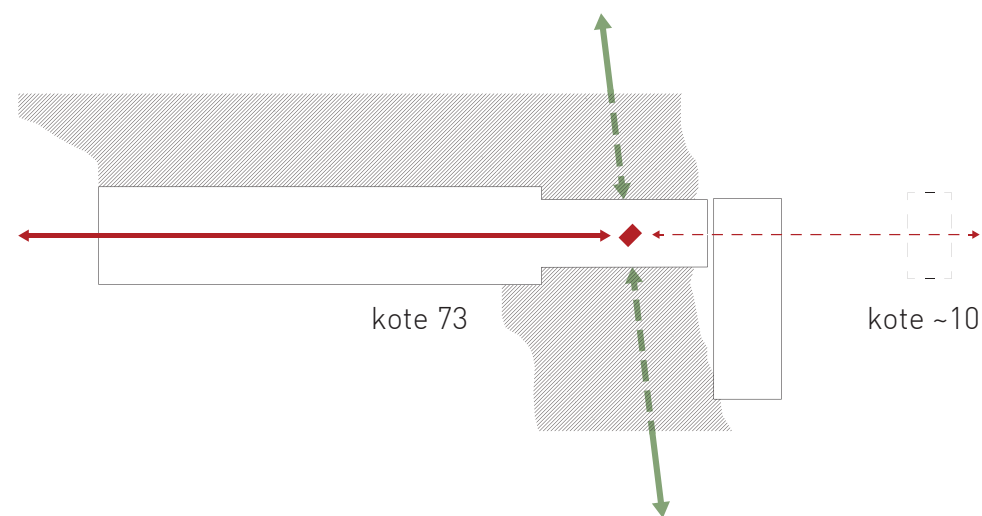
Situasjonen her oppe trenger et knutepunkt. Her er det mye potensiale for å lage en muffe mellom det lokale og regionale nettverket.



Sammenkobling og knutepunkt
1:10000

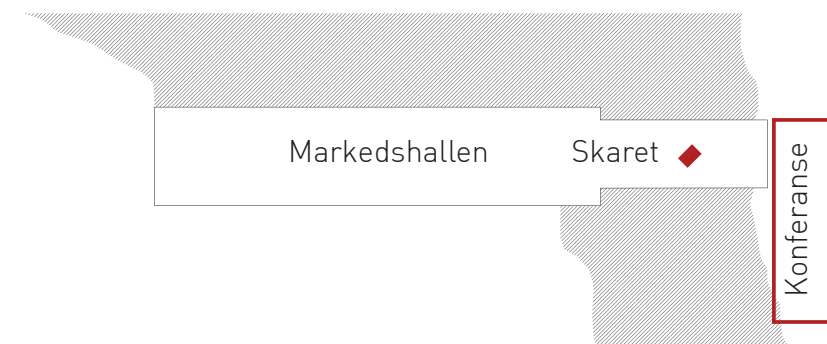
Vår løsning er å etablere et knutepunkt som kobler platået sammen med sentrum og togstasjonen på en effektiv måte. Vi lager et skar i kollen heistomten ligger på for å koble heisen sammen med landskapsnivået i vest på et flatt gulv. Roveveien går uforstyrret over skaret, mens adkomsten til knutepunktet skjer via Tunnelveien, som er bedre egnet for trafikk og evt. utvidelse. Dette trekker tyngdepunktet i knutepunktet vestover og gir mulighet for utvikling og fortetting av et større område i umiddelbar nærhet.

Hovedgrep



Organiseringsprinsipp

Knutepunktet er lineært organisert, en forlengelse av tverrforbindelsen fra Tunnelveien. Dette sikrer effektivitet og gir god oversikt. Skaret gir heisen hovedfokus og tydeliggjør vertikalpassasjen til stasjonen og sentrum. Det lokale knyttes sammen med det regionale.



Elementene

Hallen gir mulighet til å gjøre transportbyttet til en attraksjon. Ventetid mellom kollektivreiser kan snus til noe positivt. Markedet legger godt til rette for kommersiell aktivitet i knutepunktet, både som attraksjon og inntjeningsmulighet.

Skaret gir en "inn i fjellet-følelse", på lik linje med de andre stasjonsinngangene.

Konferansesenteret i fjellveggen har potensiale til å inneholde funksjoner med en spektakulær beliggenhet og utsikt samtidig som de er direkte koblet på knutepunktet, togstasjonen og sentrum.

Tilleggsfunksjonene er av både regional og lokal art; et konferansesenter, restaurant, velværeavdeling og treningssenter. Konferanseprogrammet setter knutepunktet i regional og nasjonal sammenheng slik at knutepunktet også blir en destinasjon.

Knutepunktet er mer enn kun en sluse for befolkningen.



Bedret ankomstsituasjon og systemet med de elektriske shuttlebussene gjør knutepunktet mer tilgjengelig og "synlig".

De utslippsfrie bussene gjør det mulig å kjøre helt inn i markedshallen for et behagelig og sømløst transportbytte.

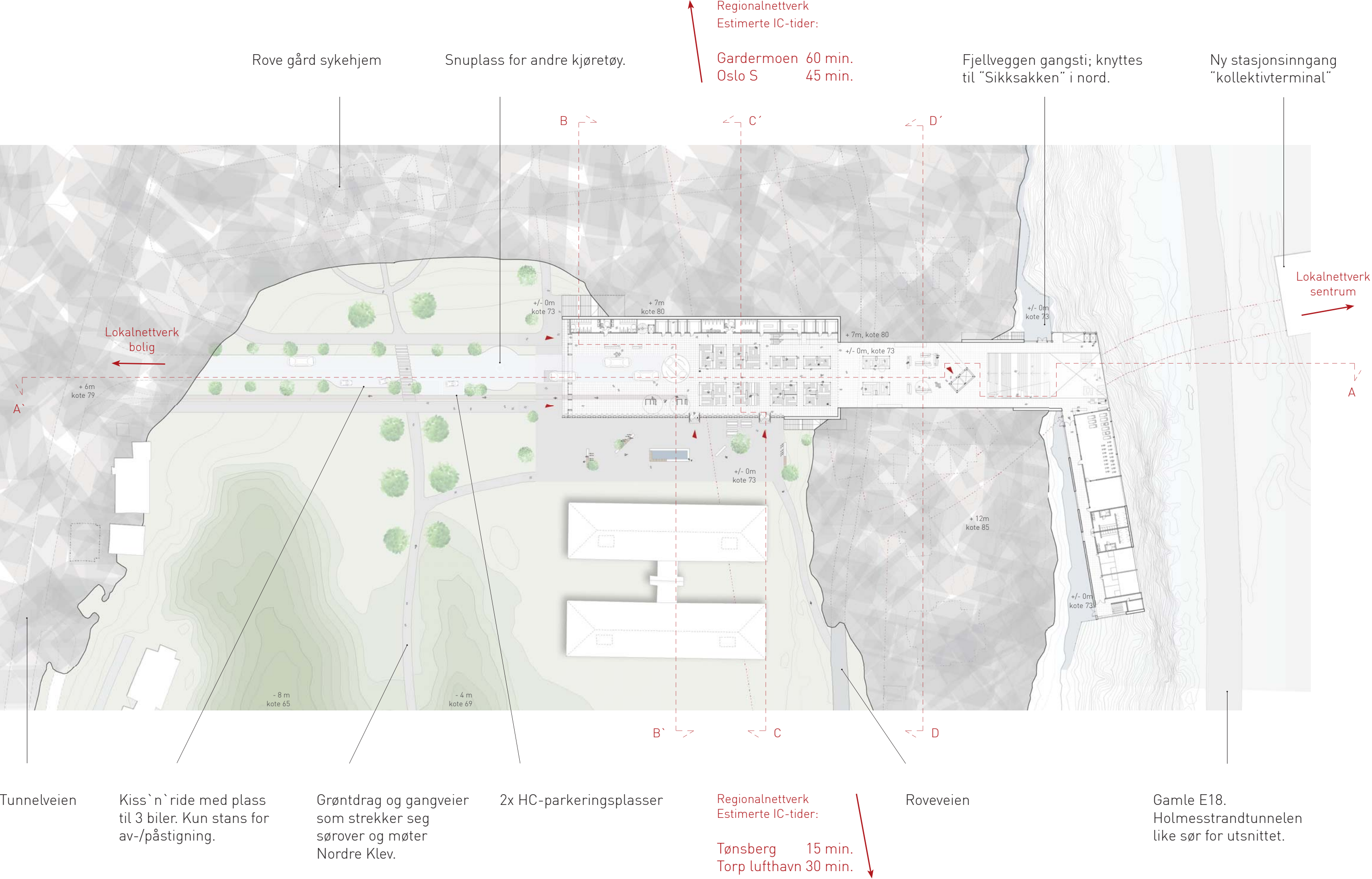


Knutepunktet i dagens situasjon på platået. Landlige og ikke-urbane omgivelser
Sett fra sørvest



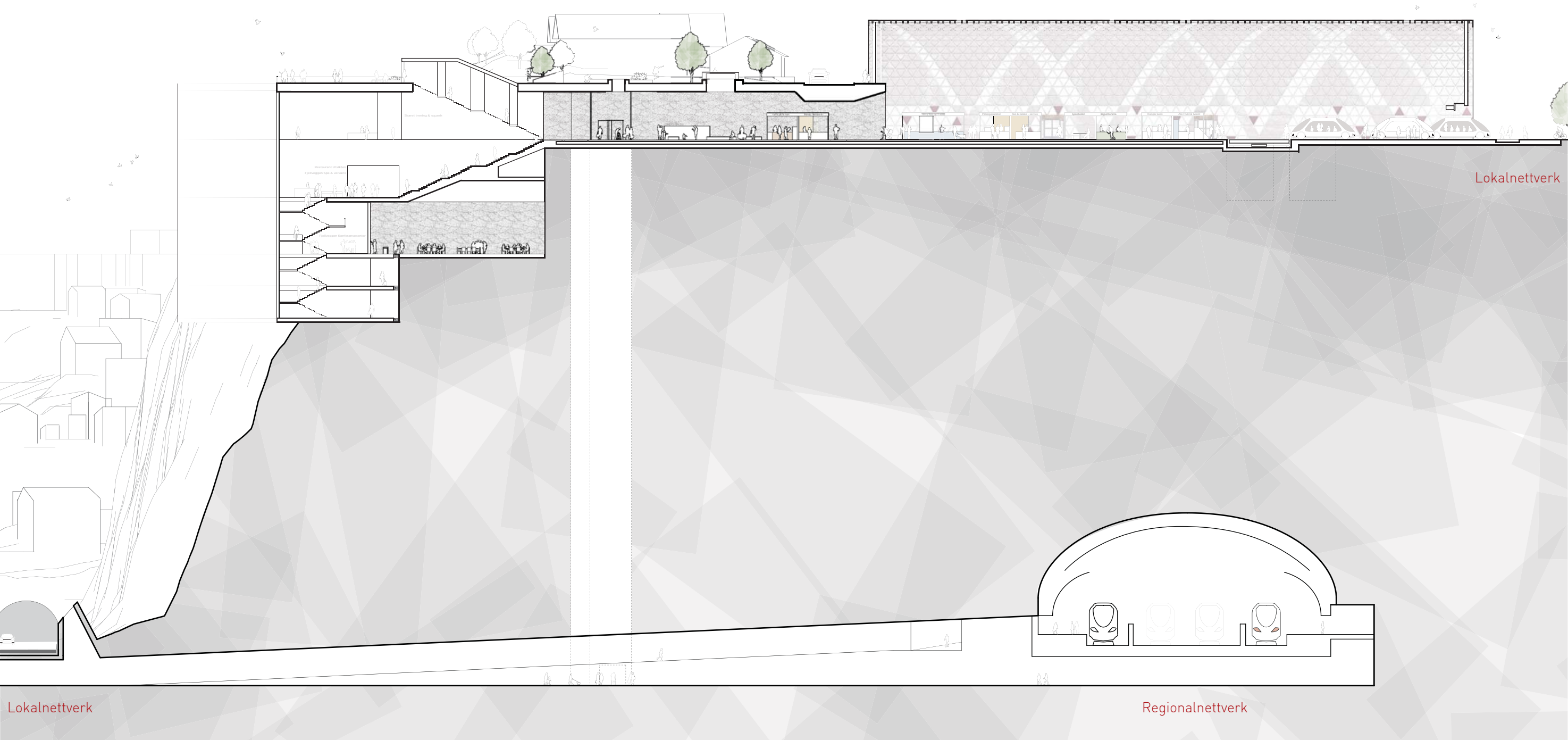
Hva vil skje her oppe?

Hovedplan



Tunnelveien Kiss`n`ride med plass til 3 biler. Kun stans for av-/påstigning. Grøntdrag og gangveier som strekker seg sørover og møter Nordre Klev. 2x HC-parkeringsplasser Regionalnettverk Estimerte IC-tider: Tønsberg 15 min. Torp lufthavn 30 min. Roveveien Gamle E18. Holmesstrandtunnelen like sør for utsnittet.

Lengdesnitt gjennom knutepunktet

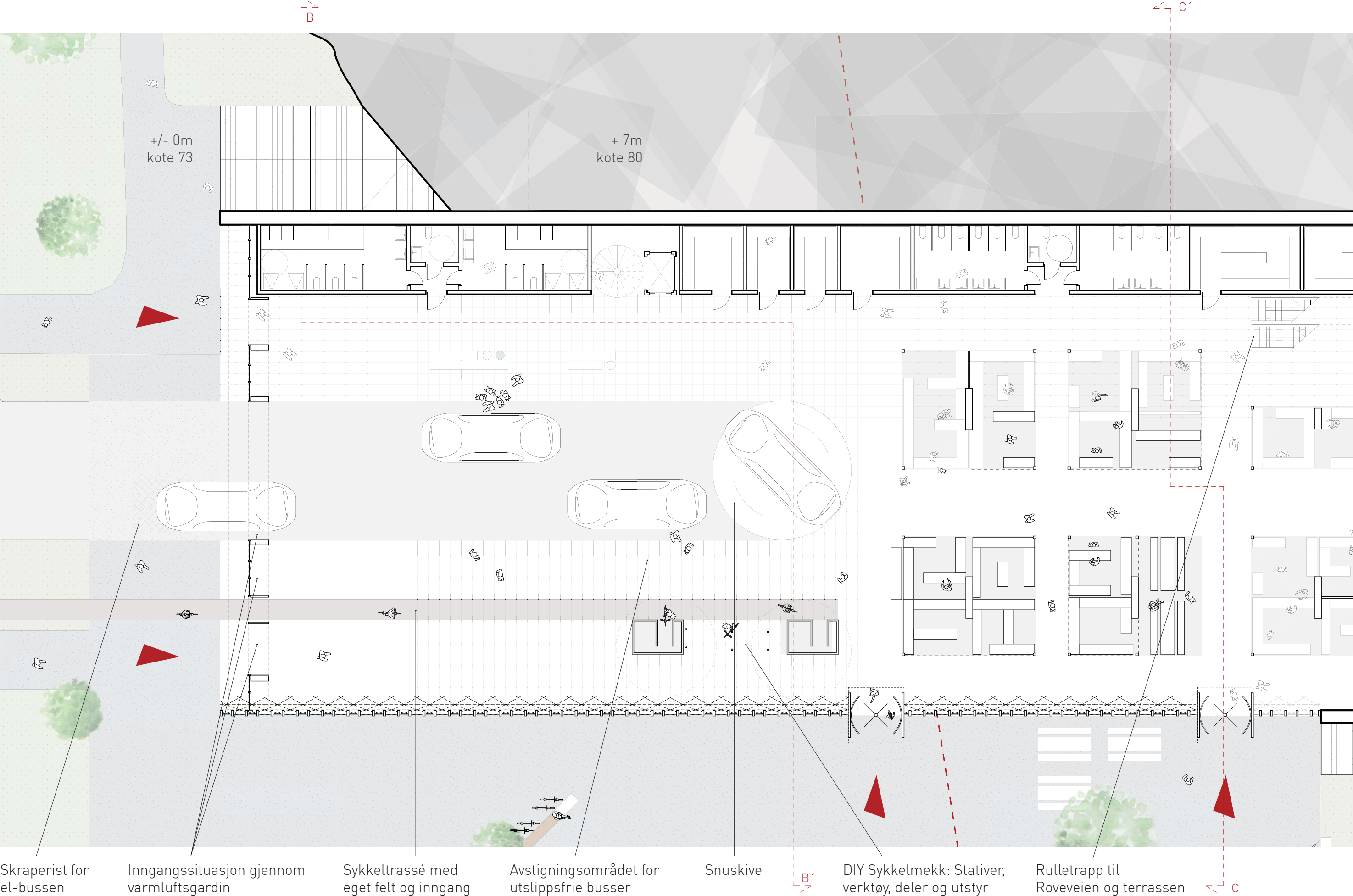


Lengdesnitt, A-A', sett mot sør, 1:500

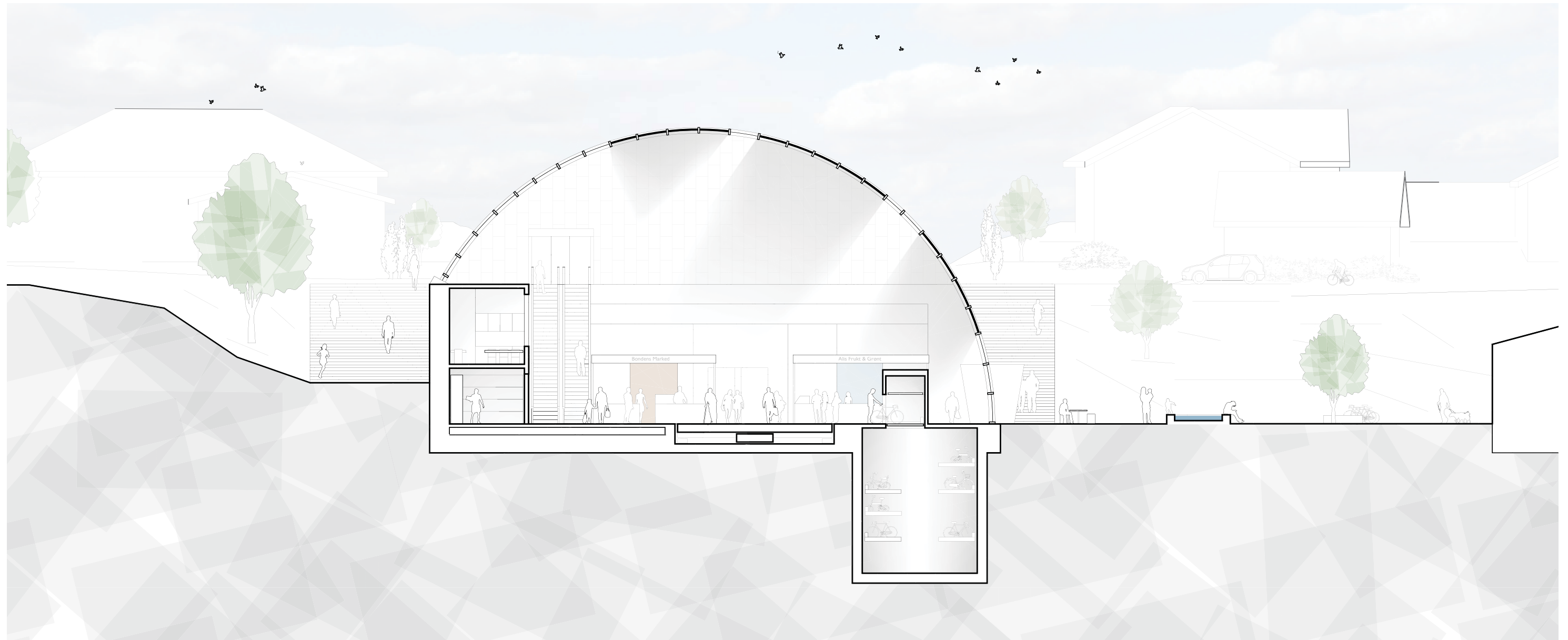
Lengdesnitt gjennom knutepunktet og konferansesenteret. Oslofjordens flotteste panoramautsikt fra takterrassen? Det perfekte sted for en utepils på sensommeren.

I øst åpner knutepunktet seg mot utsikten ved at gulvet trapper seg ned i konferanselobbyen. Vertikalen videre nedover i senteret ligger i fasaden for å utnytte opplevelsen i fjellveggen.

Planutsnitt Hallen



Tverrsnitt gjennom omstigningssonen

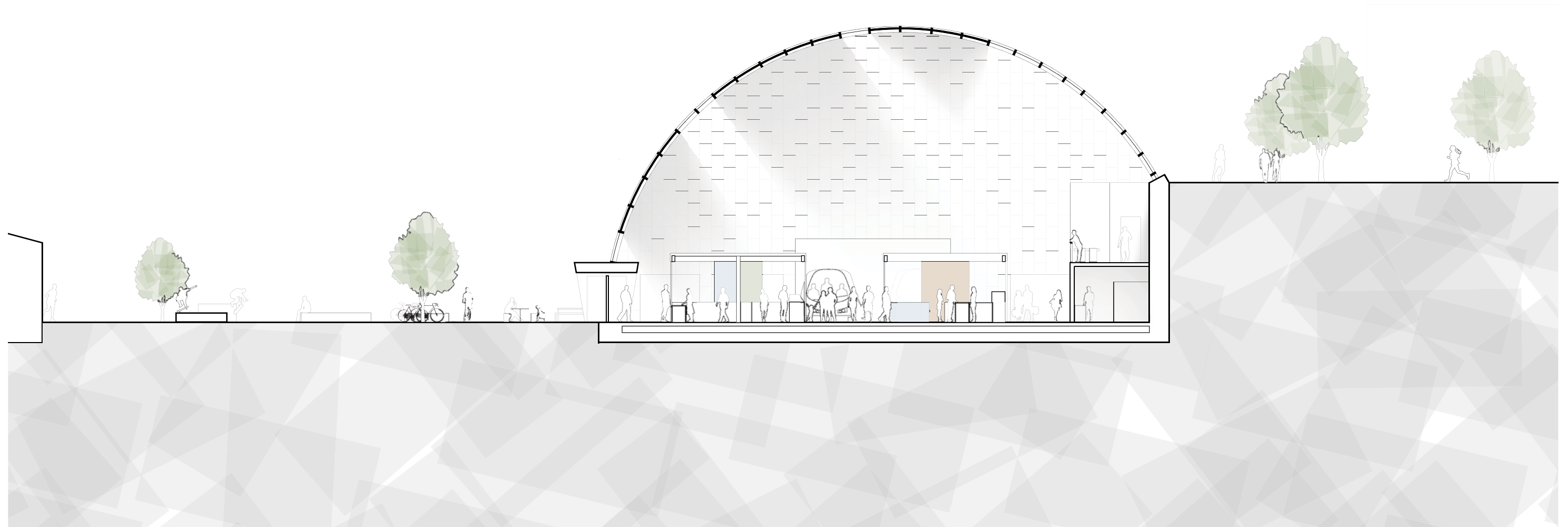


Tverrsnitt B-B', sett mot øst, 1:200

Snitt gjennom omstigningssonen; el-bussens snuskive, underjordisk sykkelparkering og lager- og ansattområder mot nord. Markedshallen, heisen og fasade mot Roveveien i oppriss.

Effektiv transportåre i midten, i forlengelse av busstrasséen og snuskiven. Denne har direkte visuell kontakt til heisen. Gavlveggen mot øst (i oppriss) er en glassfasade som åpner hallen mot utsikten.

Tverrsnitt gjennom markedshallen



Tverrsnitt C-C', sett mot vest, 1:200

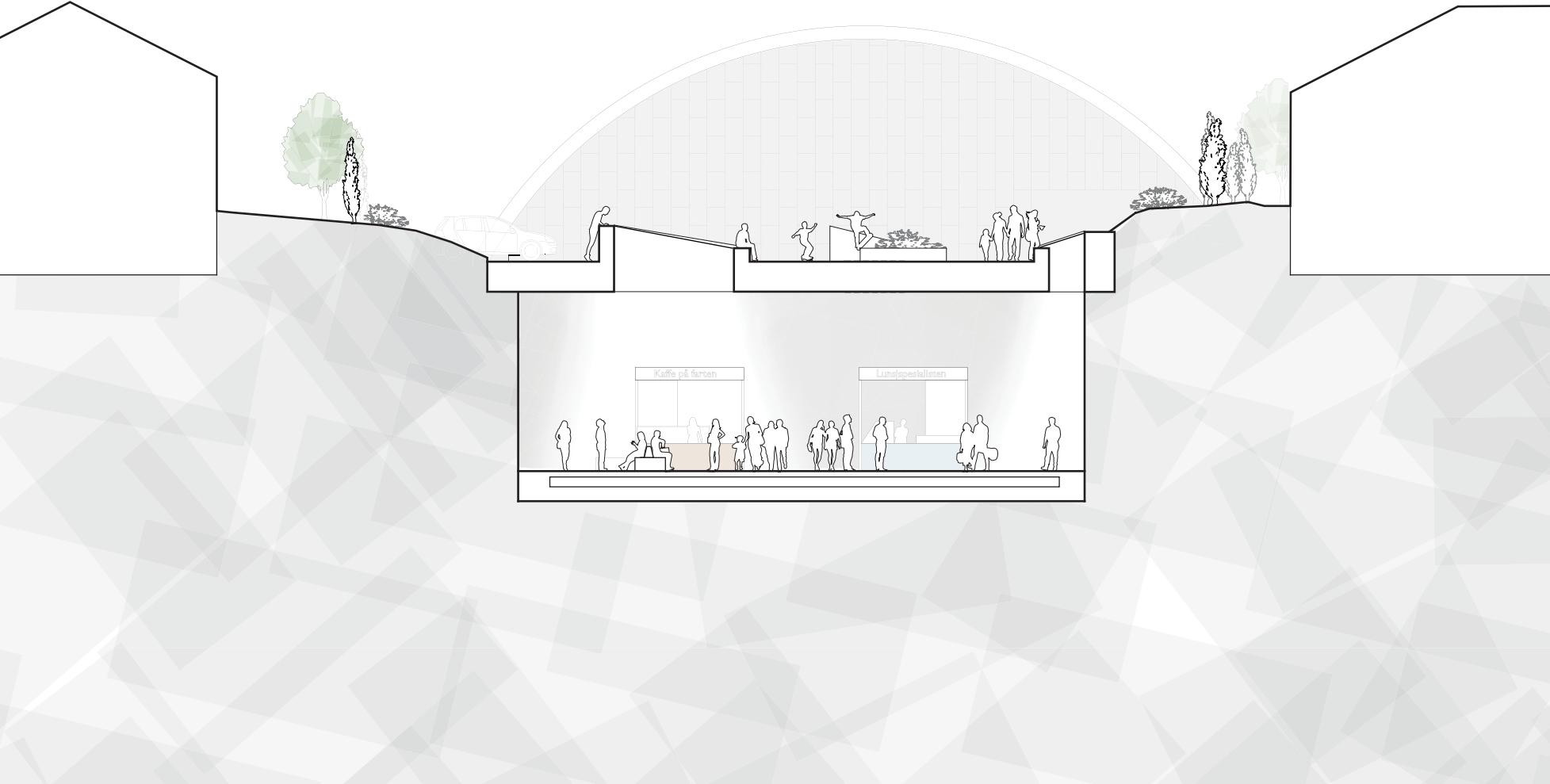
Snitt gjennom markedshallen; bodene, servicekjernen og mesanin. El-buss- og hovedinngang sett i oppriss i vestfasaden

På den offentlige delen av mesaninen er det mulighet for avgrensede områder tilrettelagt for servering. Mesaninen er tilgjengelig fra rulletrappens repos samt heis og enkel vertikal. Bodene er utformet slik at de deler en funksjonsvegg (tilknyttet teknisk gulv) og organisert for mest mulig salgsfasade.

Planutsnitt Skaret



Tverrsnitt gjennom skaret



Tverrsnitt D-D', sett mot vest, 1:200

Snitt gjennom skaret; kiosk, billetter, venteareal og utsiktsterrassen på taket av kulverten. Roveveien og østfasaden i oppriss.

Store lysbrønner i taket definerer soner og oppholdssteder i skaret. Langsgående spalter henter inn og fordeler naturlig lys ned langs den sagede fjellveggen.

De diamantwiresagede veggflatene tydeliggjør at man er inne i fjellet. Tilsvarende inngangstunnelene nede i sentrum er man allerede her "inne på stasjonen".



Petter Dass-Museet under bygging

Wiresagteknikken er brukt som redskap i landskapsformingen i forbindelse med blant annet Petter Dass-Museet (Snøhetta) i Sandnesssjøen og togtraséen langs Engervannet i Bærum.

Skaret, heisen og konferanselobbyen



Det wiresagede skaret tar deg inn i fjellet. Heisen, i enden mot utsikten, tar deg ned til sentrum og togstasjonen



Konferansesenterets lobby ("bak heisen") med panoramautsikt over Oslofjorden



ABU DABI
Representative

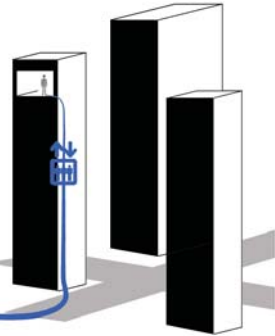
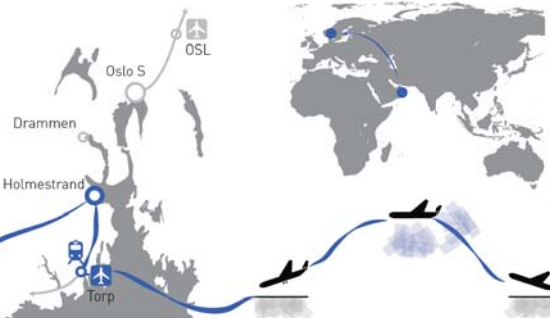
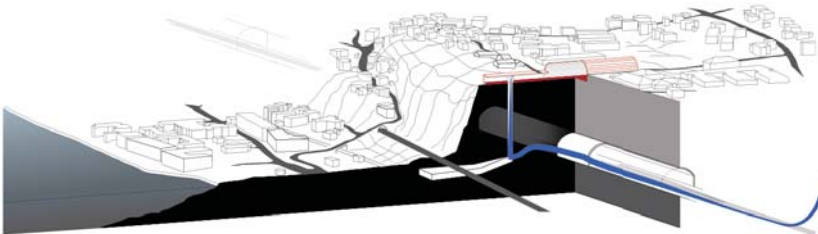
ABU DABI

Automatic System Researcher
International Renewable Energy Agency, IRENA
Masdar City

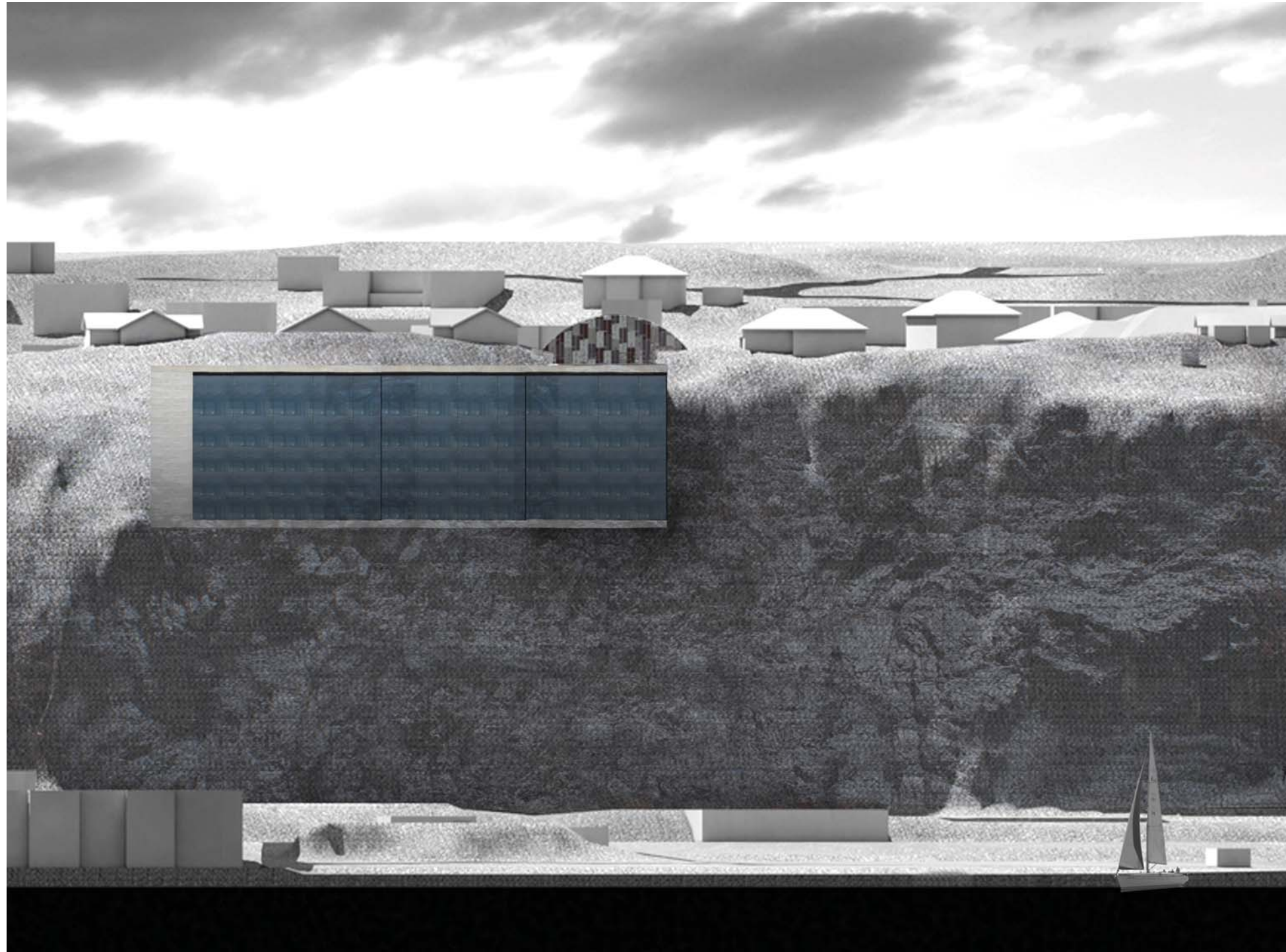
30.11.1963
Qat, the born
Highrise 4913
Masdar City
United Arab Emirates



Jeg skal holde et foredrag om automatiske persontransportsystemer på World Electric Transport Conference, som i år arrangeres her i Holmestrand. Ganske interessant hvordan konferansesenteret er kombinert med det nye knutepunktet! Fantastisk deilig å kunne reise innendørs fra dør til dør uten å pådra på meg en norsk forkjølelse!



Fjellfasaden, trening og velvære



Skissecollage; fjellfasaden sett fra øst

Vi utnytter potensialet i fjellveggen som vertikal tomt. Her legges knutepunktets store tilleggsfunksjoner. Den spektakulære utsikten, og situasjonen uten gjenboere gjør mulighetene svært attraktive.

Det har “alltid” vært et ønske om å holde fjellsiden langs sentrum fri for synlige bygg. Husene langs kanten er trukket inn for å være så lite sjenerende som mulig. Denne holdningen underbygger

todelingen av “byen under fjellet”.

Holdningen til fjellveggen er nå i endring. Heisen og den nye koblingen gjør byen mer sammenhengende, og både ordføreren og kommuneplanleggeren ytret ønske om en synlighet av “heistomten” fra sentrum.



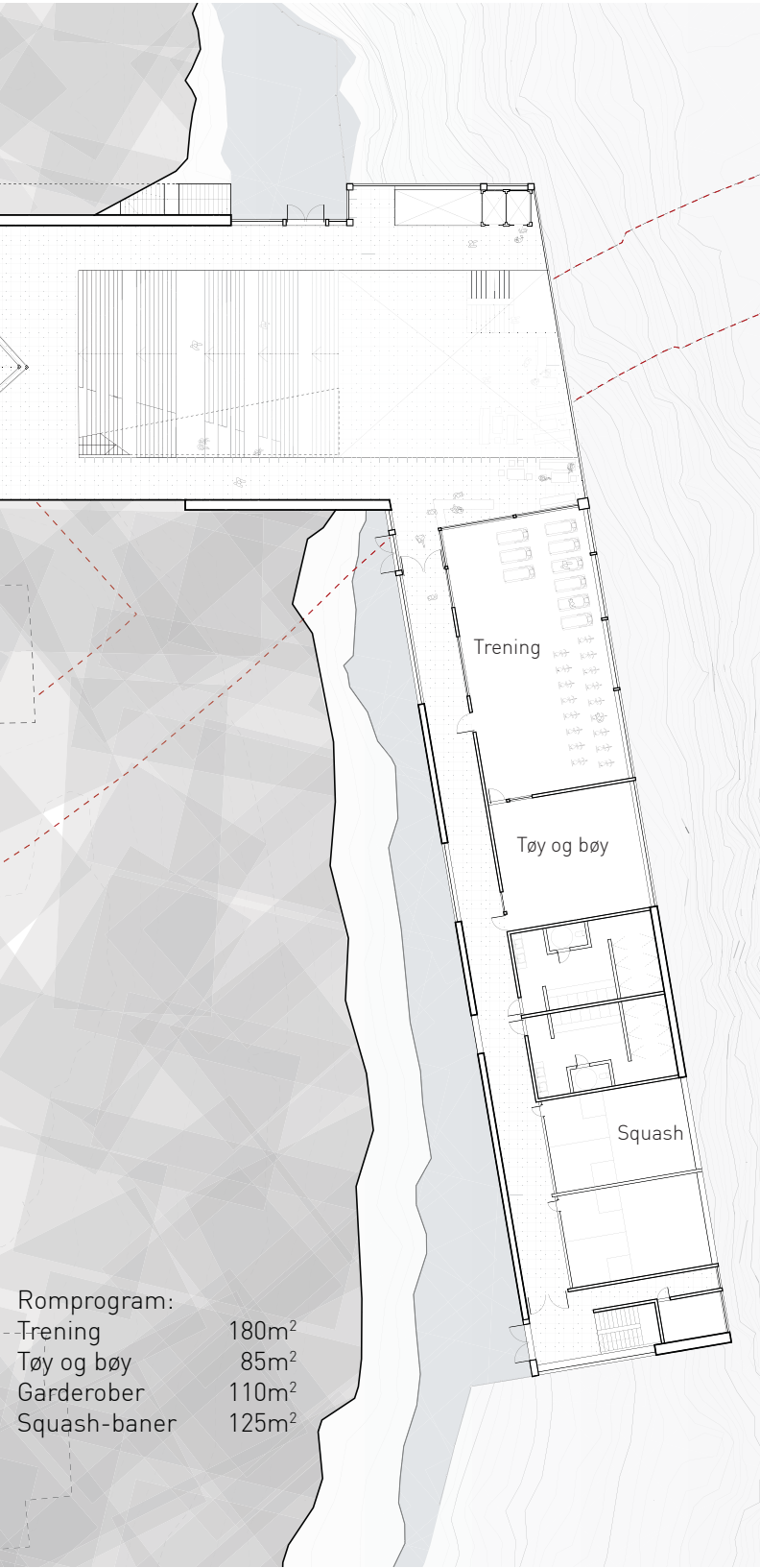
Skissecollage; treningssenter



Skissecollage; velværeavdeling

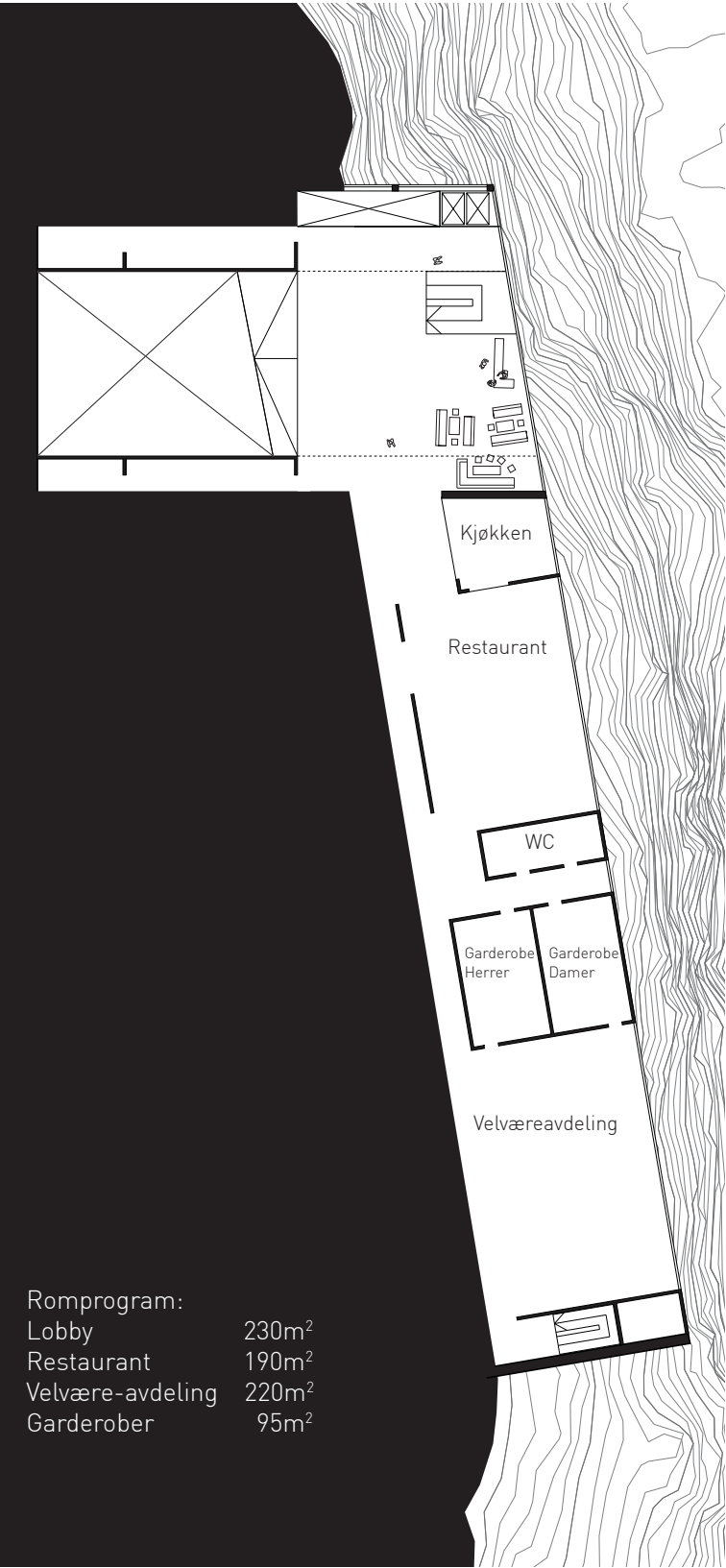
Vårt prosjekt skal provosere frem en tanke om at skillet mellom sentrum og platået viskes ut.

Konseptplaner av trenings- og konferansesenter



Treningssenter

Hovedkosept for organisering: gradering fra offentlig til privat nedover i senteret. Treningssenter og squashbaner på samme etasje som knutepunktet.



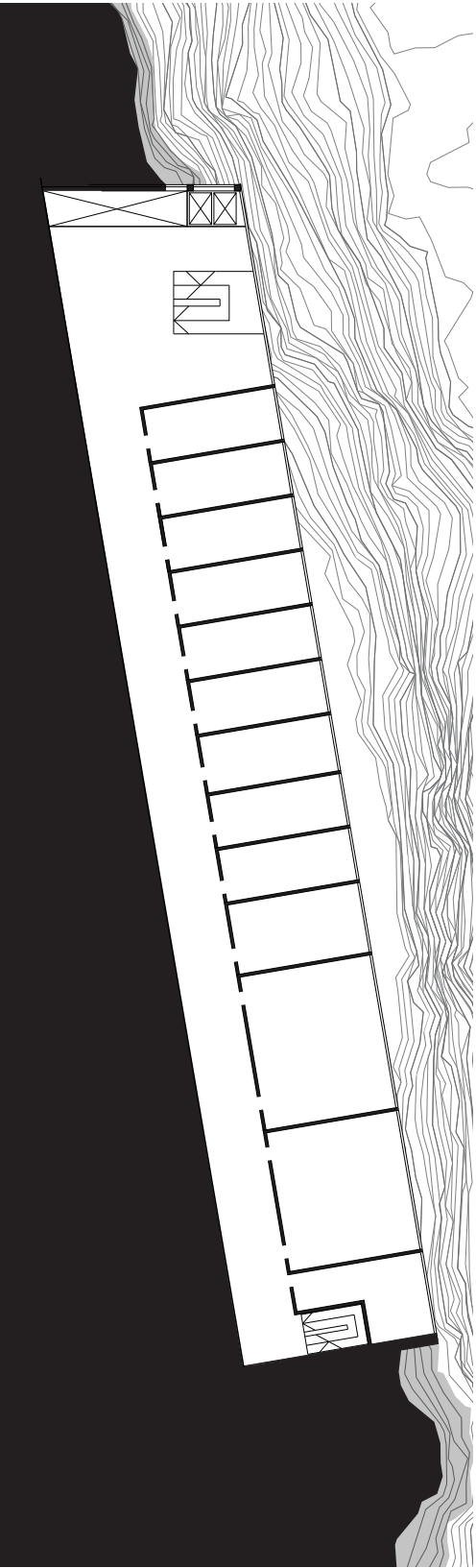
Velkomstetasje -1

Offentlig etasje med lobby for konferansesenteret, restaurant og velværeavdeling.



Konferanseetasje -2

Etasje for senterets konferansegjester med fjellsalen, konferansesaler, møterom og arbeidsarealer av ulike størrelser.



Hotelletasje -3/-4

Private etasjer for hotellets overnattende gjester med hotellrom og oppholdsarealer.





Plansjelayout



Bakgrunn

Skaret er et område som har vært i bruk som boligområde i mange år. Området har en lang historie og er kjent for sin naturlige skjønnhet og rekreasjonsmuligheter. Prosjektet har som mål å utvikle området til et moderne knutepunkt for transport og rekreasjon, som tar hensyn til både miljø og sosialt ansvar.

Situasjon

Prosjektet er plassert i et område som har vært i bruk som boligområde i mange år. Området har en lang historie og er kjent for sin naturlige skjønnhet og rekreasjonsmuligheter. Prosjektet har som mål å utvikle området til et moderne knutepunkt for transport og rekreasjon, som tar hensyn til både miljø og sosialt ansvar.

Hovedgrep

Prosjektet har som mål å utvikle området til et moderne knutepunkt for transport og rekreasjon, som tar hensyn til både miljø og sosialt ansvar. Dette gjøres ved å innføre nye transportmuligheter, som sykkel og fotgjengerstier, og ved å innføre nye rekreasjonsmuligheter, som parker og sportsanlegg.

