



Prosess

Tomt

I romjula 2011 var eg for fyrste gong på Skoltten. Noko av som slo meg var skalaforskjellane mellom dei store supplybåtane og dei små lystbåtane, men også mellom båt og bygg.

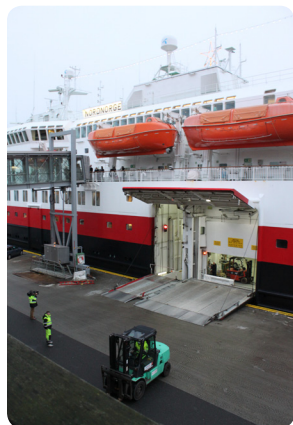
Eg tenkte at å dyrka dette med skala kunne gi meg ein del føringar i prosjektet mitt. Kanskje kunne båtane få hovudfokus, som å stå på utstilling med terminalbygget som ein slags kulisse.



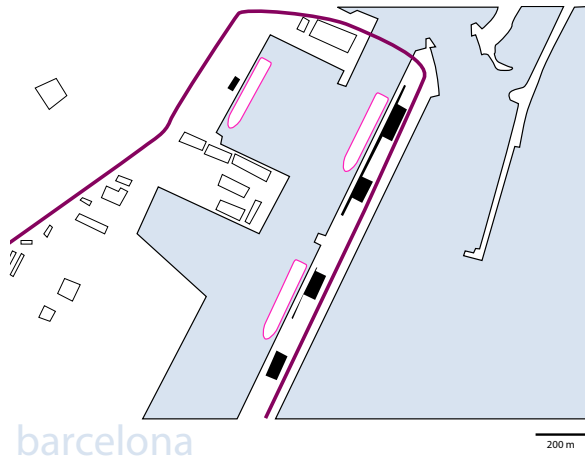


Hurtigruteterminalen

I samanheng med besøk på tomte var eg òg på hurtigruteterminalen i Bergen. Der fekk eg eit betre innblikk i korleis ei av- og pålasting av eit passasjerskip føregår.







- most important cruise harbour in Europe, 4th in the world
 - 866 berths in 2010, 2 300 000 passengers
 - a total of 7 terminals can handle up to 10 ships at the same time

Pros

- short distance from ship to terminal building
- easy to handle several ship simultaneously
- ships can dock big terminal for longer time spans
- not in open water, sheltered
- easy to expand

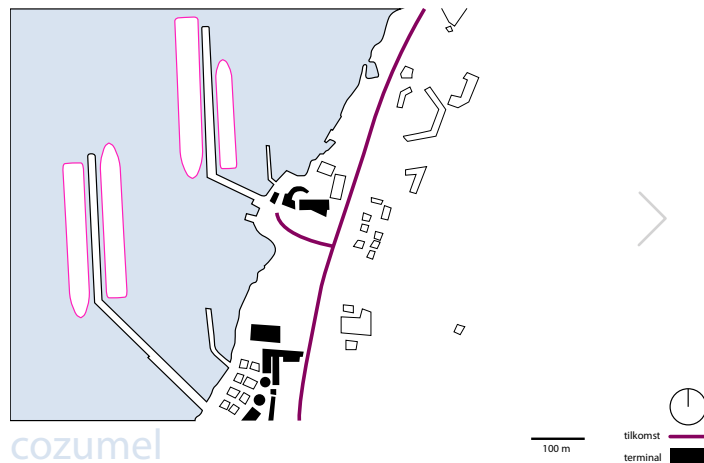
Challenges

- several volumes could make it difficult to navigate for passengers
- long distance to city centre
- demands large dock area
- could be tricky to navigate large vessels
- low ship/m² pier rate
- open for public

ca 100 m

Case studiar

For å få ei betre forståing for korleis infrastrukturen og logistikken rundt ein terminal fungerer gjorde eg raske casestudiar av nokre av dei viktigaste cruisehavnene i verda.



- biggest, busiest in the world
 - 1039 berths in 2010, 2 900 000 passengers
 - several terminals, 3 piers

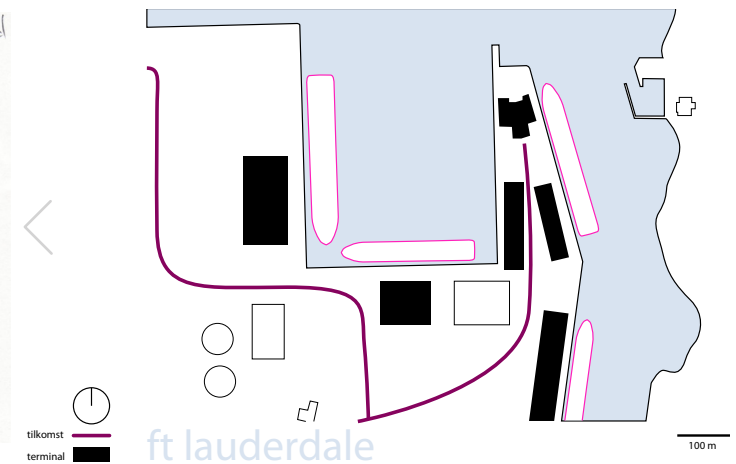
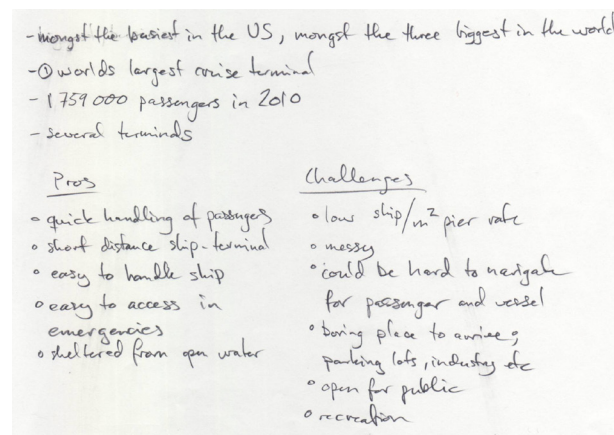
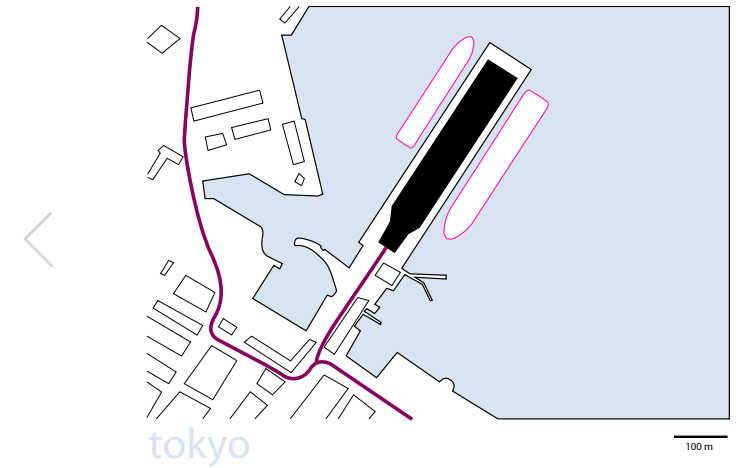
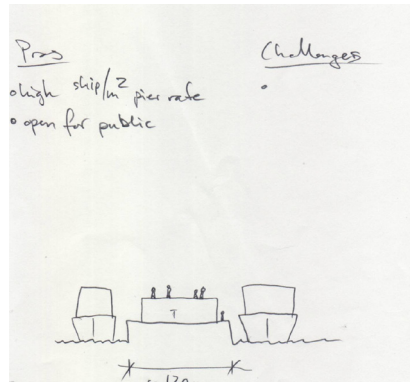
Pros

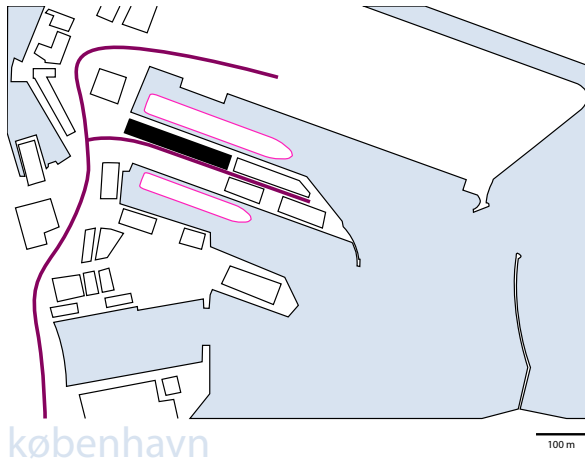
- high ship/m² pier rate
- easy to navigate/locate for passengers
- easy to navigate for vessels/ships

Challenges

- long walking distances
- exposed to potentially bad (open water)
- shallow waters

ca 100 m





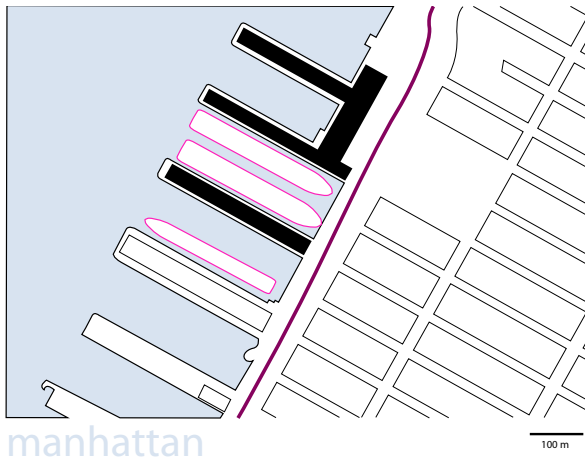
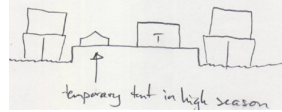
- the biggest in northern Europe
- 368 berths in 2011, 820 000 passengers
- cruise facilities are currently being expanded

Pros

- close to city centre
- short walking distance to terminal from ship
- sheltered from open water

Challenges

- low ship/m² pier rate
- difficulties coping with traffic
- hard to expand
- could be difficult to navigate large vessels
- public access



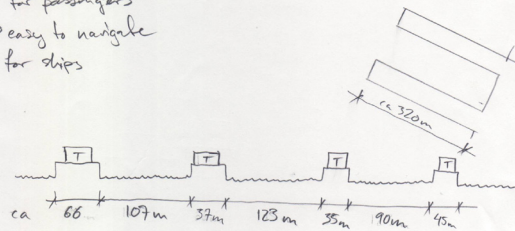
- New York: total 556 000 passengers in 2010
- currently being upgraded to serve larger ships

Pros

- close to city centre
- easy to orientate for passengers
- easy to navigate for ships

Challenges

- higher ship/m² pier rate
- low access for public



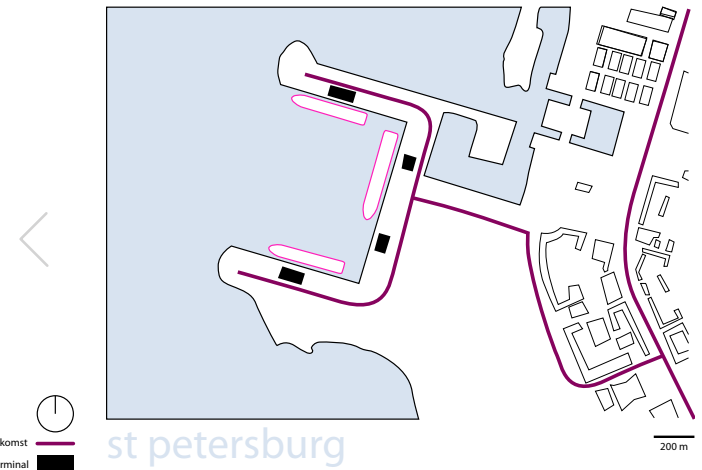
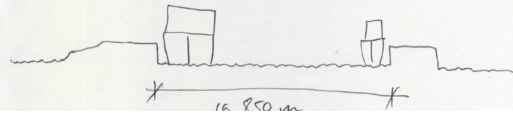
- one of the top ports in Europe
- currently being built/expanded
- 305 berths in 2011, 455436 passengers

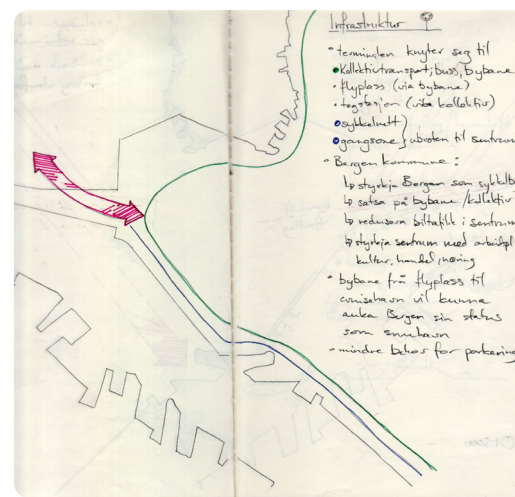
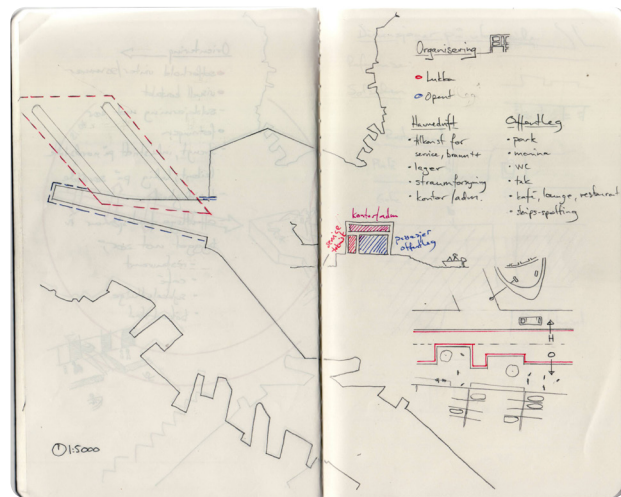
Pros

- easy to navigate for passengers/ships
- sheltered from open water
- close to city centre

Challenges

- low ship/in pier rate
- combine functions
- public

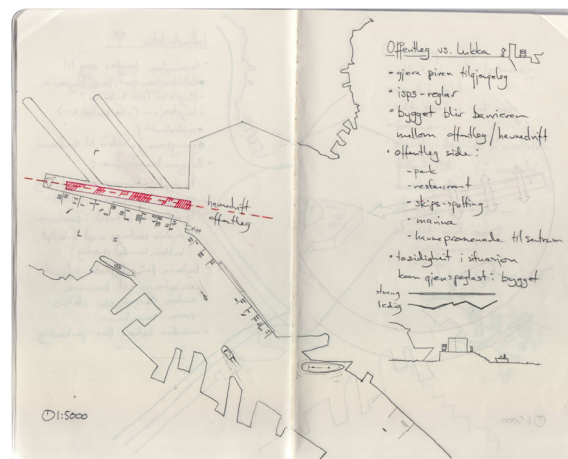
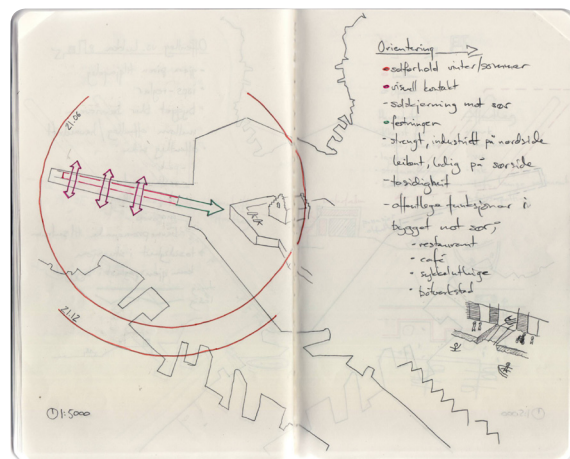




Analysar

I denne perioden prøvde eg også å få ein oversikt over dei ulike brukargruppene og funksjonsbehov for desse. Eg valgte å fokusera på å finna eit system som eller tversnitt kunne fungera i heile bygget. Difor har eg i heile prosessen jobba mykje i tversnitt.

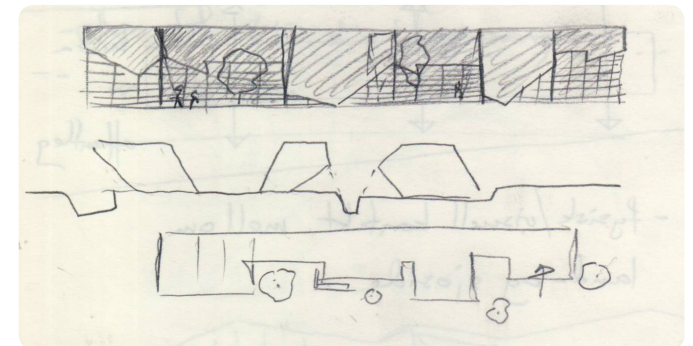
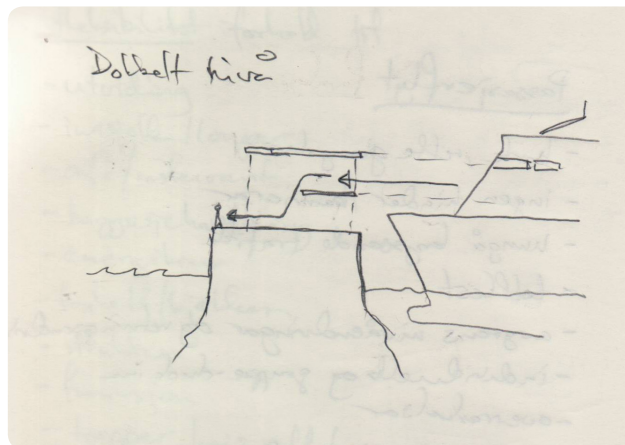
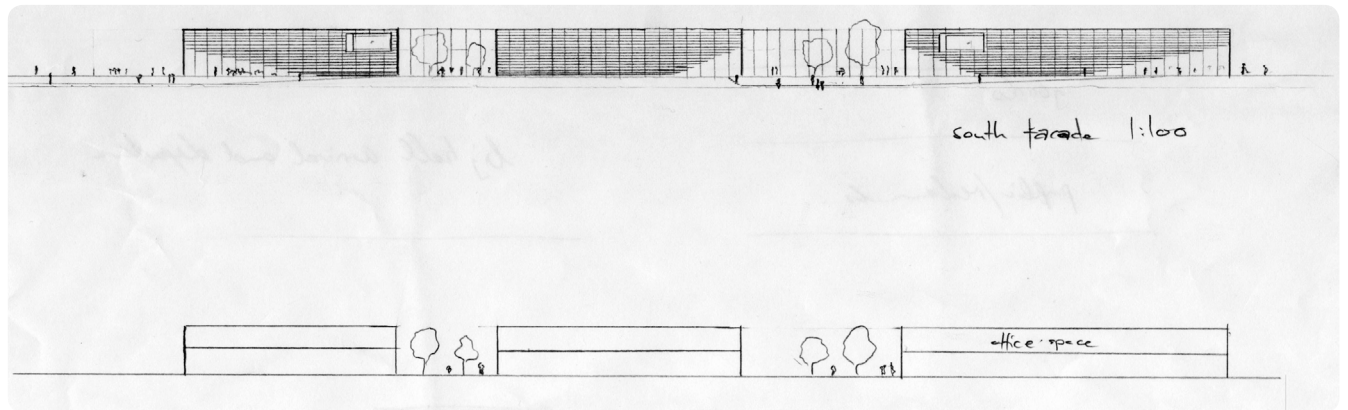
Samtidig med analysedelen av den fysiske situasjonen på Skolten henta eg også inn ein del informasjon om utvikling rundt cruistrafikk dei siste åra samt framtidsutsiktene.



Volum

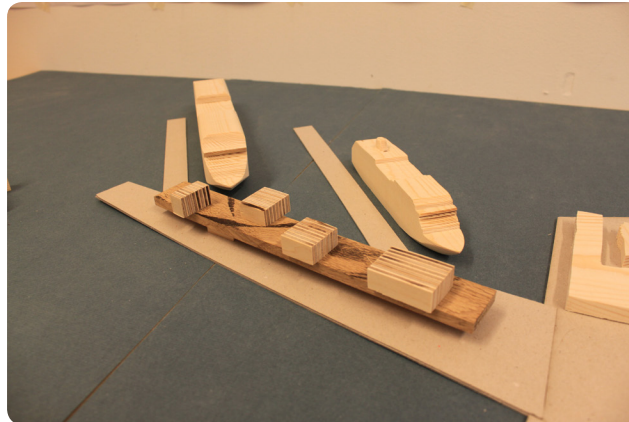
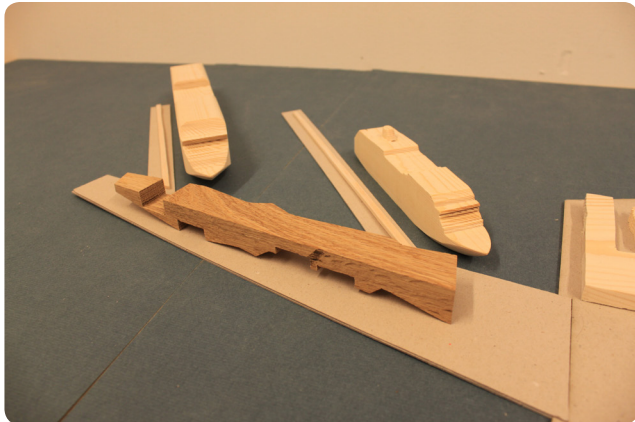
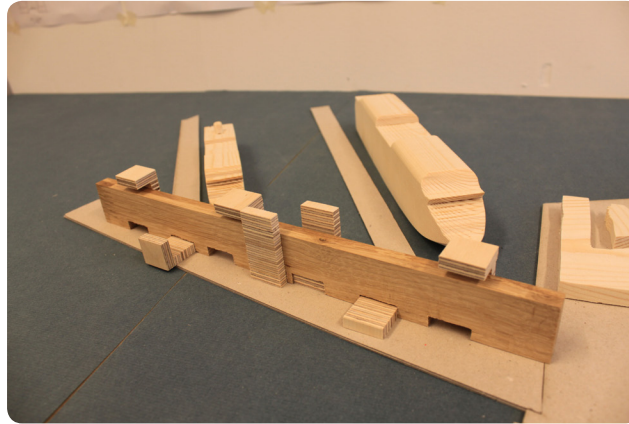
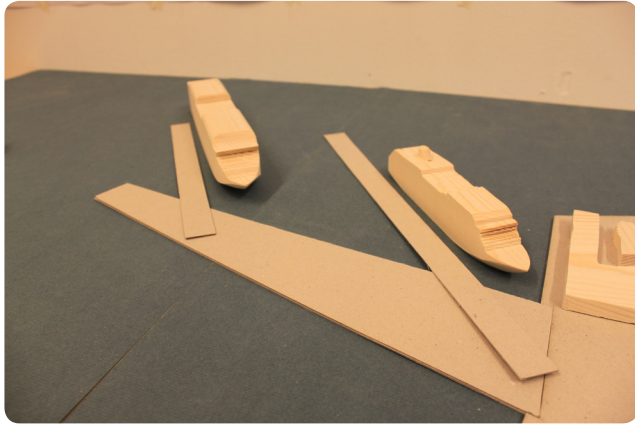
Frå relativt tidleg i prosessen jobba eg mykje med eit konsept der fleire volum styrte ulike funksjonar av terminalen. Kanskje kunne desse voluma ha ulik bruk på ulike årstider, ettersom aktiviteten i bygget er lavare på visse tider av året.

Eit anna spørsmål var korleis passasjerflyten frå landgangnivå på 5-6 meter over bakken og ned på pinnivå.



Skissemodellering

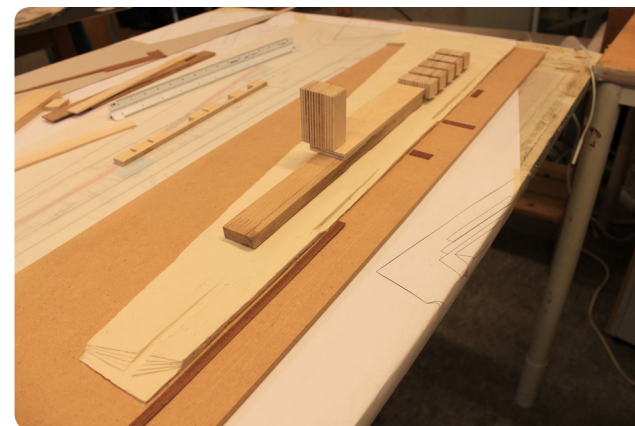
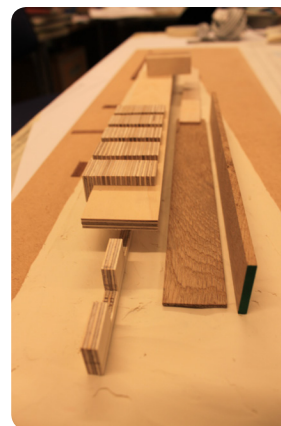
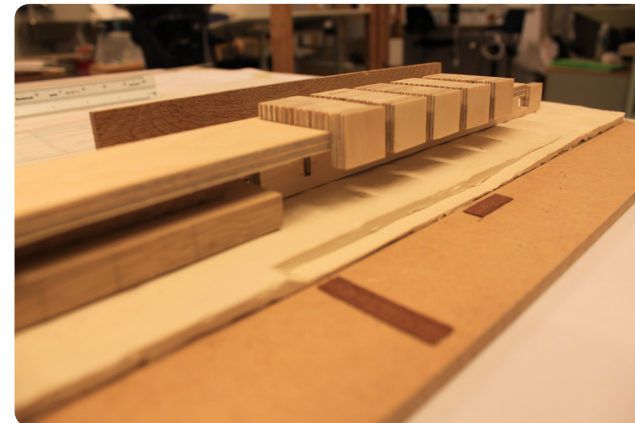
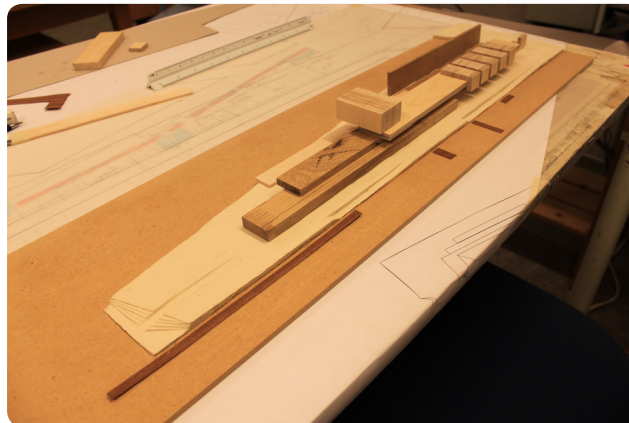
Noko som har vore viktig i prosessen er jobbing i skissemodell i ulike skalaar, 1:50, 1:200, 1:500 og 1:1000.



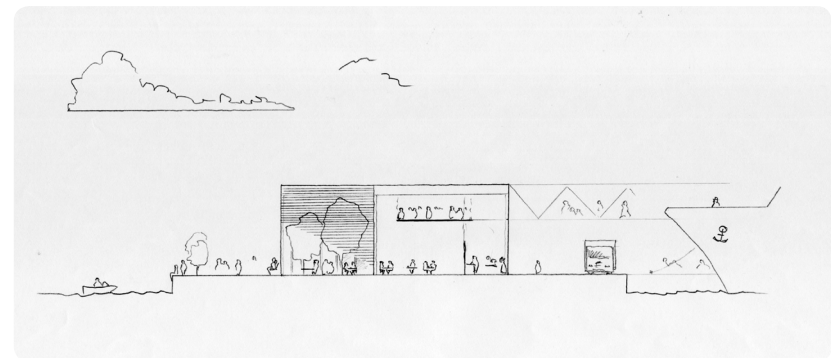
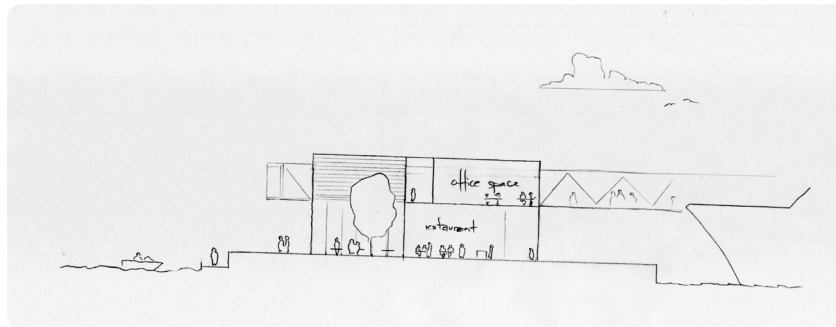
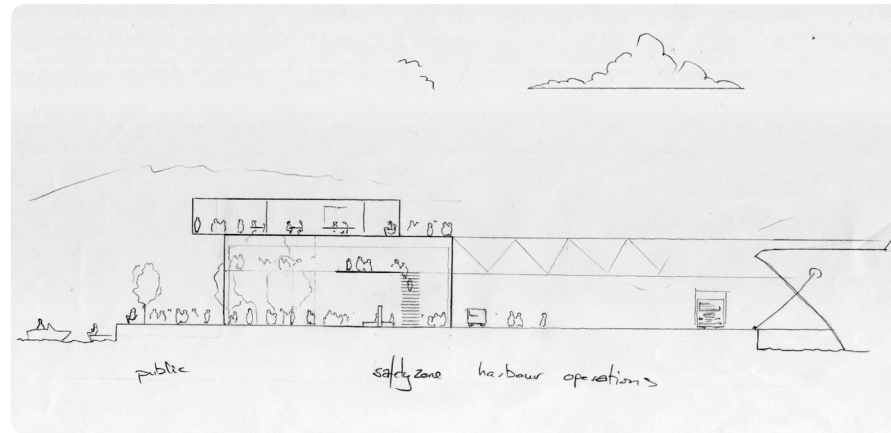
Skissemodellering 1:1000



Gjennom å bruka plastelina som terrengmodellmateriale begynte eg i 1500: tillegg til å jobba på eit høgare detaljnivå, å sjå meir på avtrykk i pirlgolvet. Korleis kan kontakten mellom det offentlege pirlgolvet og vatnet vera?



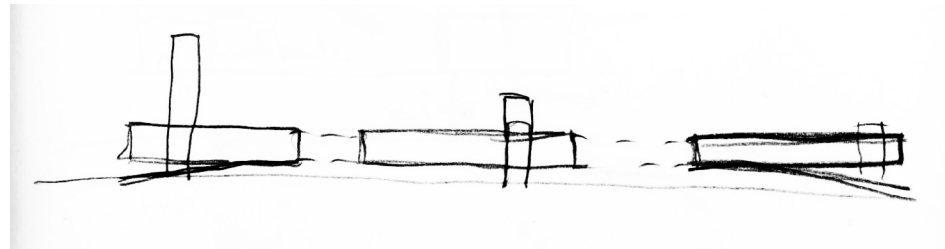
Skissemodellering i 1500

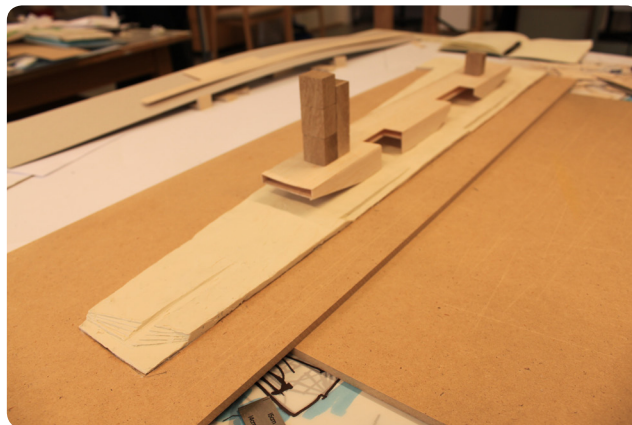
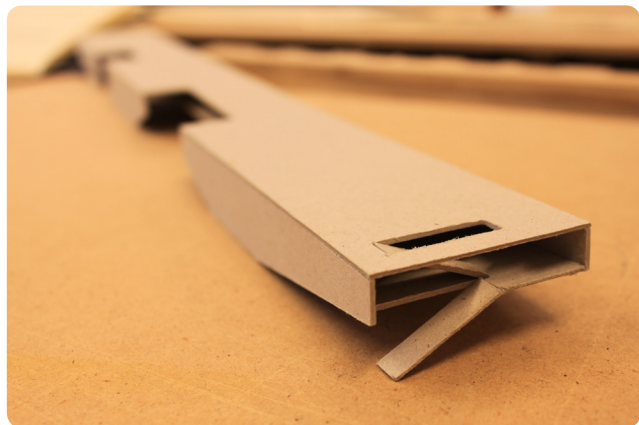


Fyrtårnet

Etter kvart som eg jobba med konseptet blei det viktigare for meg å finna eit konsept som kunne gje meg ein del føringar for prosjekteringa.

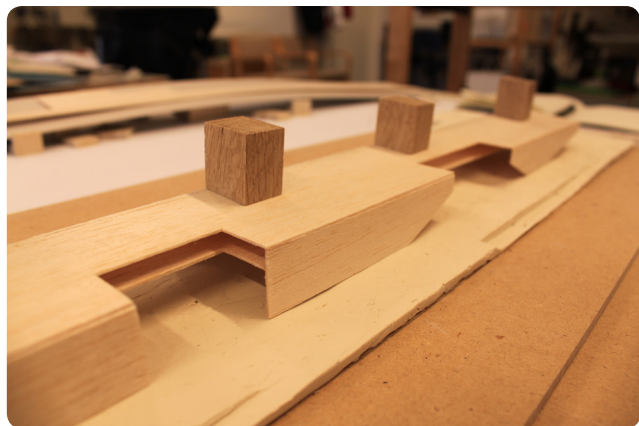
Etter skissering både i modell og med blyet kom eg fram til ei form og eit muleg uttrykk som trigga interessa mi. Konseptet bestod av tre volum der nokre vertikalar inneheldt ein del av drifts- og servicefunksjonane.

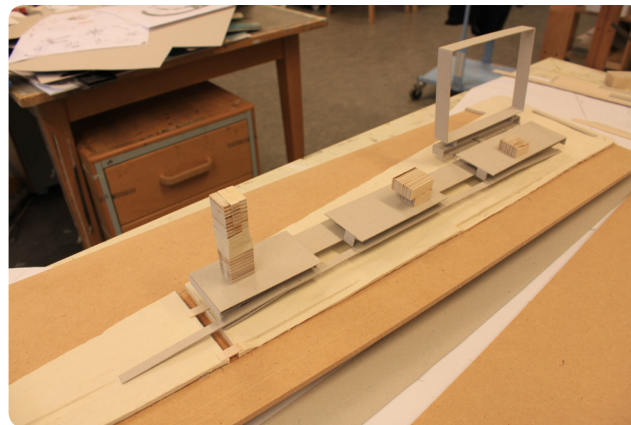
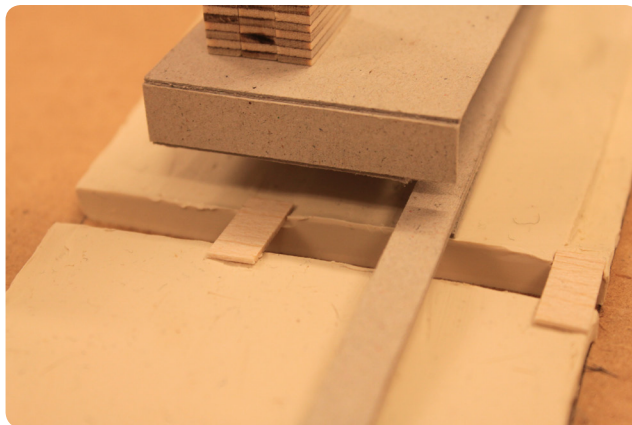
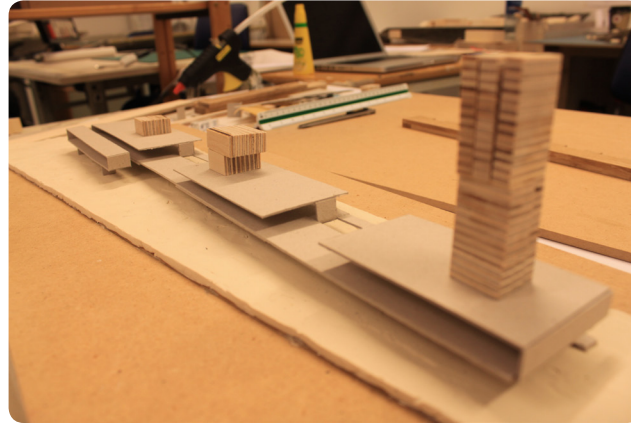
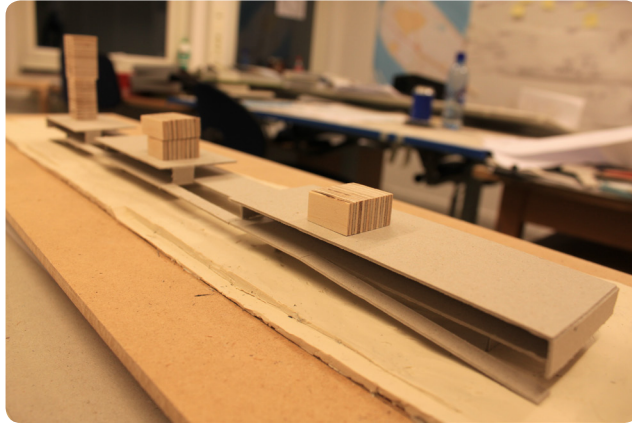


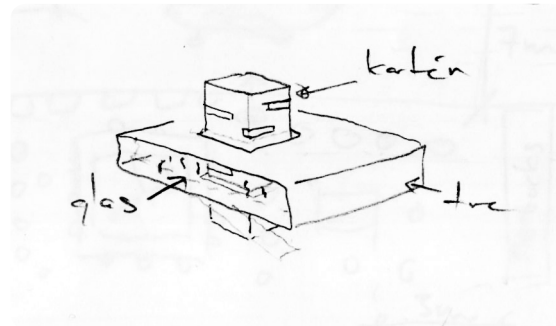
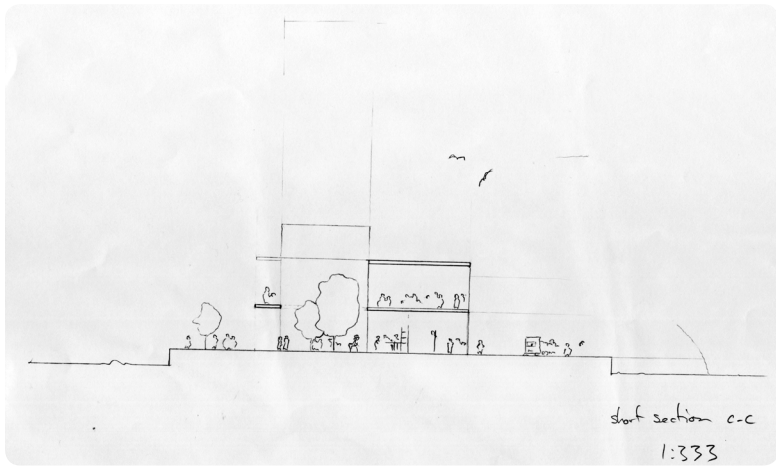
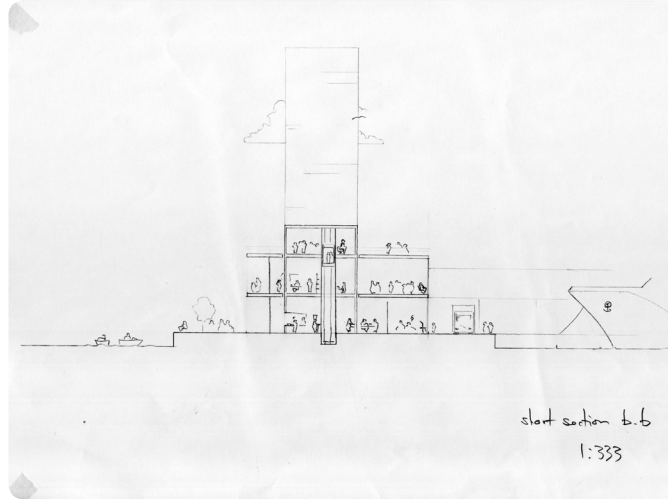
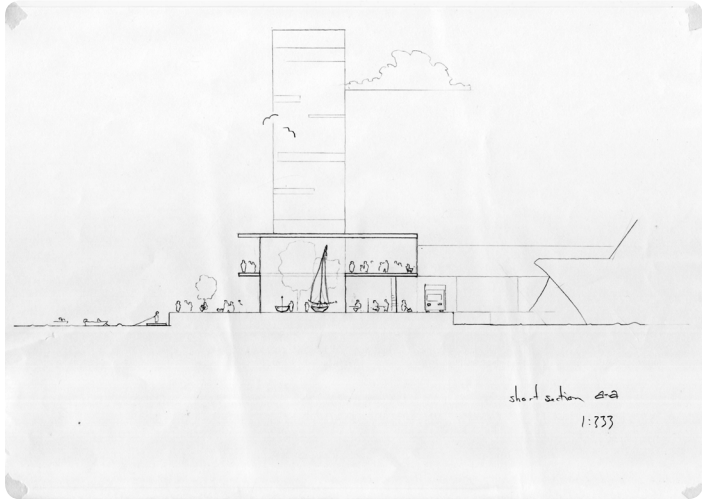


Skissemodellering 1500

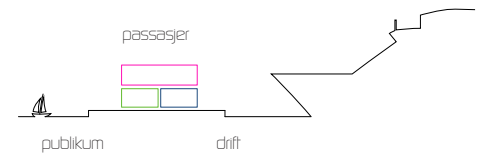
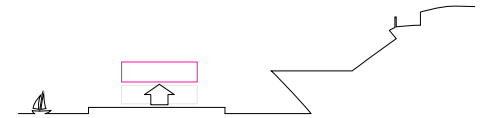
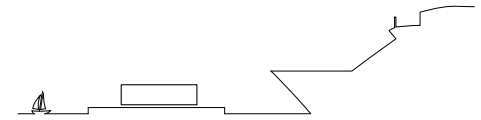
Gjennom skissemodelleringa oppdaga eg at dei tre voluma burde snuast 90 grader frå å vera aust-vest orientert til å orientera seg mot nord-sør. Dette ville også gje ein flott utsikt mot Vågen og Bergen sentrum frå inni terminalen.

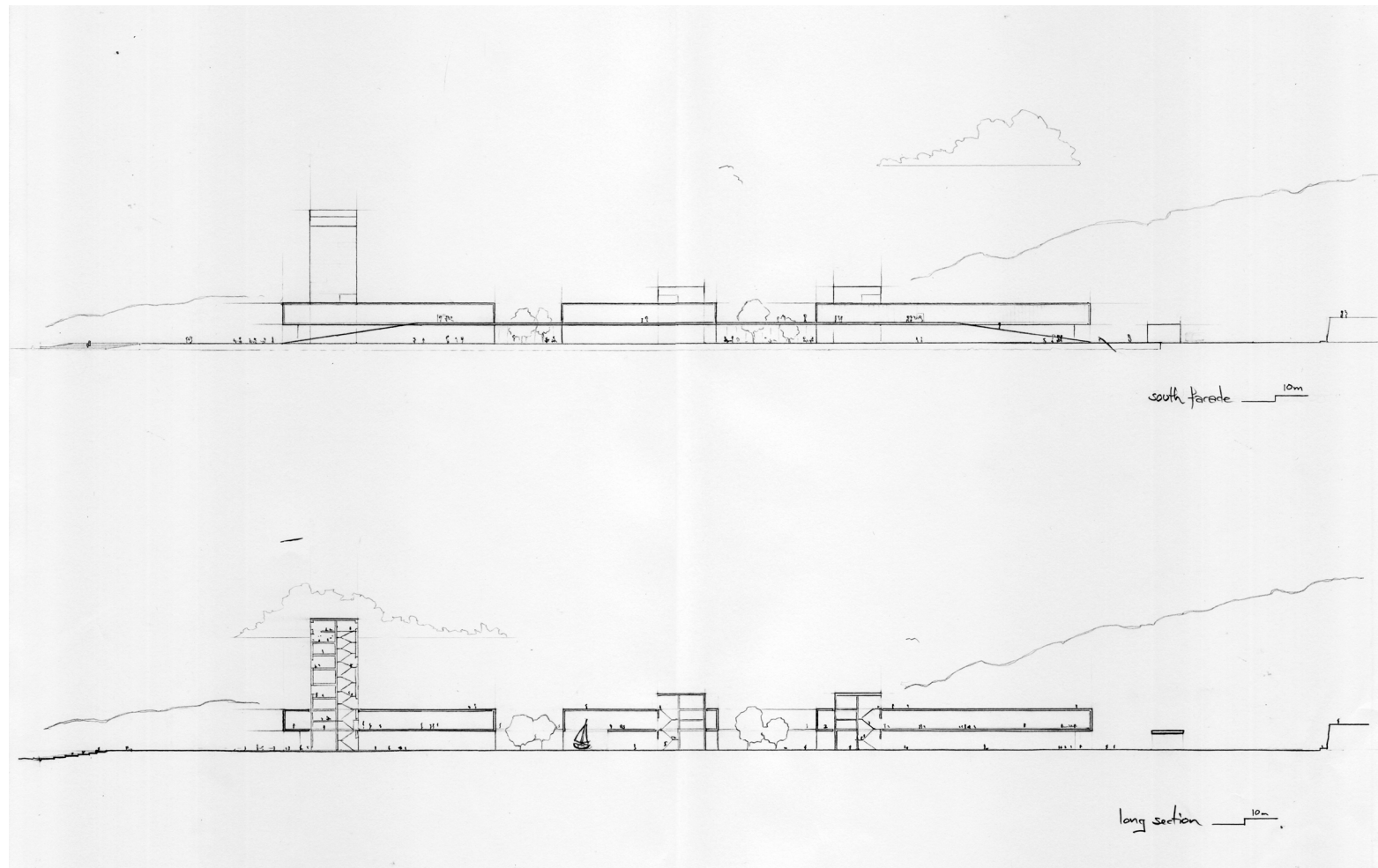


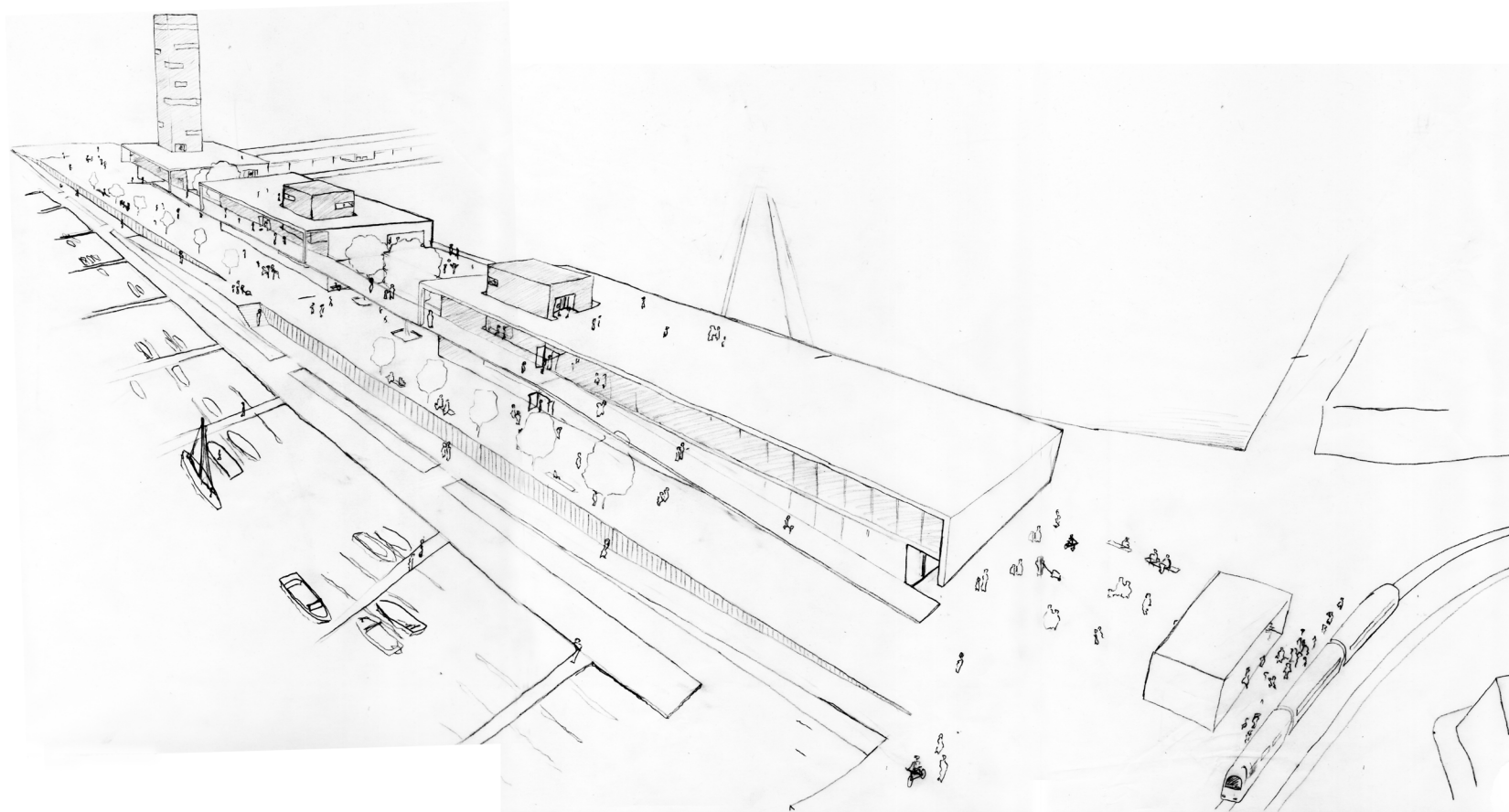


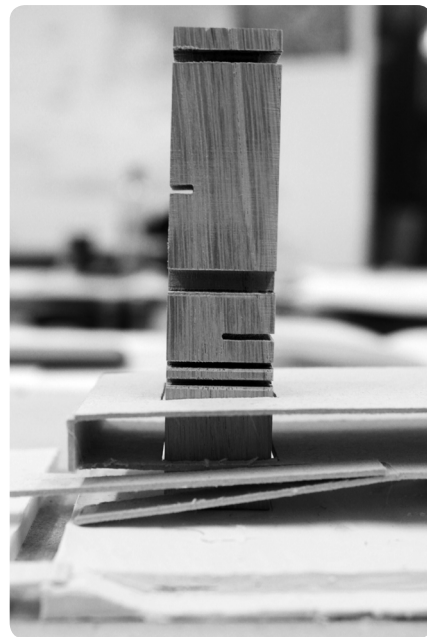
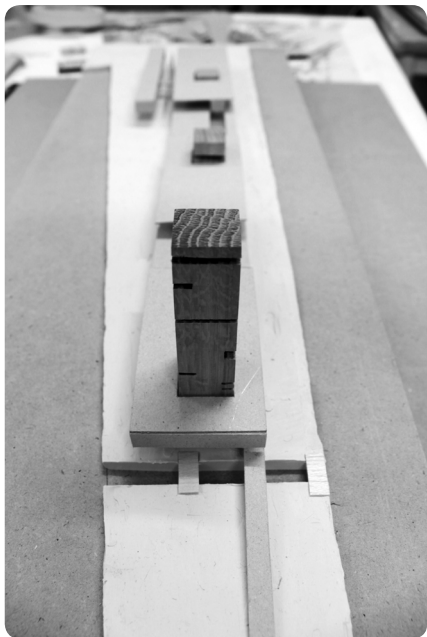


Skissesnitt (nedskalert)









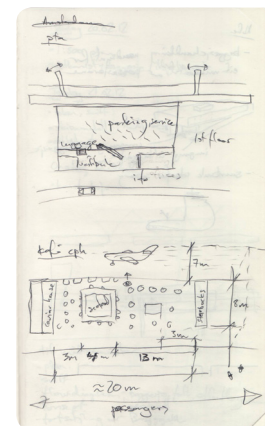
Amsterdam

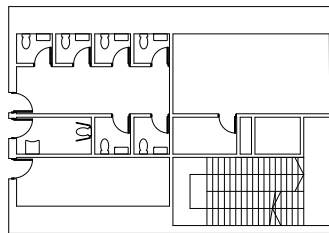
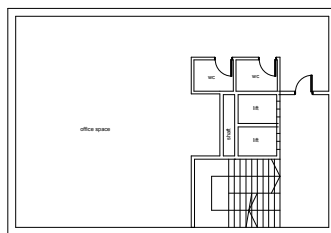
Før midtsemesteren bestemte eg meg for å reisa å sjå ein cruise-terminal. Amsterdam har årleg mykje lågare cruiseaktivitet enn Bergen, men det eg hovudsakleg ønskte å sjå på var organiseringa av funksjonane.

Trass i at ulikskapane i situasjonen mellom terminalområdet i Amsterdam og Skolten i Bergen, var eit besøk på PTA (Passenger Terminal Amsterdam) svært nyttig for å skjønna korleis adkomstsituasjon, parkering, bagasjebehandling, passasjerflyt o.l. kan løysast.



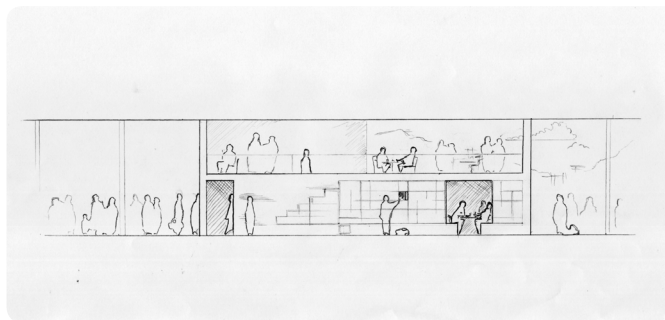
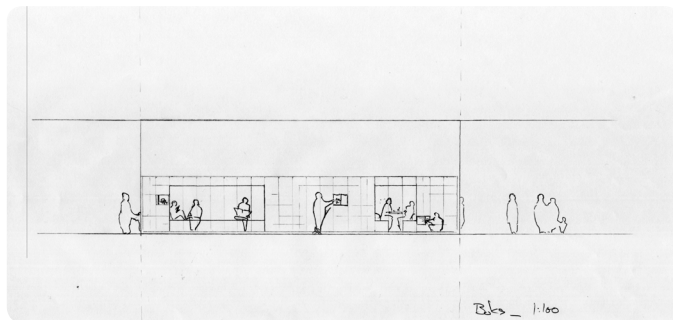
På turen tilbake frå Amsterdam hadde eg mellomlanding på Kastrup. Her fann eg inspirasjon i dei mindre kiosk- og barsona i den eine terminalen.





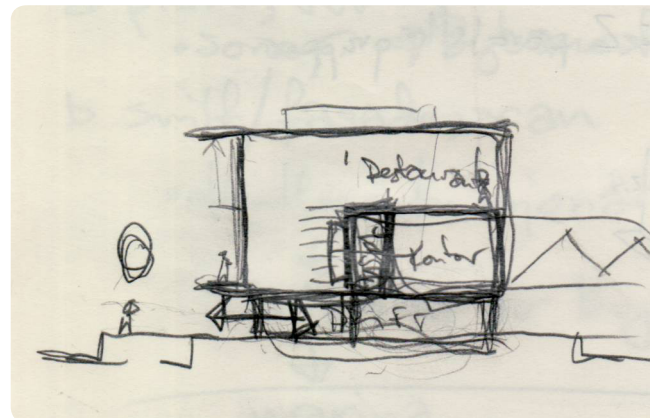
Funksjonsvegg

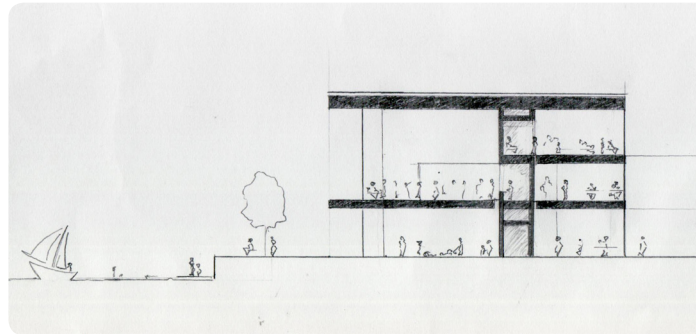
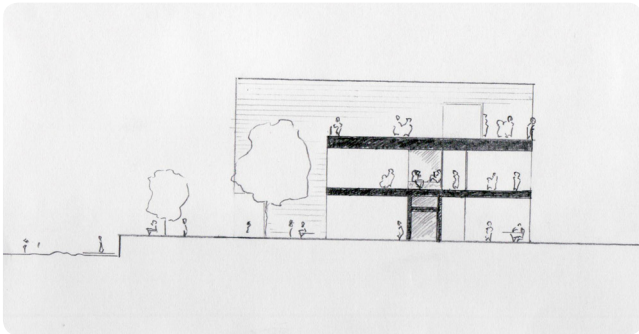
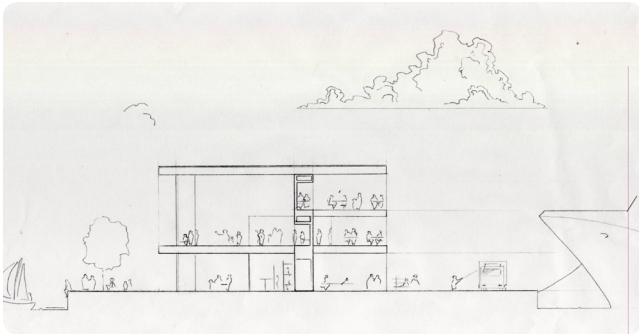
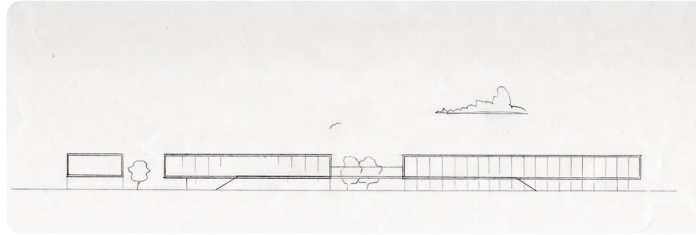
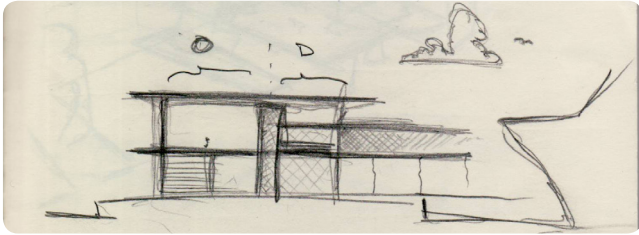
Mens eg jobba med å få planane til å fungera i "tårna" introduserte eg etterkvart ein funksjonsvegg som kunne brukast både frå innsida og utsida. Den kunne vera ein lagringsvegg, innehalda stljetisjer osv.



Etter å ha jobba mykje med planløyising og å få dei vertikale boksane til å fungera saman med dei horisontale voluma. Det var tydeleg for meg at tårna kanskje ikkje hadde sin plass i dette prosjektet. Dei ville også ta fokuset ifrå cruiseskipa, som eg på ein måte ville ha 'på utstilling'.

Funksjonsveggen ville eg likevel ikkje gi opp, og skissa av tverrsnittet til høgre viser korleis den vertikale veggen no er blitt eit meir horisontalt element som også kan vera ei deling mellom publikums- og driftssona.

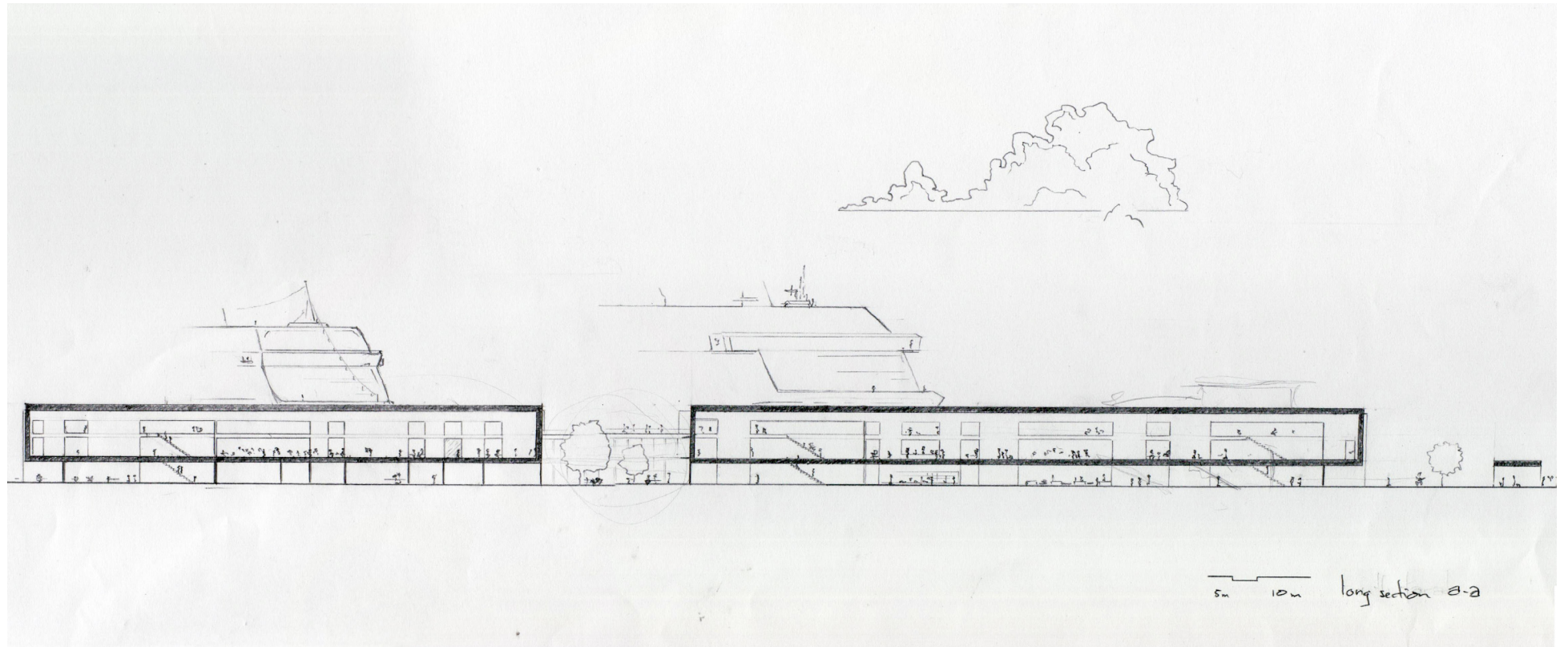


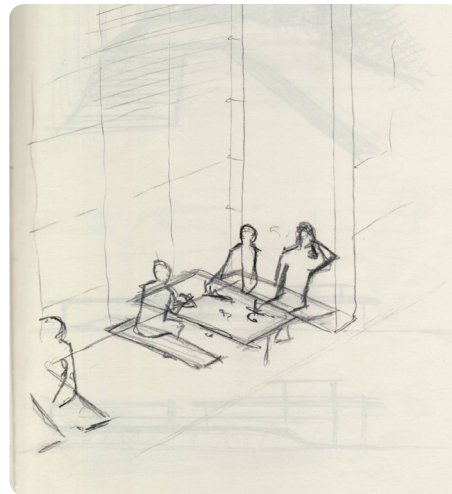
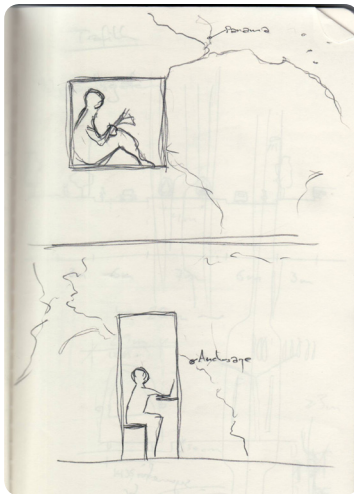


Funksjonsvegg 2.0

Veggen blei eit stadig viktigare element i bygget, og muligheita for at den også kun vera ein konstruktivt bærande del for heile strukturen var veldig interessant.

Gjennom teikning og skissemodellering oppdaga eg at uttrykket ikkje blei noko fattigare utan 'fyrårnet'.





Samtidig som eg jobba med å få vegggen til å fungera saman med dei ulike funksjonane blei uttrykket til betongveggen viktig i denne fasen. Dette innebar jobbing med opningar, nisjer og teksturen på vegggen.

I tillegg til vegggen som det viktigaste konstruktive elementet starta eg også å jobba med den sekundære konstruksjonen. Ved å bruka djupe søyler i glasfasaden kan ein danne små rom eller nisjer med sitjegrupper.

Infrastruktur

Eg begynte også å jobba med eit bybanestopp i samband med terminalen. Korleis knyter bygget seg til kollektivtrafikken og Bergen sentrum? Det blei også viktig å leggja til rette for både syklende og gåande.

