

PROSSESSHEFTE

JANUAR

KONSEPT

REFERANSER
IDEMYLDNING BILDER
MAPPING
ANALYSER

KONSEPT

FEBRUAR

(JUSTERE KONSEPT)

MARS

(JUSTERE KONSEPT)

APRIL

MAI

DESIGN

REFERANSER

OVERORDNET
DESIGN

ANALYSER
IDEMYLDNING

KATEGORISERE PC
RELASJON TIL BYEN

INTERESSANTE STEDER

TYPER INTERVENSJONER

DEFINERE TYPER PC/BYEN

DEFINERE ARKITEKTONISKE
SPILLEREGLER

UTVIKLING AV INTERVENSJONER

SYNTESE:
STED + INTERVENSJON

PROGRAMMERING

INTERVENSJONER FERDIG
PROGRAMMERT

POINT OF NO RETURN

PRESENTASJON

INDESIGN DOK FOR
REFERANSER/KART/BILDER

BILDER
SKISSER
KART
DIAGRAMMER
TEKST

FORELØPIG LAYOUT

BILDER
REFERANSER
SKISSER
TEKST

TEGNINGER

KART
COLLAGER
MODELL
TEKST

LAYOUT

MODELL
TEGNINGER
PLANER
SNITT
KART
COLLAGER

10. MAI FERDIG!

Et arkitekturprosjekt, om det går på de store planer eller små detaljer er alltid litt vanskelig å komme i gang med. Man har mange tanker i hodet og ønsker gjerne å starte med alt med en gang, noe som resulterer i at man ikke klarer å bestemme seg for hvor man skal starte. Og prosessen videre er ikke lineær, uansett hvor mange planer man lager seg. Man er nødt til å ha en viss åpenhet, å kunne la prosjektet selv styre litt.

Dette er et forsøk på å oppsummere den prosessen jeg har hatt i dette prosjektet.



I begynnelsen brukte jeg en del tid på å bli bedre kjent med banen. Jeg ønsket også å finne ut mer om områdene den gikk igjennom så jeg leste en del statistikk. Jeg har jo bodd i Paris, og jeg kjenner noen av områdene veldig godt, men jeg ønsket noen klare tall som kunne vise til hvor forskjellige de ulike arrondissementene er. Noe av det jeg syntes var interessant med denne banen var at den går gjennom svært forskjellige deler av byen og av den grunn måtte ha et program som kunne forholde seg til dette.

PARK
MUSEUM (TEKNISK MUSEUM)

LÆRE

UTFORSKE

DYRKE

FORTID

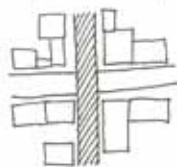
FRAMTID

KUNST

KULTUR

TEKNOLOGI

holde transformasjonen innenfor PC's grenser



eller la PC og byen mingle?

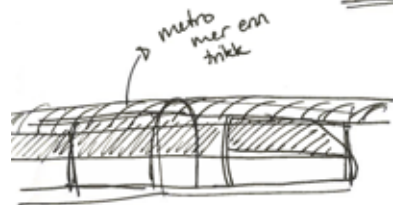


Jeg jobbet også med å finne et overordnet konsept for banen i henhold til framdriftsplanen min. Jeg hadde flere idéer som jeg undersøkte, både hver for seg og i kombinasjoner. Jeg jobbet blant annet med en idé om et park-museum. Der man kunne oppleve fransk jernbanehistorie som en vandring gjennom en park, der man kunne ta i bruk ny teknologi til å vise frem gammel historie. Idéen var spennende, men ikke veldig økonomisk gjennomførbar. Jeg ønsket et prosjekt kunne være mer økonomisk uavhengig av offentlig støtte.

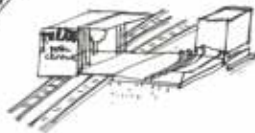
Hva hvis det kun er avet (ikke jernbane). Hva skjer da?
Hva hvis det kun er jernbane. & Hva skjer da?

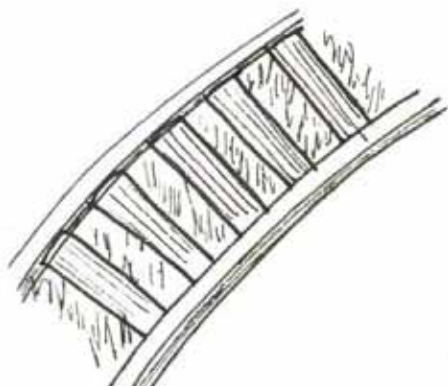
TRANSPORT

kollektiv/rask



Flere slike bygninger kan brukes/spes eller bli en bane for stopp, en for tung dataskype
nye formel for rommerne, kasting for disse bevegelse romene





Som en øvelse i å tenke mer fritt og ikke låse meg til den romantiske tanken om en nedlagt jernbane så jeg på Petite Ceinture som tomt og som spor hver for seg og prøvde å leke med både jordnære og utopiske tilnærminger til dette.

Lett å få ^{plass} til :

- gangsti
- jernbane / trikk
- leke-aktiviteter
- dyrke mat
- sykkelsti
- mindre personlig skinnegående transport

Tidvis mulig å få plass til:

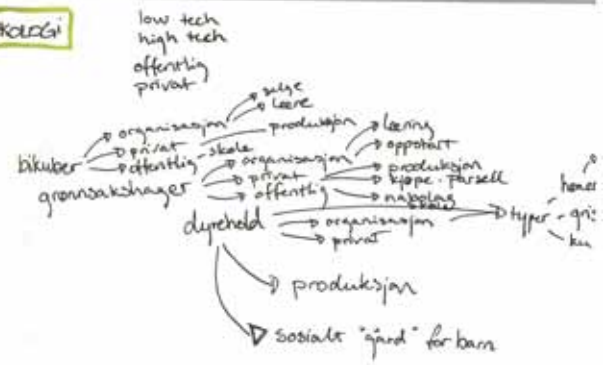
- boliger / kontor
- andre bygninger
- mindre idrettsbaner

På bakgrunn av disse undersøkelsene og Petite Ceintures relativt smale bredde de fleste steder satte jeg opp hva jeg kunne få plass til de aller fleste steder og hva som kunne være mulig på spesielle steder. Jeg innså at å kun basere seg på en av disse som program var lite sannsynlig, en kombinasjon måtte til. At prosjektene skulle være bærekraftige var hele tiden en selvfølge. Dette kunne brukes som et underliggende tema for å knytte prosjektene sammen.

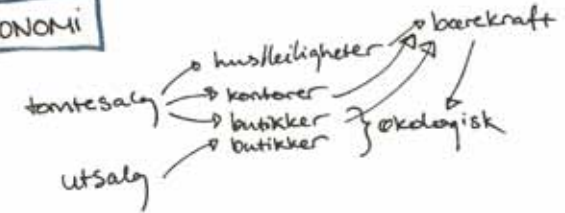
BÆREKRAFT

- ØKOLOGI
- ØKONOMI
- SOSIAL

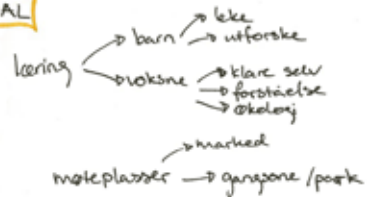
ØKOLOGI



ØKONOMI



SOSIAL



Med bærekraft som tema åpnbarte det seg mange muligheter for hva som kunne skje langs Petite Ceinture. Jeg prøvde å fordele dem under bærekraftens tre søyler; økologi, økonomi og sosial. Mange av mulighetene falt under flere enn en kategori, men det anså jeg kun som positivt.



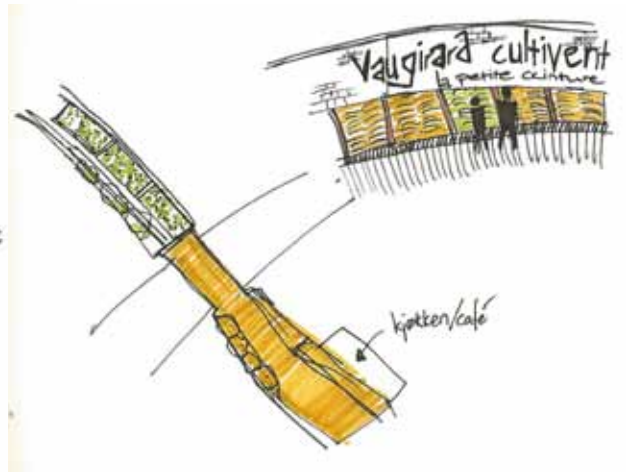
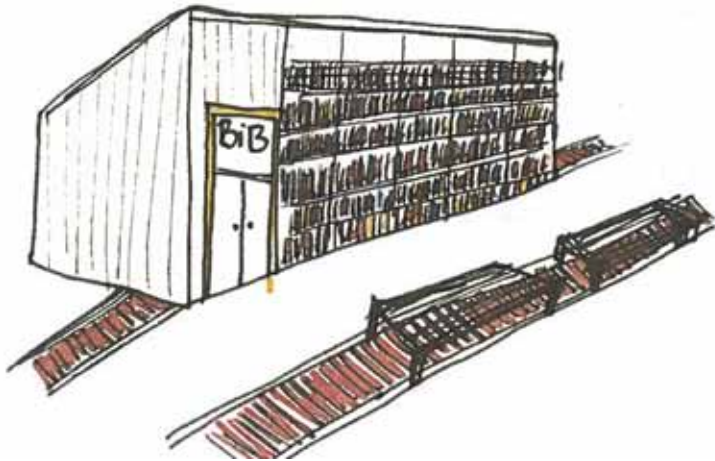
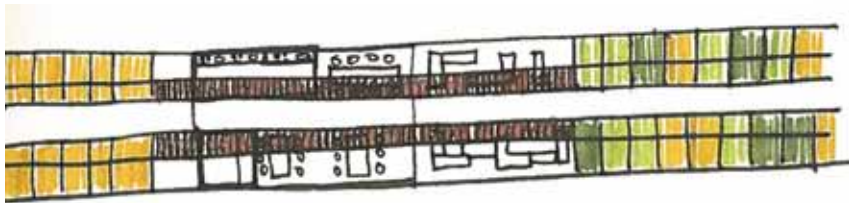


La coulée verte, den gamle Vincennes-linja fra Bastille, nå grønn promenade

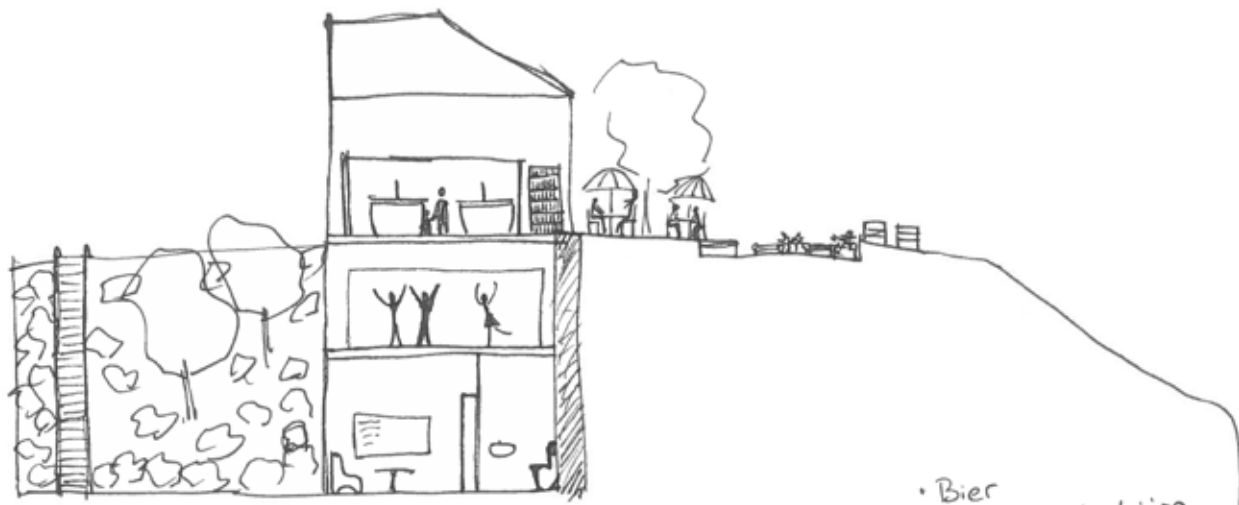
På denne tiden var jeg også en tur i Paris for å ta Petite Ceinture nærmere i øyensyn. Jeg hadde allerede gått deler av strekningen i sør, men ønsket å gå flere deler. Jeg var usikker på hvordan jeg skulle få tilgang til området i nord, så jeg valgte øst og sammen med ei venninne forserte vi et gjerde og gikk strekningen fra Bel-Air til den gamle stasjonen Couronne, som nå er caféen Fleche d'Or. Der fant vi en port som heldigvis sto åpen. Der møtte vi også noen taggere, de eneste andre vi så på turen vår.

Jeg var også en tur innom dokumentasjonssalen på min gamle skole og fikk kart og gis-data. Dessverre ikke helt oppdatert.

Samme dagen var jeg også i sør for å gå en del av strekningen der. Men porten som sto åpen sist jeg var der var nå låst.












Jeg jobbet videre med idéen om mange muligheter samlet om et bærekraftig tema. Men jeg visste enda ikke hvordan disse prosjektene skulle forholde seg til banen og det eksisterende. Skulle de bryte med banens retning eller følge den? Plassere seg oppå de retningsdannende skinnene eller inntil? Hva var styrende?



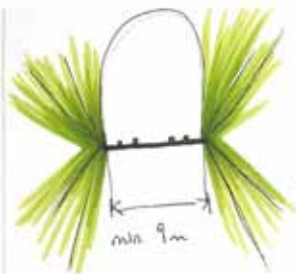
- Bier
- + honningproduksjon

- + kjøkken
- + lite bibliotek m/ info
- + kurs
- lagring, utstyr

Det var også på tide å gå mer i detalj i prosjekter. I forarbeidet mitt hadde på planen at jeg skulle velge meg ut noen steder der jeg skulle lage skisseprosjekter. Disse skulle vise et representativt utvalg av Petite Ceintures muligheter og variasjoner. Jeg interesserte meg for Vaugirard-stasjonen på grunn av størrelsen og beliggenheten og jobbet en stund med denne.

	 bru	 voll	 grøft	 tunnell	 nodukt
Bystruktur	 punkthus Bibliothèque FF. Mitterand	Promenade plantée	Poterne de peupliers	Place de Venette	
	 kvarnal avenue de la porte de victories	parc dortée	paradis de Rousseau	Muséumort	
	 landby				
	 eksisterende bygning				
VALGT	Vincennes ¹⁰¹ et Canal ^{nord} d'Ourcq	Promenade ¹⁰¹ plantée et Vaugrand/brancin ¹⁰¹	Meuniers/ ¹⁰¹ Parc Georges ¹⁰¹ Brassens	Montparnasse ¹⁰¹ Chapelle ^{nord} Saint-Ouen	Canal ^{nord} ¹⁰¹

Veilederen min anbefalte meg å lage en matrise over mulighetene, og jeg begynte med stedene jeg ønsket å jobbe videre med. Jeg innså at det mest interessante var å dele inn i de forskjellige typologiene, og deretter prøve å få til en geografisk spredning. På bakgrunn av dette valgte jeg Vincennes i øst, der det er eksisterende stasjon og stor bru, Bel-Air som også er i øst og er der Promenade Plantée krysser Petite Ceinture og det også er en stor park, Georges Brassens i sør, er en park som tidligere var slakterhus og det finnes rester etter en perrong som antas å være brukt i forbindelse med dette, Saint Ouen i nord der banen går under jorden mellom to eksisterende stasjoner og Crimée/Canal d'POurcq i nord-øst der den lengste viadukten går.



- + gangareal og tilknyttet multimedier
- + frisk planteflor
- + bedre tilpasning på paven
- + et spor er et lille bær
- + et spor er et lille bær



- bærer sammen områdene
- + frit med separat for sykler/pende
- mange steder er det kun ett spor
- tar opp mye plass, og lite rom for beplantning i andre steder
- veldig fantastisk boulevard

sporene danner retning og knytter sammen fortid og fremtid. Burde alltid være synlige, enten direkte eller overført

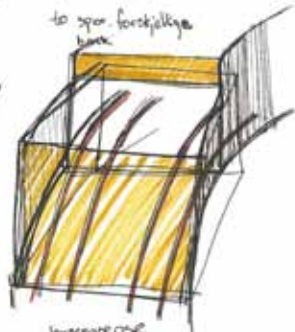
et spor minimerer dette sporet for



parallelle ganger

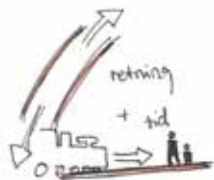
- + mange plass til parcellhager
- lit for spesifisert er ikke overalt det er mulig med parcellhager

to spor forskjellige hater

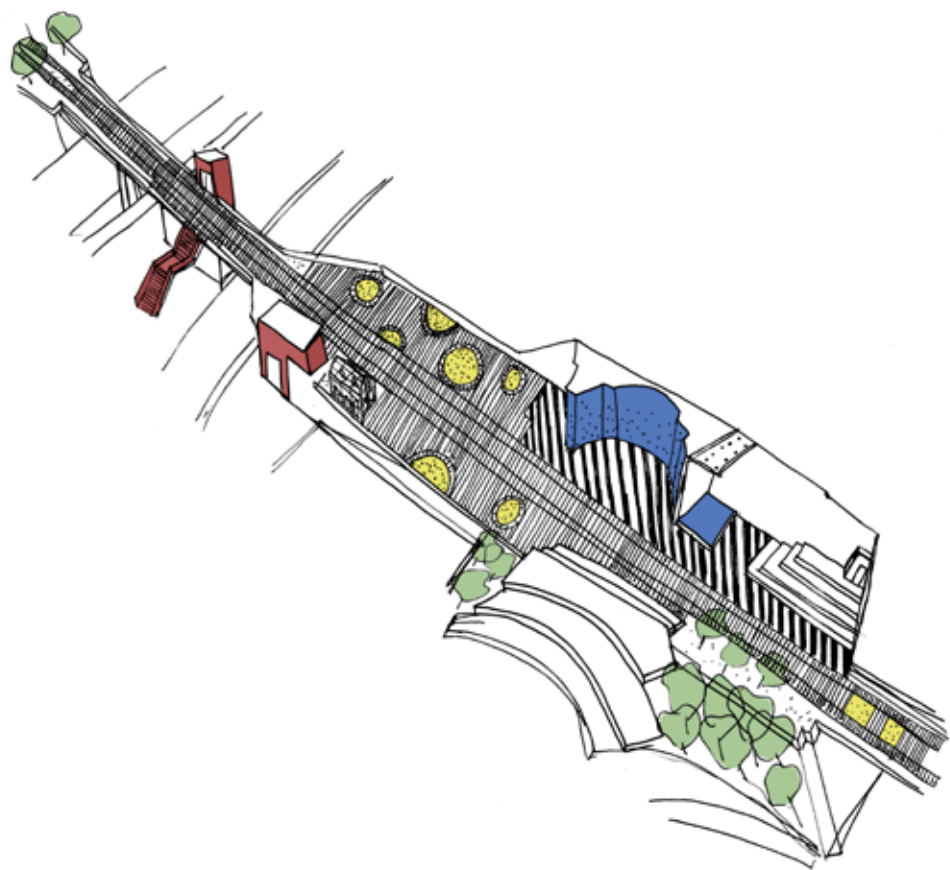


byggperisere

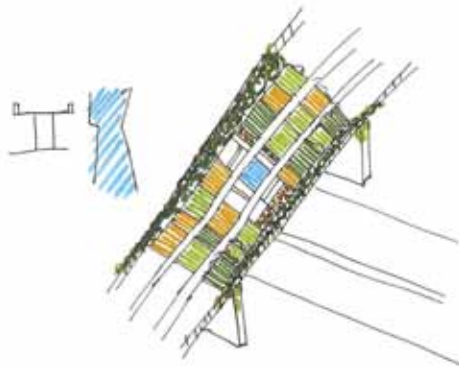
- min 9 m noen steder problematisk med gangareal/utvarel
- + gang trenger mer areal



Samtidig med dette forsøkte jeg fremdeles å finne ut av hvordan prosjektene skulle forholde seg til banen. Jeg ønsket at man kunne forflytte seg lengst mulig langs banen uten å måtte gå av og på, hele tiden samtidig som det måtte være plass til å bygge ting på den. Jeg så på scenarier der Petite Ceinture var helt bygd igjen, og til der begge sporene var fri. Men i mellom disse ytterpunktene fantes det mange variasjoner og Petite Ceinture varierer også. Jeg fant ut at prosjektenes form og funksjon måtte være med på å bestemme forholdet til banen. Men et kriterie måtte være at det skulle være mulig å komme forbi.



Jeg jobbet nå mye med de forskjellige prosjektene. Et litt begrenset kartmateriale gjorde det mer utfordrende å lage ordentlige tegninger. I tillegg til at jeg har begrenset med gode tegninger av Petite Ceinture i seg selv som er målsatt og riktige. Vincennes var en av de stasjonene som var best dokumentert, noe som hjalp meg veldig. Selvom jeg hadde noen relativt klare idéer om hva som kunne passe de forskjellige stedene, måtte jeg gå mange runder i enkelte av prosjektene før de begynte å falle litt mer på plass. Og selvom jeg er fornøyd med konseptene på de forskjellige stedene, skulle jeg gjerne ha jobbet mer med koblingen mellom gammelt og nytt og hvordan de kommer sammen i de forskjellige prosjektene.



Mellom jobbingen med prosjektene utviklet jeg også matrisen med mulighetene. Jeg merket at etter at jeg laget overordnede kategorier som sport, helse, matproduksjon, salg osv, så var det lettere å komme opp med flere muligheter. Og da jeg begynte å fylle ut matrisen dukket det opp enda fler. Matrisen var også en fin måte å generere nye muligheter på! Hvilke kategorier som skulle med i matrisen som vurderingsgrunnlag for de forskjellige mulighetene trengte også mye justering. Men etterhvert begynte også denne å falle på plass. I oppgaven kommer matrisen først, men under utviklingen av den var det en fordel å jobbe med prosjektene og matrisen mer parallelt. Jeg hadde faktiske steder å vurdere mulighetene opp mot, som alle tok for seg ulike sider ved Petite Ceinture.

SILJE SKINNES LUNDE
NTNU 2013