

# **PROSESSHEFTE 3**

# **SKISSEPROSJEKT I**

**NESTE STASJON: LARVIK**



# SKISSEPROSJEKT

Hvordan tvinner en by og stasjon sammen?

Etter at konsept er valgt begynner en lang prosess med å lete etter en struktur å jobbe etter som tar hensyn til både stasjon og by.

1) Fram mot midtsemester jobber vi nesten bare med stasjonsparken som et nokså introvert system. Perrong og knutepunkt tar vi nærmest for gitt.

2) Fram mot en presentasjon på en jernbanekonferanse løsriver parken seg gradvis fra perronggeometrien for å møte et bygrid, vi programmerer parken, og begynner å innse omfanget av knutepunktet. Et skisseprosjekt tar form.

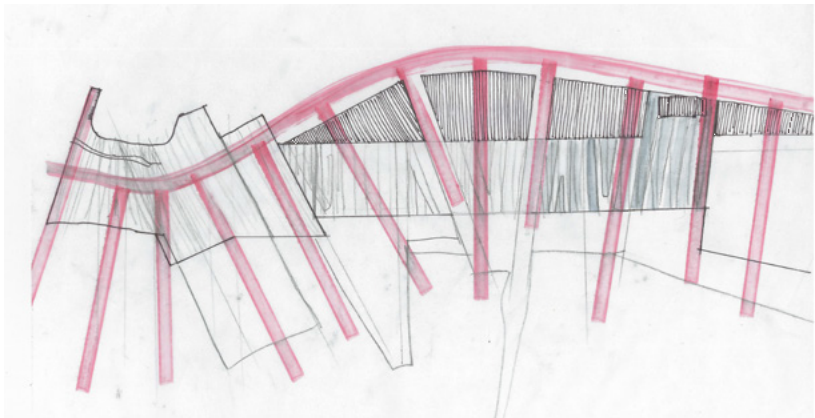
## **To verdener, og alt mellom dem**

Hvor går grensen mellom stasjonfunksjoner og byfunksjoner, og hvordan møtes de til å bli stasjonen vi kjenner til? Hvordan kan konstruksjonen være med på å definere grensene og skape rom mellom tog og by? Stasjonen må ta hensyn til to ulike systemer som opererer i ulik hastighet og dimensjoner - toghkala og menneskeskala/byskala. Begge systemene går igjennom stasjonen og har to forskjellige rytmer/bevegelse. Hvordan kan konstruksjonselementer bidra til en bedre forståelse og bevissthet om dette? Hvordan en opplever konstruksjonen, søyler og bjelker osv, sittende i et tog som stopper og suser forbi en plattform er helt annerledes enn når en venter på toget.

Stasjonen er ulike ting for ulike mennesker - det er mange ulike debatter og innfallsvinkler på hva en stasjon er.

Hvordan er stasjonen for reisende?  
Hvordan er stasjonen for byens beboere?  
Hvordan kan koblingen til bøkkerfjellet være?  
Hvordan møter stasjonens sirkulasjon og perrong byen?  
Hvordan forholder stasjonsparken indre havns områdeplan?  
Hva slags byrom oppstår i koblingen mellom stasjon og by?

Vi forsøker å berøre disse spørsmålene i et skisseprosjekt til midtsemester



Storgata og sikt til fjorden

## Byplan

Alt er på mange måter enklere når stasjonen er et bygg. Med en underjordisk stasjon er bygget plutselig erstattet av et enormt, tomt, offentlig rom. Hva skal dette rommet brukes til? Hvordan skal det struktureres? Hvordan skal det bli noe positivt?

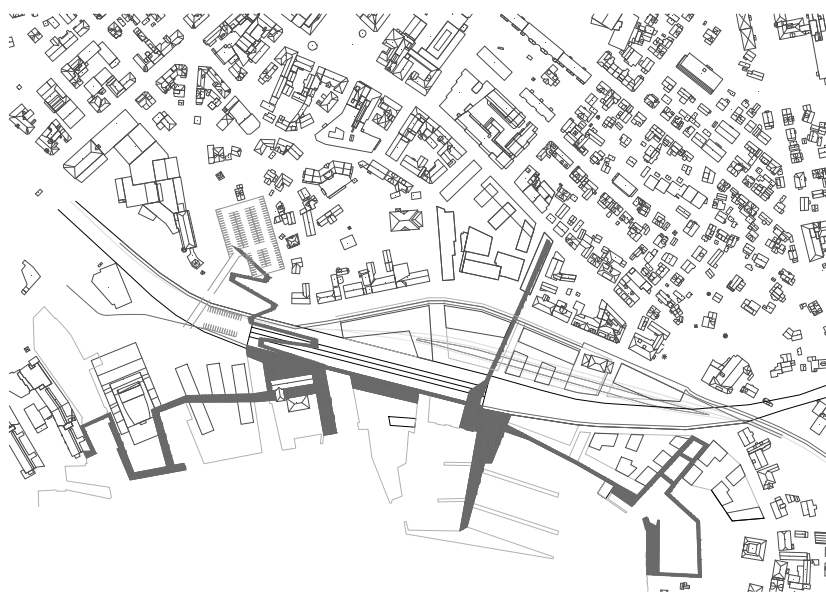
**Det sies at moderne stasjoner er som miniatyrbyer. Men hvis en stasjon kan være en miniatyrby, kan en by være stasjonen?**

**Og om byen er vår stasjon, er da byvevet stasjonens sirkulasjon?**

Med dette som utgangspunkt forsøker vi å jobbe videre med DARKS forslag til områdeplan for indre havn parallelt med stasjonen.

Viktige grep:

1. ivareta siktlinjer
2. kobling til bøkkerfjellet og sentrum
3. havnepromenaden
4. ny bebyggelse i tråd med fortetning rundt knutepunktet (bibliotek, næring og bolig)



03. mars: Sammenstilling av perrongsplassering og områdeplan

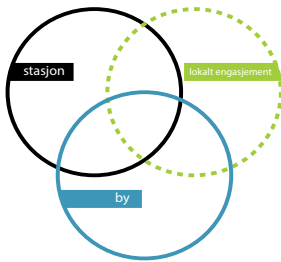




# MIDTSEMESTER

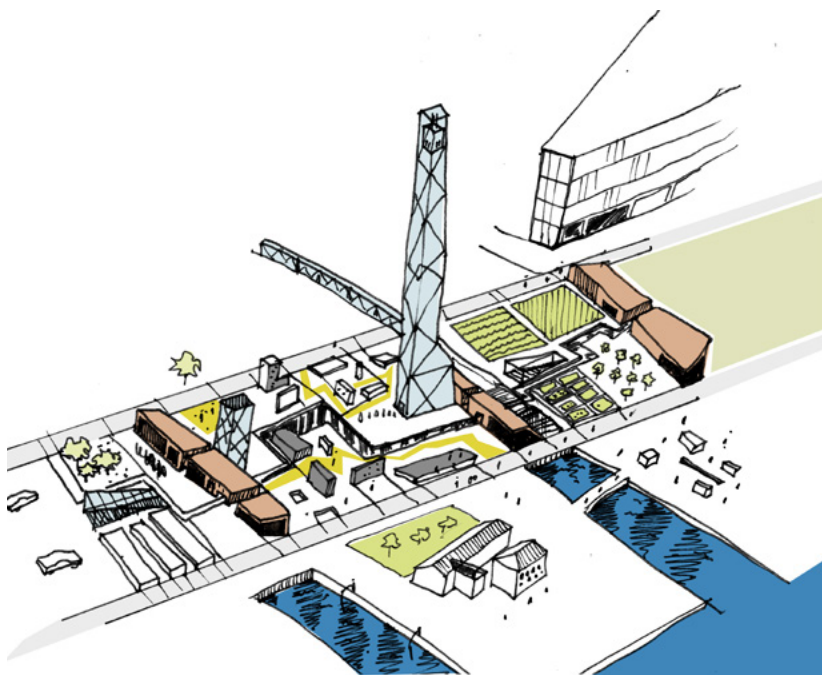
## Midtsemester

Hvordan kan en stasjon forholde seg til byen som noe positivt?



- + taket som urban park med dyrking og aktivitet.
- + bevare det lokale engasjementet
- + historie
- + den nye bydelen indre havn kan nyte godt av passasjerstrømmen
- + reisende får et helt unikt sted å vente (tilstedeværelse)
- + rik og dynamisk park hvor tilfeldige møter oppstår

“stations are different things to different people”



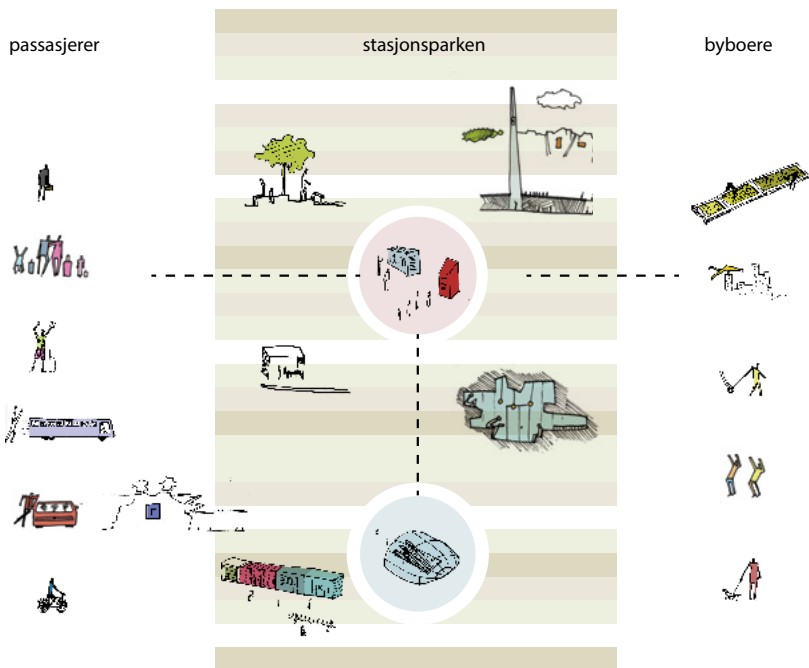
Denne illustrasjonen viser hvordan togpassasjerene forholder seg ulikt til stasjonsparken enn beboerne og besøkende. For reisende er det viktig med oversikt og god lesbarhet til sirkulasjon, et sted å kjøpe billett, å "vente" på forskjellige måter og finne toget. For ikke-reisende kan stasjonen være et sted for å se andre mennesker og bli sett, drive med aktivitet og ta del i byen.

For reisende er fokuset på oversikt, god lesbarhet til sirkulasjon både ut og inn, det å vente, betrakte når toget/kommer/går. Konstruksjon. Lysinsslipp. Ryddighet og orden. Sikkerhet. Og for reisende i toget: rytme og dynamikk i reise og fart.

Vi vil utfordre de tydelige programmerte aktivitetene som er vanlig i offentlige "grønne" parker. Stasjonsparken kan oppdatere vår forståelse av byen, og lage steder der det er mer og større rom for det uorganiserte.

Man går ikke inn på en fotballbane med frisbee, men det er mulig å tegne et område der man både kan drive med parkour, dans, turgåing og andre uformelle aktiviteter. Disse aktivitetene minner meg veldig mye om hvordan man lekte som barn hvor egenkreativitet er viktig og mulighetene uendelige.

Det betyr ikke at det tegnes "uten idé", men at det tegnes på en slik måte at flere enn én aktivitet kan foregå på samme sted. Dette er en pågående diskusjon, og det er generelt mye større behov for slike parker enn rene idrettsarenaer.



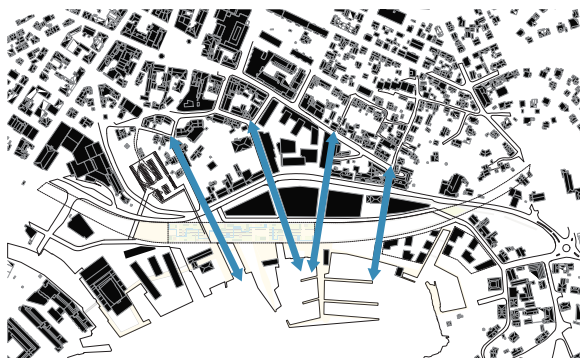
Det som gjør det interessant i vårt tilfelle er at det også er plass for passasjerer å vente. F eks – klimatiserte rom som ikke har skiltet "venterom" kan deles av både kalde passasjerer, biblioteksgrupper og dansere som har pause. Bruk gjennom døgnet vil variere stort, og slik effektiviseres arealbruken. Spennende møter kan dessuten oppstå.

## Hovedgrep

Siktlinjene ivaretas. Biladkomst kommer fra storgata og løses i bøkkerfjellet som langtidsparkering og av og på lessing i vestre del av parken.

Myke trafikanter ankommer enten via bro fra bøkkerfjellet som knytter seg til parkeringa og sentrum på toppen (bøkkerfjellpassasjen) eller fra eksisterende veinett og planlagt havnepromenade. (Vi har tenkt å knytte havnepromenaden med de gamle togsjakkene som kan brukes som gang/sykkelveiforbindelse til den nye fergeterminalen.)

Vi har foreløpig 3 sirkulasjonspunkter/nedgang, kanskje 4. Videreførelse av planlagt bibliotek/servicesenter, boligområder, næring/kulturarealer, kulturhuset og havnepromenade.

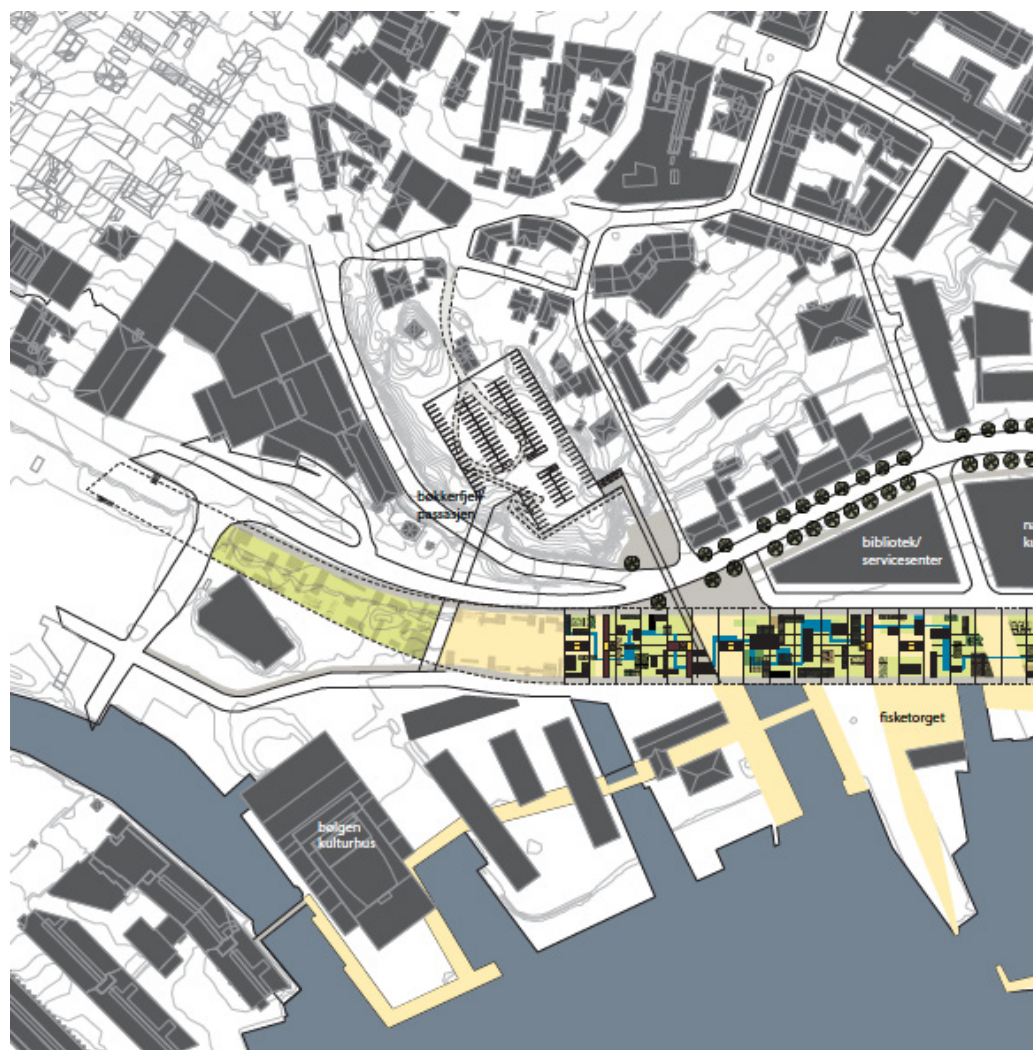


siktlinjer



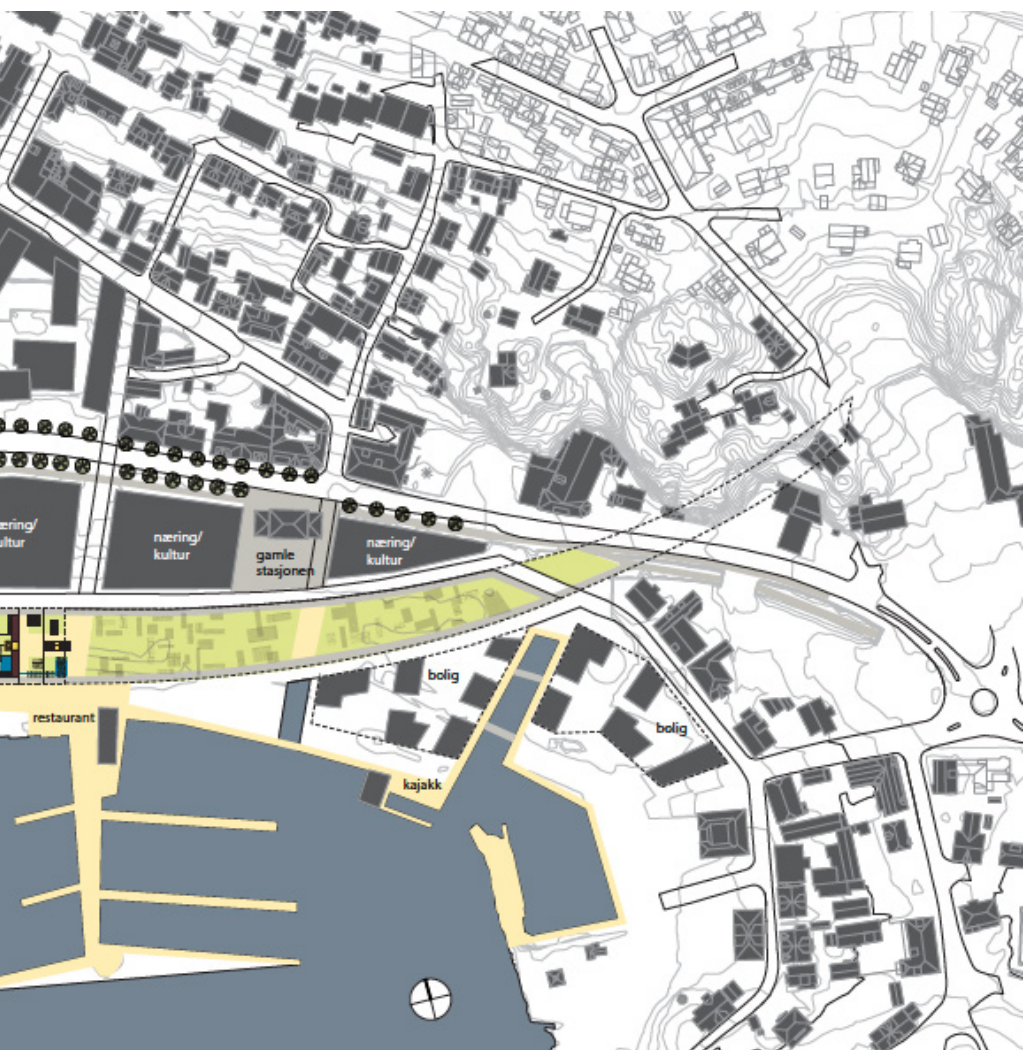
sirkulasjon/adkomst

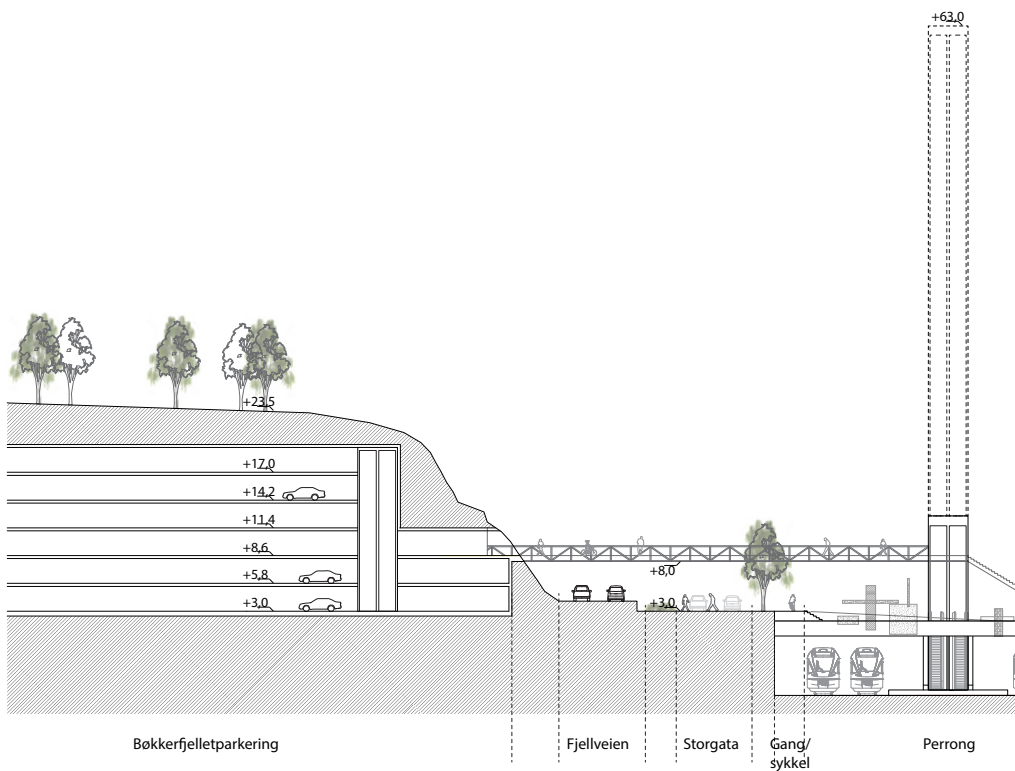




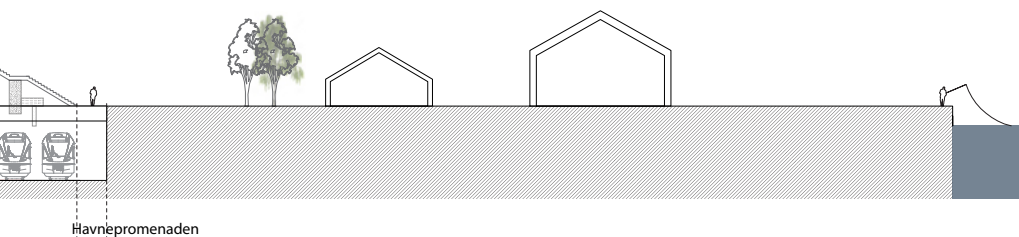
situasjonsplan midtsemester



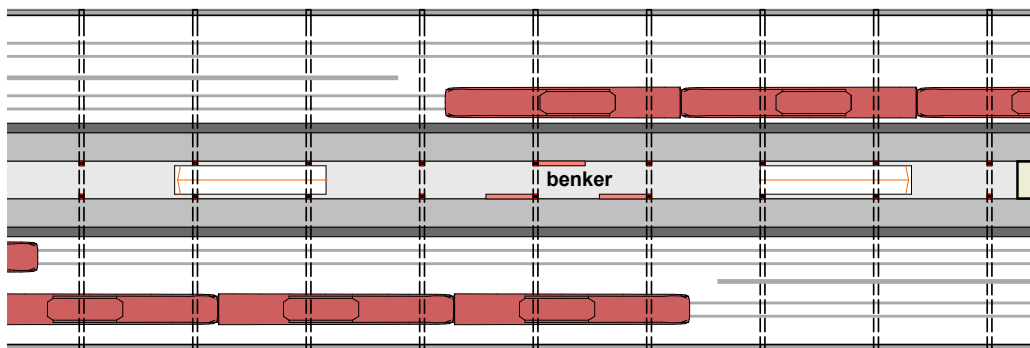




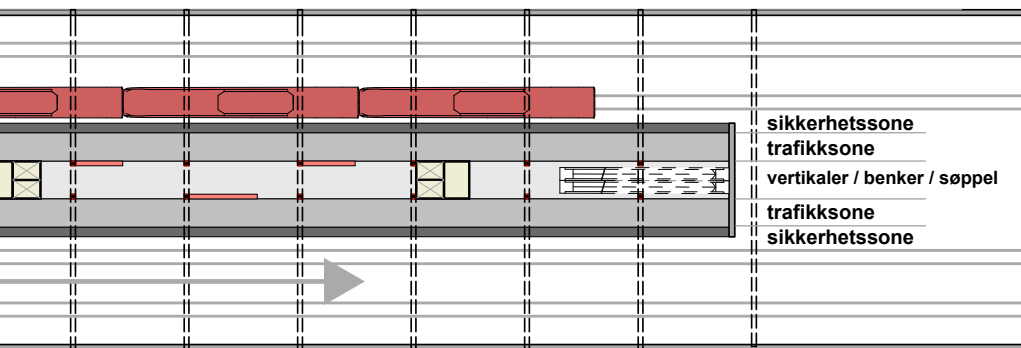
- parkering i bøkkerfjellet
- gangbro over storgata til stasjonen med heis ned til perrong og park.



Vi ser også muligheten for å gjøre noe mer ut av sirkulasjonspunktene – de kan f.eks. være orientering- og informasjonspunkter. Togruter og lignende kan være integrert i fasaden. Vi ser også muligheten for å gjøre et av punktene (den som forholder seg til bøkkerbroa) til et kjempehøyt utkikkstårn. Hvor det er mulig å ta heisen opp og få en full oversikt over byen, til og med torget kan sees. Forutsatt at denne heisen ikke kommer i konflikt med togsirkulasjonen.

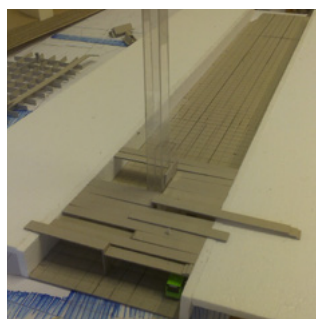
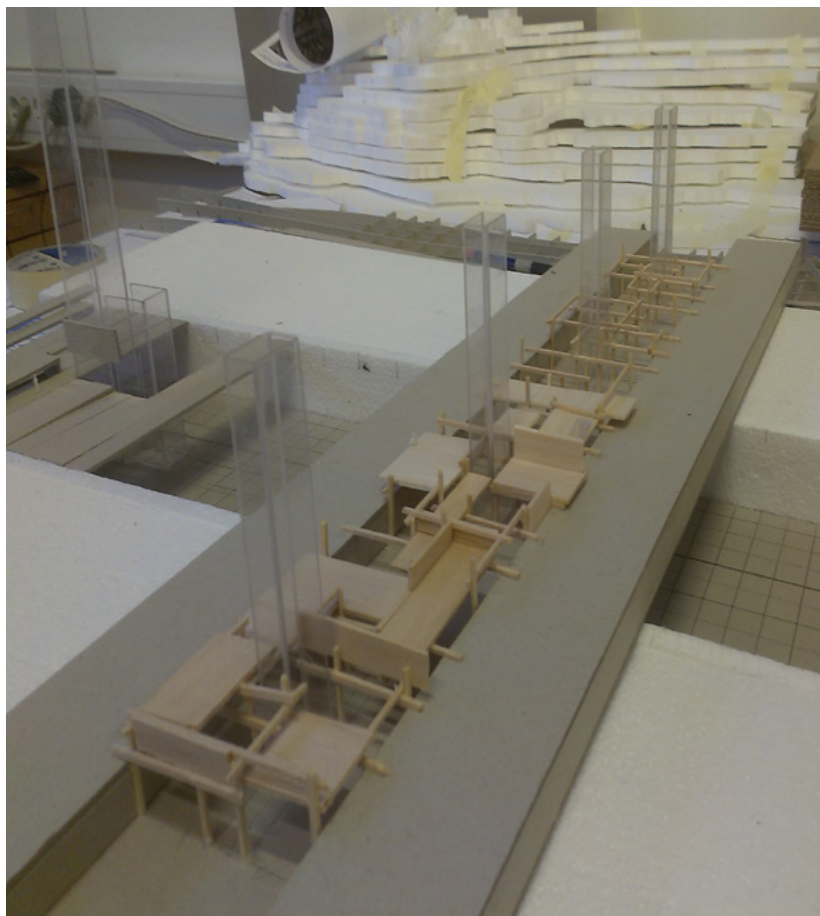


Foreløpig har vi en midtperrong pga enklere lesbarhet (pga færre nedgangspunkter) men også for å øke interaksjonen mellom reisende. Den er ganske straight med en servicesone i midten, adkomst/trafikksone, sikkerhetsone og så sporene.



Vi har prøvd å forme stasjonen ved hjelp av et gridsystem som konstruksjonen kan utfolde seg i. Fra å være veldig rigid og strukturert/lesbart på perrongnivå til å bli noe friere og litt mer programløst på toppen. Vi liker tanken om at stasjonen er ulike ting for ulike mennesker. Det ønsker vi å gjenspeile i stasjonsarkitekturen, hvor konstruksjonen/strukturen kan utfolde seg fra å være konstruktivt til sitteplasser, inngå som møblement, og danne romlige aktiviteter oppe på parken





## Refleksjon: midtsemester

Tilbakemeldingene og kritikken var gode, konstruktive og positive. Mye av tankene og ideene ble godt mottatt. Hovedgrepene og stasjonsplassering under bakken kom også godt igjennom.

1. Det vi fikk mest ut av var hvordan Finn Haakonsen opplevde selve stasjonsparken fremdeles som en type "barriere" i plan. Dette skyldes delvis pga grafisk framstilling av situasjonsplanen, men også pga den veldig klare grensen/skille mellom stasjonspark og by i situasjonsplan. Parkens avgrensning forholdt seg veldig mye til perrongens yttervegger. Kanskje den kunne gli litt mer utover i byen? Vi hadde allerede planlagt å utforske dette, men nådde ikke så langt til midtsemester.

Andre tilbakemeldinger:

2. Hvor slutter parken? Når går den under bakken/ i tunnel? Finn ut hvor lang cut n' cover-lokket må være.

3. Hva er grunnforholdene i indre havn. Hva er vannnivået?





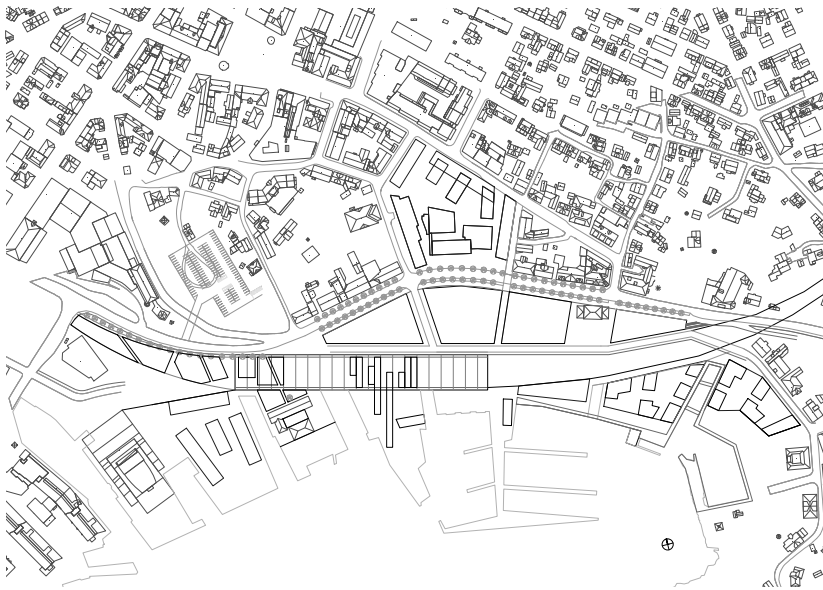
## Videre utvikling

Vi tar tak i tilbakemeldingene og bearbeider skisseprosjektet

1. forsøker å veve sammen stasjon og by ytterligere vha gridsystem og eksisterende bystrukturlinjer.

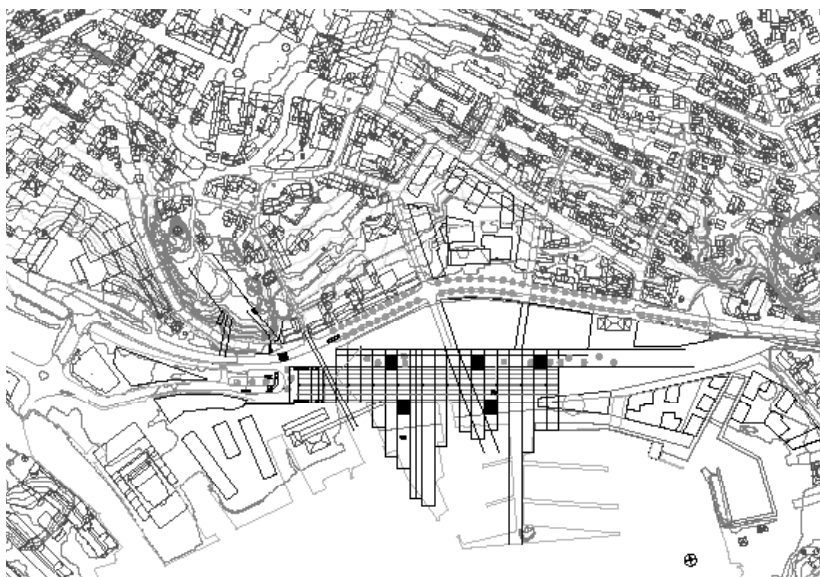
3. I koblingen mellom stasjon og by vil det oppstå nye byrom. Vi forsøker å finne ut av hva de kan være, og samtidig fremheve byens stedlige kvaliteter og utnytte eksisterende potensialer. Kanskje vi må dele opp stasjonsparken og programmere den mer detaljert.

4. vi kontakter larvik kommune og andre ressurser for å finne mer ut av grunnforholdene

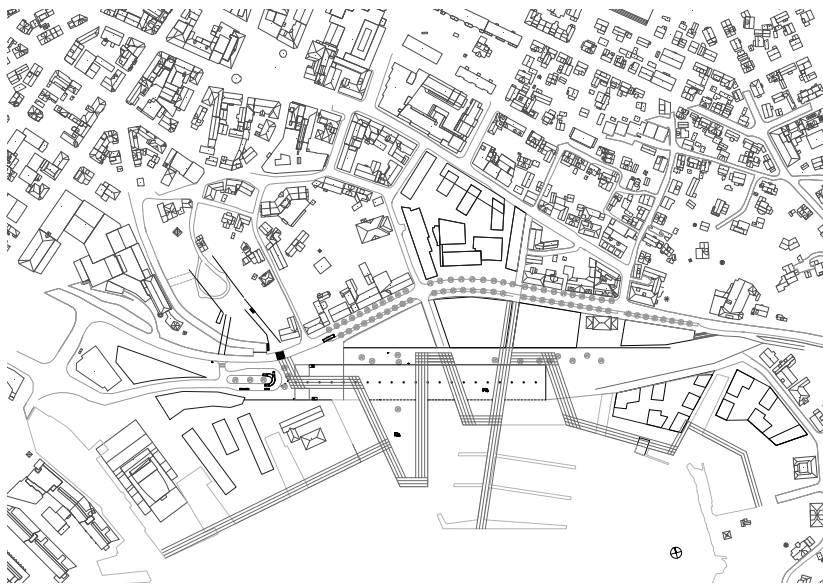


20. mars: forsøk på glidende overgang mellom stasjon og by

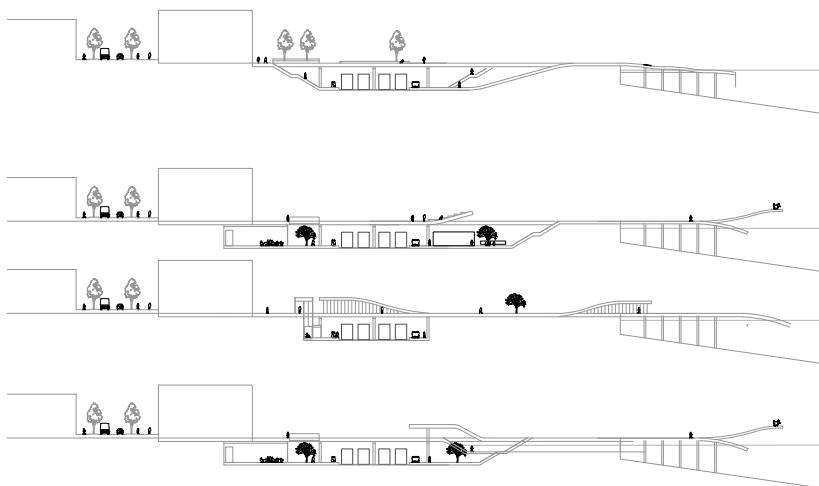
1. Vi ser muligheten til forsterke bøkkerfjellet som et transferium ytterligere - Kiss n' ride, bøkkerpassasjen, bøkkerparkeringen, bussholdeholdeplasser og effektive nedganger til perrong i vest danner grunnlaget for et effektivt infrastrukturelt knutepunkt.
2. Dette åpner muligheten for å løse opp knutepunktet annerledes enn i øst. Her kan stasjonen tilpasses byens hastighet og premisser.
3. Tidligere har vi valgt midtstilte perronger grunnet klarere lesbarhet til sirkulasjon, (færre nedganger, og alle spor sokner til en perrong) og bedre tilretteleggelse av interaksjon mellom reisende. Men sidestite perronger føles mer riktig for vår intensjon siden de åpner muligheten til å forholde seg mer til byen fra begge sider fysisk



23. mars: stasjon som knutepunkt og offentlig byrom løses opp -  
fokus på infrastruktur i vest, fokus på by i øst



25. mars: stasjonens nedganger og sirkulasjon flettes inn i siktlinjer og havnepromenaden



25. mars: hvordan møter stasjonen vannet og bebyggelsene, og hva er mulighetene? første utkast av "sekundærprogrammet" (kommer til det senere)

\_\_\_\_\_



**PROSESSHEFTE 4**  
**SKISSEPROSJEKT II**



# **JERNBANEKONFERANSEN**

## **Skisseprosjekt v.2.0: Jernbanekonferansen**

Vi ble invitert av Larvik kommune til å delta i et jernbanekonferanse hvor vi skulle ha et innslag om oppgaven vår. Dette resulterte i at skisseprosjektet og hovedkonsept fra midtsemester fikk en omrunde og bearbeidelse. Dette var en utrolig bra mulighet for å engasjere/delta i debatten lokalt, men også får oss selv å få en enda refleksjon over konsept og prosjektet i seg selv.

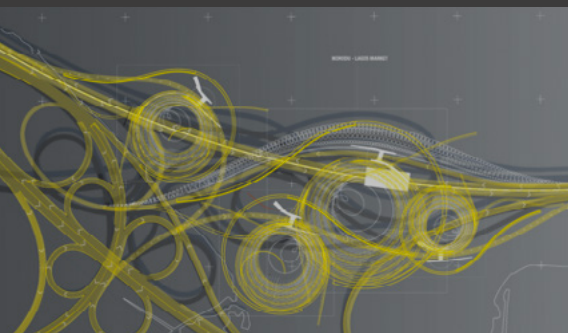
Vi fikk 20 min på å presentere. Her i kortere utsnitt:

# larvik stasjon

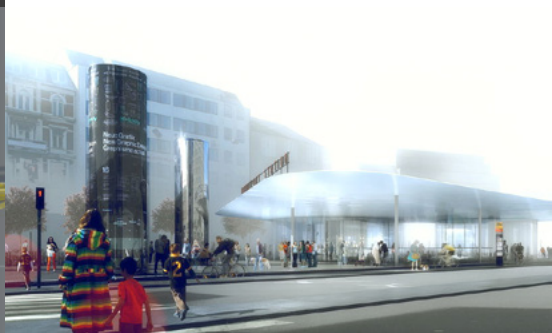
en (påbegynt) masteroppgave i arkitektur  
thao nguyen  
tarjei ekelund

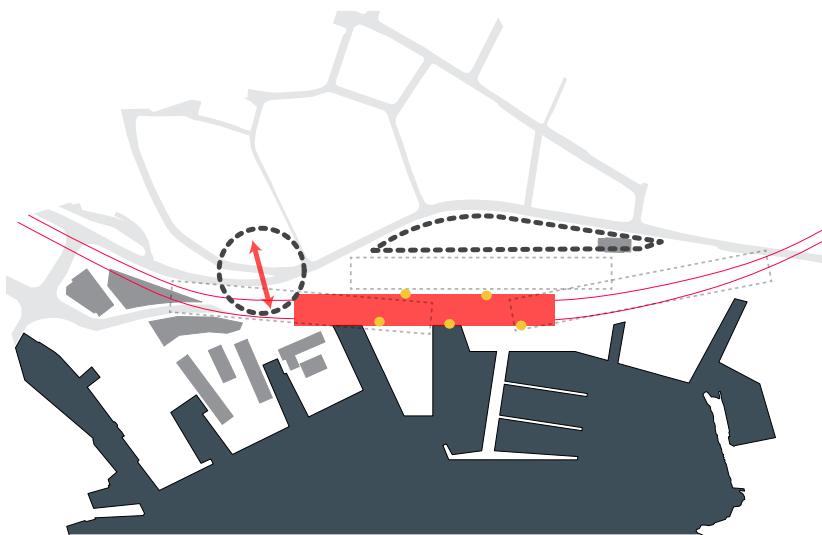
# hva er en stasjon?

infrastruktur (ufølsom)  
hurtig, teknisk, lesbar



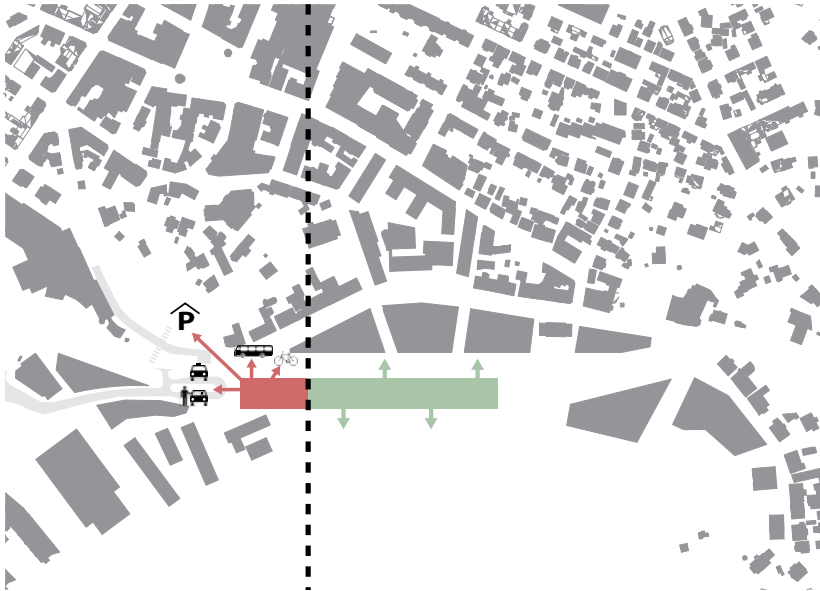
en del av byen (følsom)  
nærhet, mennesker, følelser  
aktivitetsgenerator (i utviklingsområder)





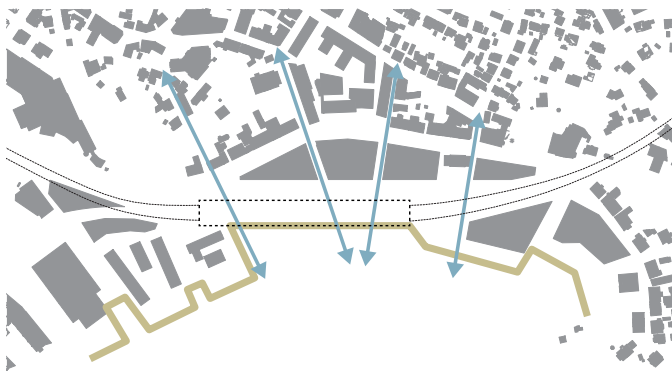
### plassering

- knutepunktet forflyttes vestover, lette flyten mellom by og vann
- mindre, stedsspesifikke innganger etableres mot øst

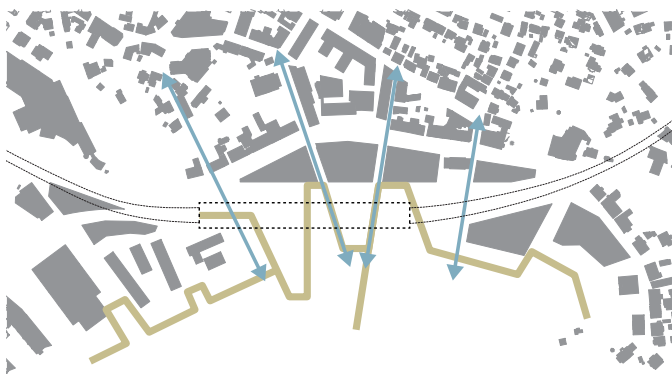


- En klar todeling av stasjonen:
- transferium v/bøkkerfjellet
  - en stasjonspark tilrettelagt byen



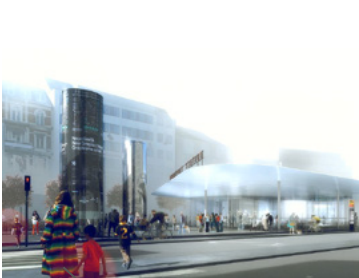


Siktlinjer og havnepromenaden



havnepromenaden 2.0

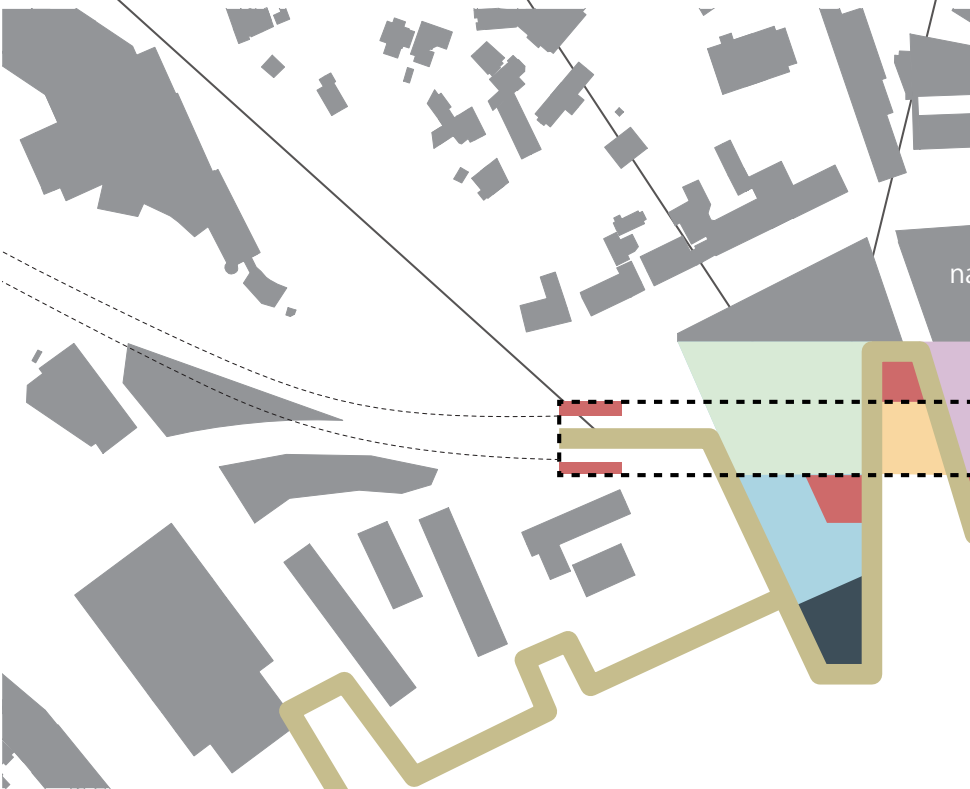
knutepunkt



plen/biblioteksplass



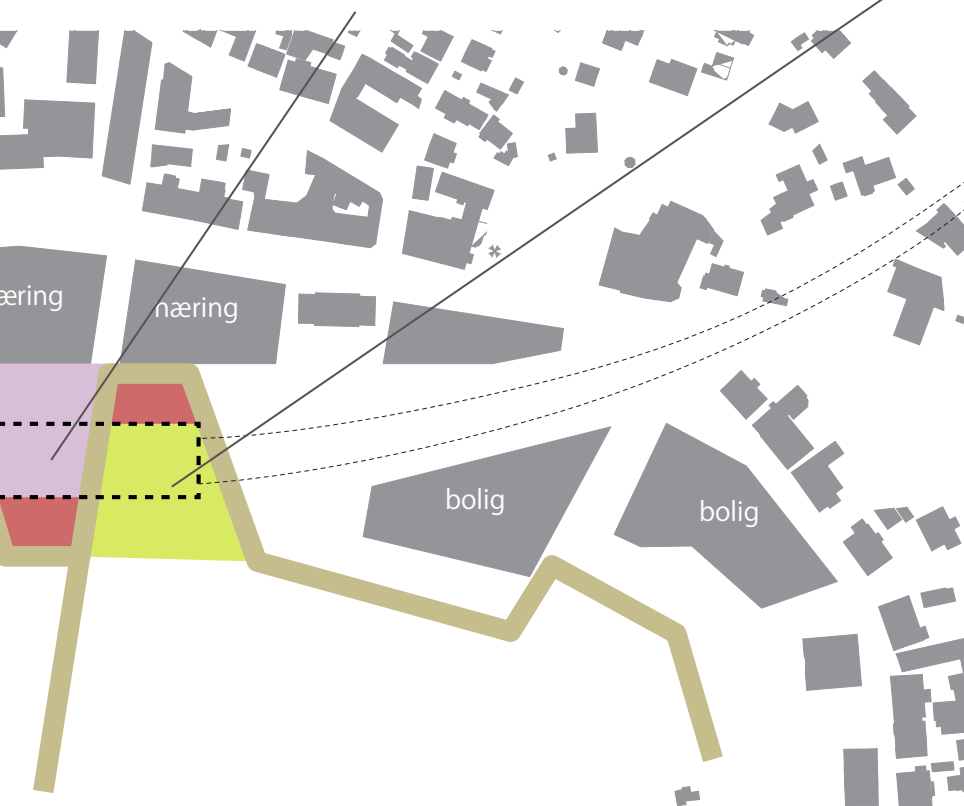
sjøbad

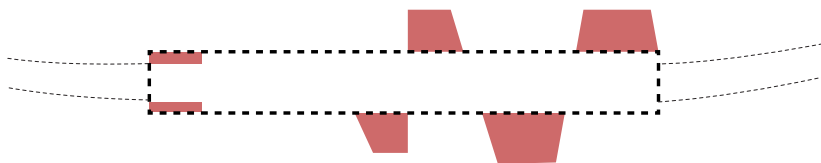


**fripark (parkour/klattring)**



**mathall/bondens marked**





en byintegrert perrong. Antall nedgang reduseres til fire stk, og er forskjøvet i forhold til hverandre



## Sekundærprogrammet

Tilbake til stasjonsparken - hvordan møter stasjonen de hverdagslige aktivitetene i parken og i omgivelsene? Underveis i prosjekteringen falt det naturlig å tenke mer på stasjonens tilleggsfunksjoner og romprogram utover basisstandarden. Hittil har vi fokusert på nedganger, sirkulasjon og det å ankomme en stasjon og kjøpe billett. Vi har hele tida hatt tanker og ideer om hva det å "vente" kan være, og hvordan det å kjøpe billett kan bety for utformingen og konseptet. Nå er det på tide at vi tar det på alvor og fokuserer på det. Vi programmerer stasjonens sekundærprogram mtp hva vi føler er mulig for stasjonen og byen:

## Uklimalisert:

### STASJON

- lysinnslipp/åpninger; 20-50% av perrongflate
- oppbevaringsbokser
- billettsalg
- bussholdeplass

### PARK

- fripark; parkour, taichi, dans, landskap
- gressplen; piknik, slikke sol, grilling
- beachvolleyball/sandkasse; turnering, vm, sandlott
- urbant dyrking; urtebed, tomatparsell osv
- vann; bade, seile, kajakk, skøyte, fising

### KOMMERSIELL

- markeds plass; fiskemarked, bondens marked
- leiebenker/leiebod; små salgsplasser
- konsert

## Klimarom (20% venteareal)

### KOMMERSIELL

- backpacker-filial; Grand hotell og andre hotell bisniss
- sykkel senter
- utstyrsutleie; Kajak, skøyter, fiskestenger, robåt
- garderobe/skifting; kajakutleie, skøyteutleie, badeutstyr utleie, sykkelutleie
- dansestudio
- kiosk
- kaffe/gjær
- kunstgalleri
- øvingsrom
- bibliotek
- innvandrersjapper
- utleie; frisør, frukt og tobakk, restauranter, butikk, møbelteststasjon
- turistsenter
- internettkafé

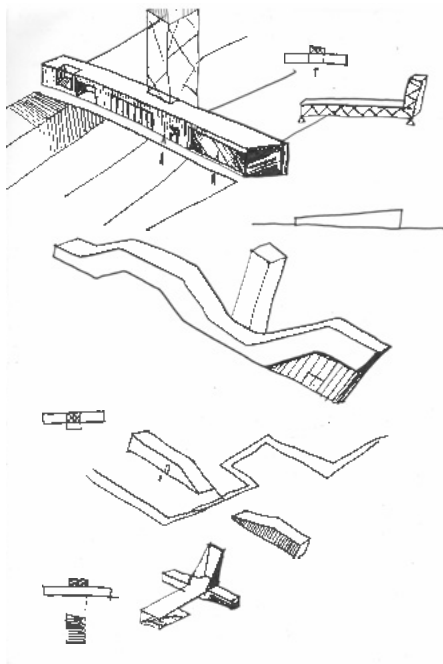
### STASJON

- venterom; 20% av øvrige rom

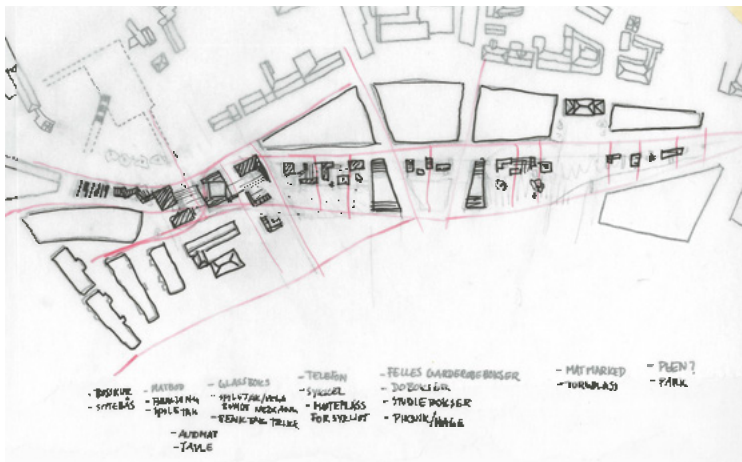
### ØVRIGE PROGRAMMER

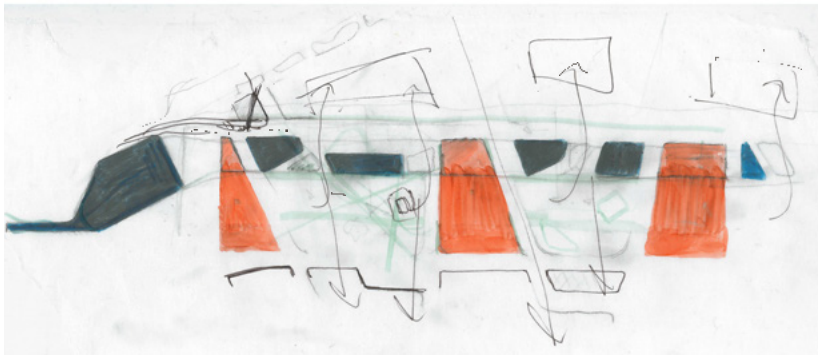
- moské
- asylmottak
- campingplasser
- tivoli
- svømmehall/svømmeanlegg
- dyrepark

sekundærprogrammet var stort og kaotisk til å starte med - alt fra typiske jernbanestasjonsfunksjoner (som billettautomater, oppbevaringsbokser, toaletter osv.) til mer byprogrammer som sykkelsenter, markeds plass, butikker o.l. I tillegg til dette så vi muligheten til å koble perronggulvet til bebyggelsen i nord i kjellerplanen. Dette åpnet igjen nye muligheter for programmet på perrongnivå.



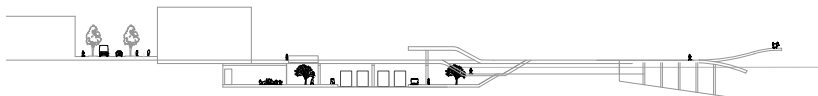




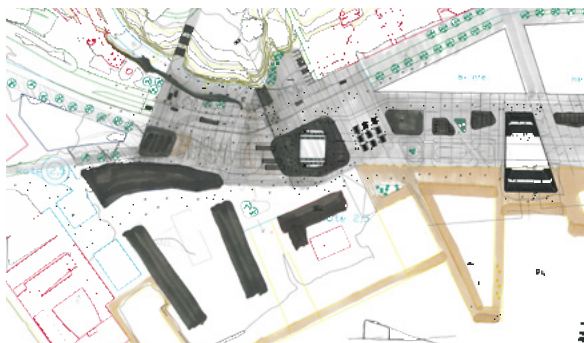


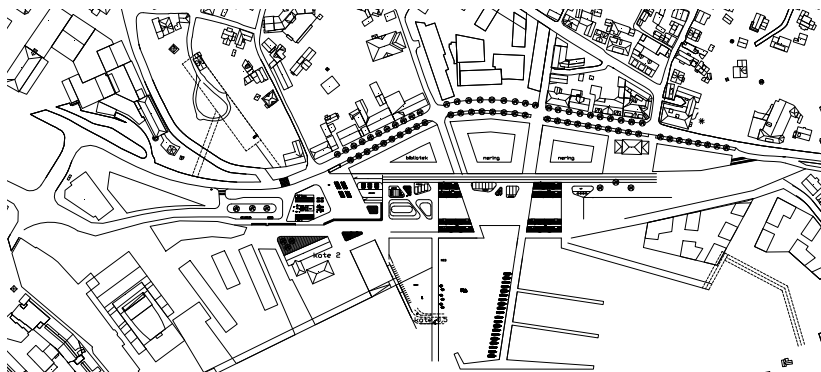
Vi forsøker å dele sekundærprogrammet ytterligere, men nå i to - det som omfatter jernbanestasjonen eksklusivt, og det som kan karakteriseres som mer "byrom" og møteplasser. Trappene plasseres ovenfor hverandre for å definere byrommenes avgrensning mer. Indre havn blir også mindre oppstykket, og mer tilgjengelig ved å ha denne plasseringen.

Vi begir oss på en leken utforming og strategi for dette i plan.

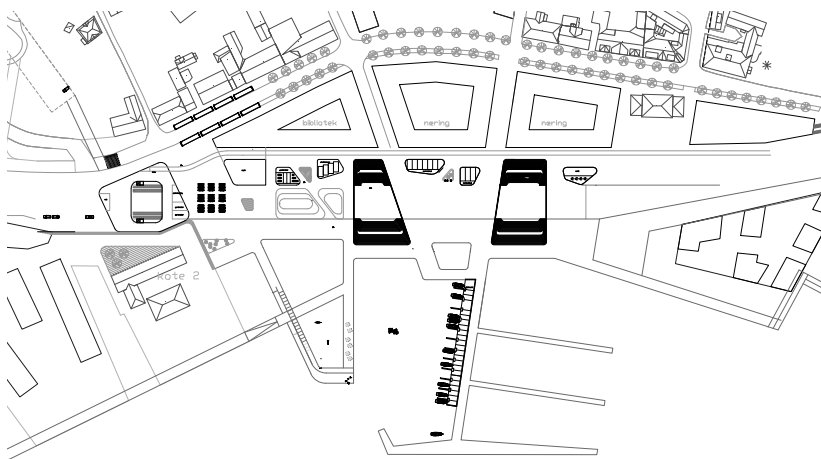


25. mars: tidligere snittskisse blir plutselig veldig interessant for sekundærprogrammet og hvordan det kan utarte seg på perrongnivå.

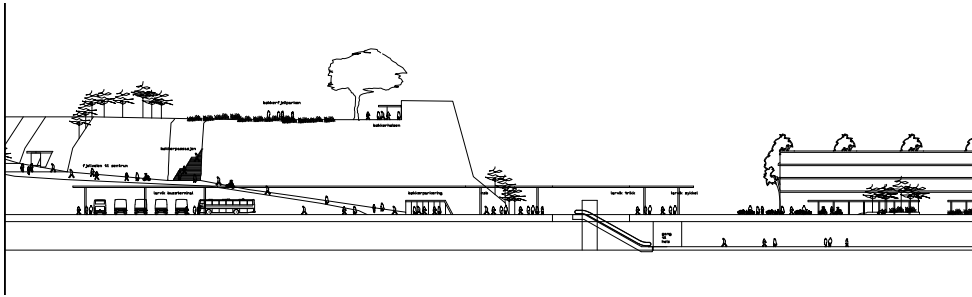




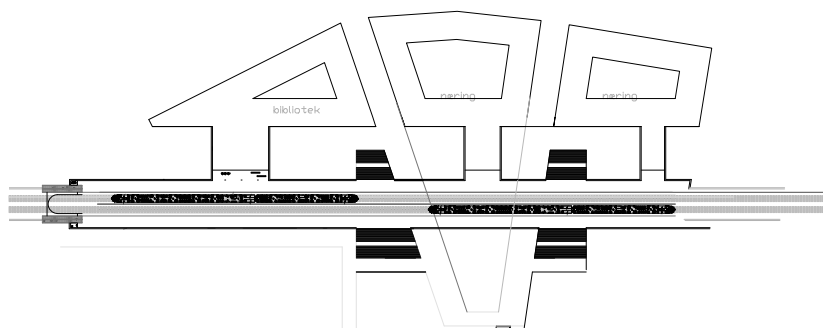
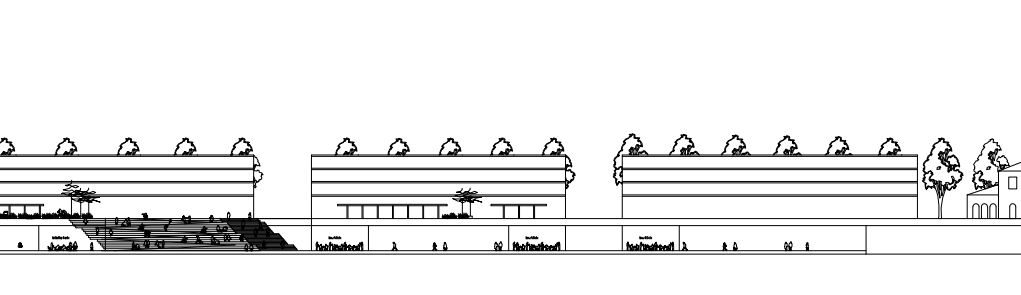
02. april: knutepunktet kommer med i planen med et ønske om en tilsvarende utforming som for stasjonens sekundærprogram, av hensyn til lesbarhet. Sekundærprogrammet plasseres mellom den nye bebyggelsen i nord og inntil perrongens cut n'cover-vegg i sør på bakkeplan. "Byrommene" og parkene plasseres mellom nedgangene, og forholder seg til by og fjord. Nedgangene i vest får mer og mer en hub-karakter.



02. april: trikken får innpass, og gata mellom nordbebyggelsen og sekundærprogrammet blir karakterisert som en trikk- og sykkelakse gjennom Indre havn (ingen biler, kanskje elbiler) og videre langs gamle togspor til Larvik havn, danske ferja og Thor Heyerdahl VGS.



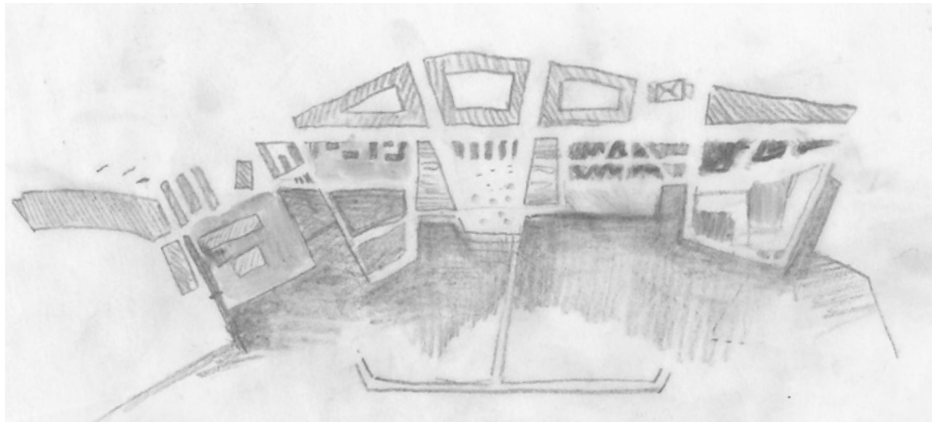
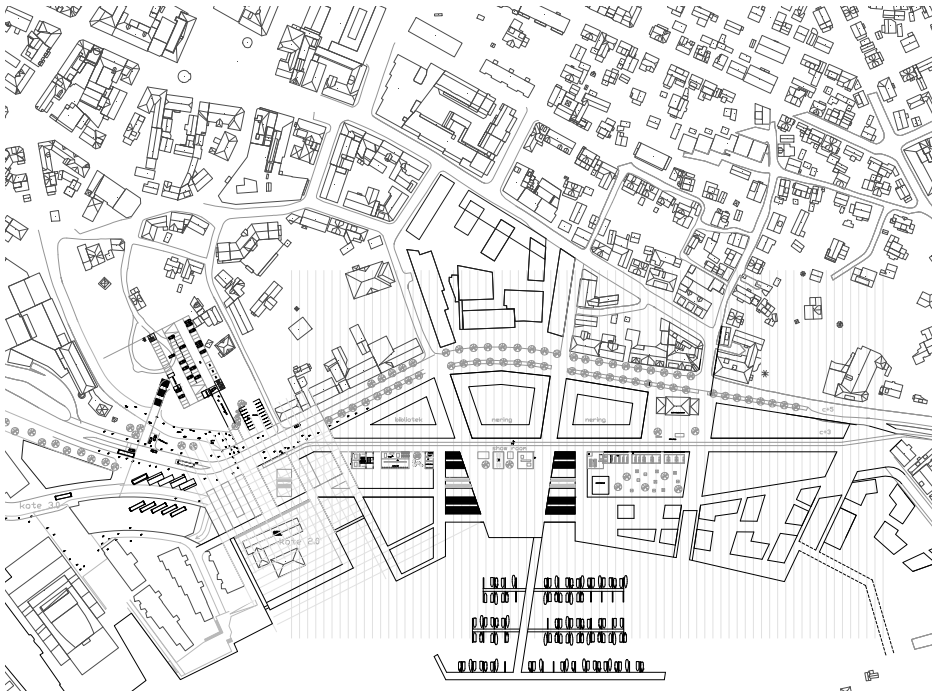
10. april: Perrongplanen og snittet med sekundærprogrammet. Biblioteket og forretninger får egne filialer på perrongnivå.



Vi sliter litt med å få sekundærprogrammet og utformingen til å sitte i plan. Det oppstår litt tilfeldige former og uheldige lukkede programmer i indrefileen. Særlig når vi ønsker å få stasjonens program til å føles sammenhengende i form og uttrykk. Det har ikke vært et overordna konsept mtp form og uttrykk i stasjonsarkitekturen.

Etter mange utformingskonsepter og refleksjoner kom vi fram til å forme sekundærprogrammet som om det var en miniatyrby i seg selv. Vi følte dette hang mer på grep i konseptet hvor vi ønsker å tvinne by og stasjon sammen. Et bygrid virket ryddig, strukturerende og enkelt å forholde seg til. Dette gridet tok for seg byens struktur og retning mot fjorden, siktlinjene, gateløpet og samsvarte med perrongens retning. Vi tester den ut!



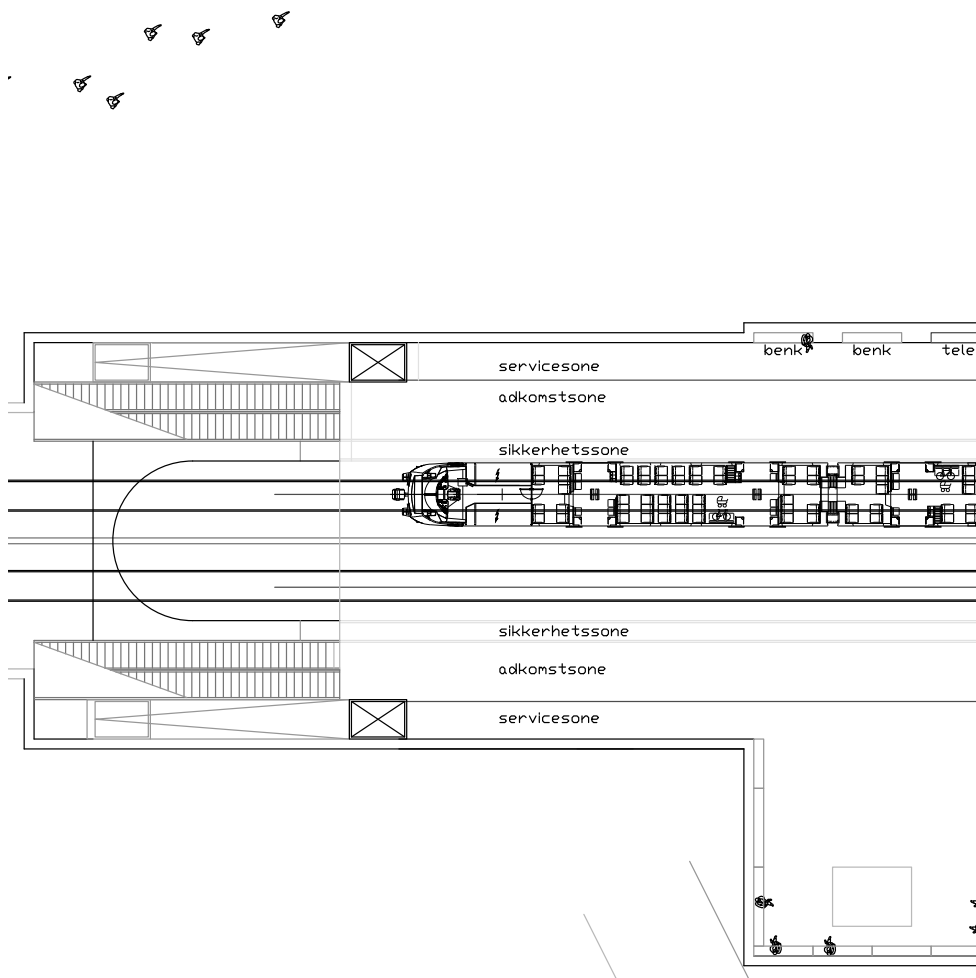




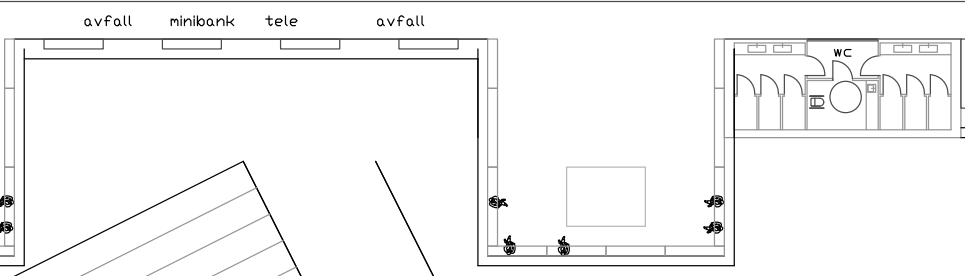
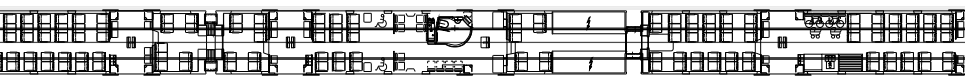
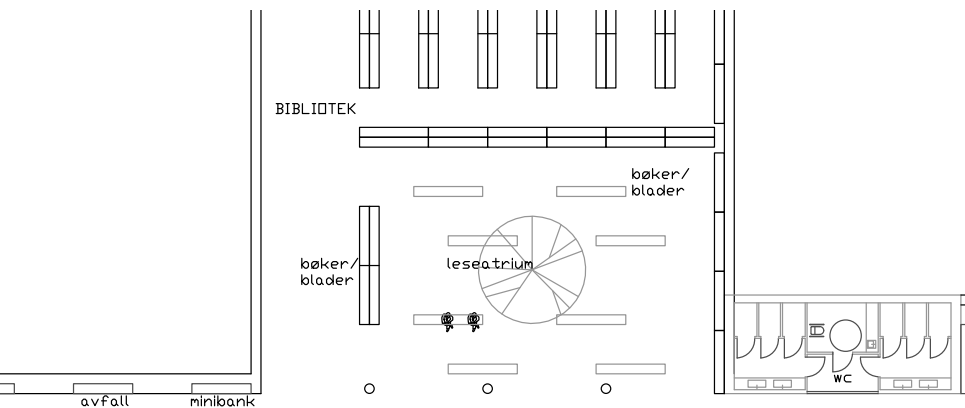
En mathall oppstår i tilknytning fjellveien/bøkkerpassasjen (fra sentrum), knutepunktet og bussholdeplassen. Det blir dannet et interessant byrom som vi ikke hadde planlagt.

Vi blir usikre med tanke på sekundærprogrammet på lokket. Det er spennende at togprogram kan brukes av andre enn togpassasjerer, men er de så viktige at de skal definere bruken av byrommene? Hvorfor kunne de ikke heller ligget på perrongplan, mens hele dekket kunne vært gitt til byen? Er det ikke greit at by får spille førstefolin i parken, mens stasjonen spiller førstefolin i knutepunktet?





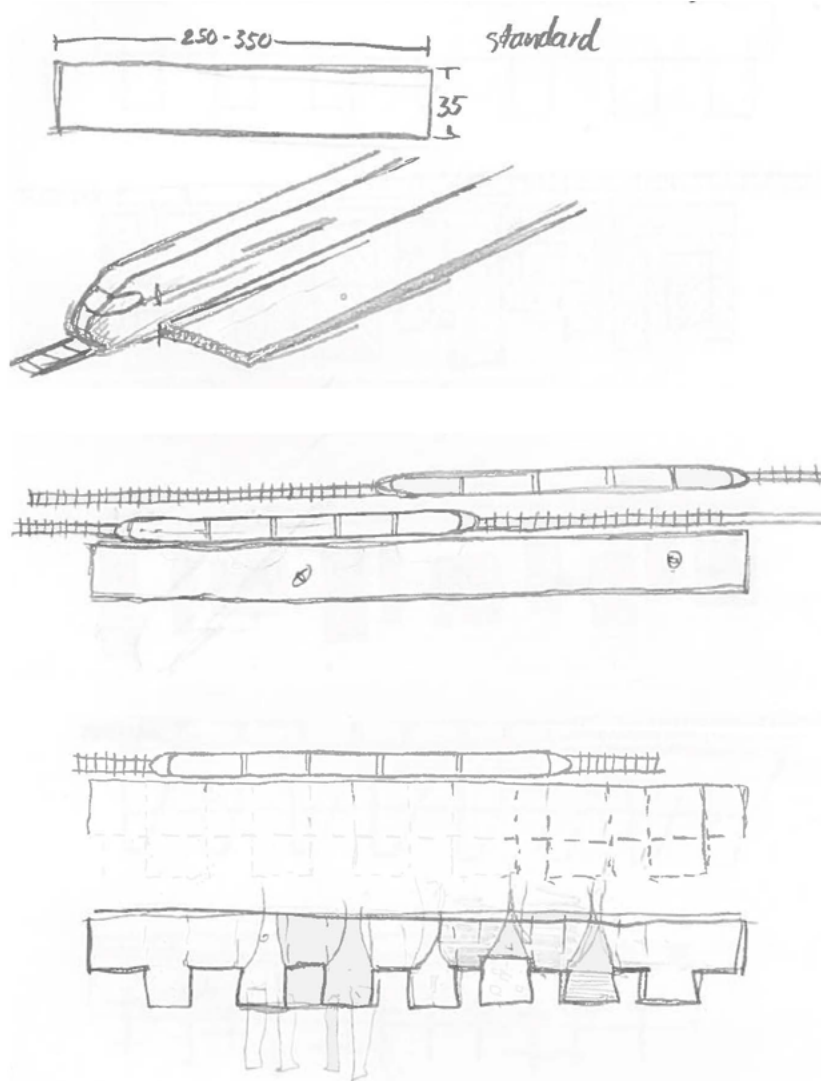
Som følge av dette blir jernbanens serviceprogram flyttet mer og mer ned på perrongnivå. Mange av disse funksjonene var for introverte, og spilte lite opp mot byrommene. Vi velger å la griddet gli ned på perrongnivå og påvirke utformingen her også.

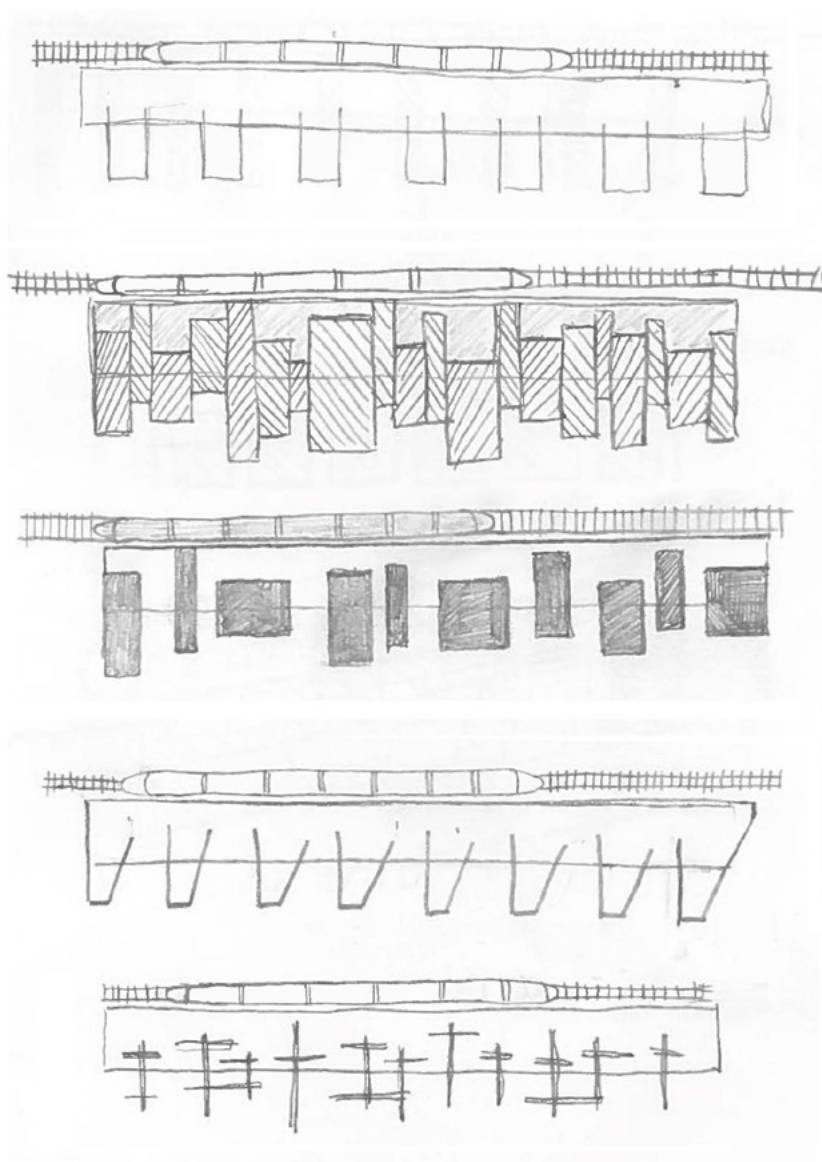


## Perrongutvikling

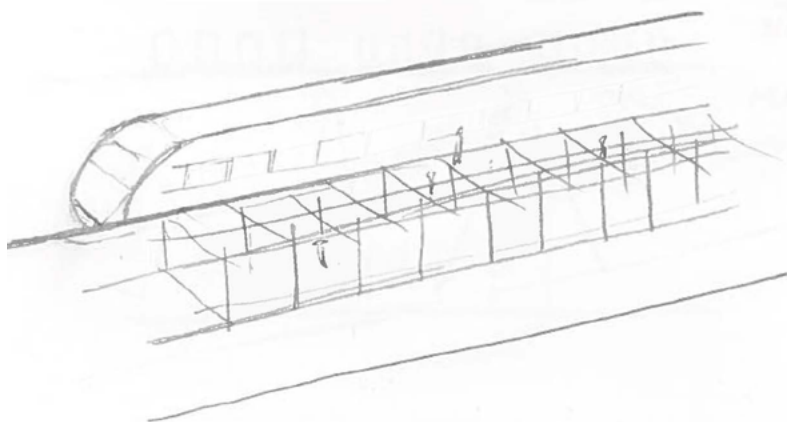
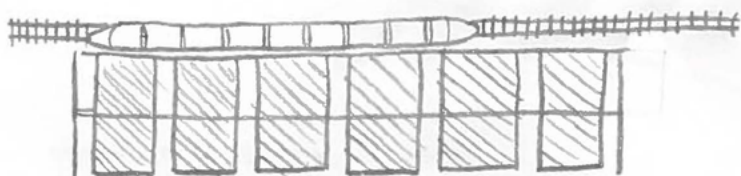
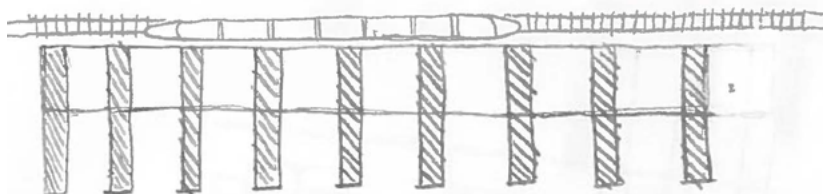
Utviklingen av perrongene går parallelt med arbeidet på oversiden. I begynnelsen er perronger en selvfølgelighet for oss. Etter hvert blir perrongene til selve hovedelementet (trenger vi i det hele tatt et stasjonsbygg?) i stasjonen, og til å bli en del av det offentlige bygulvet.

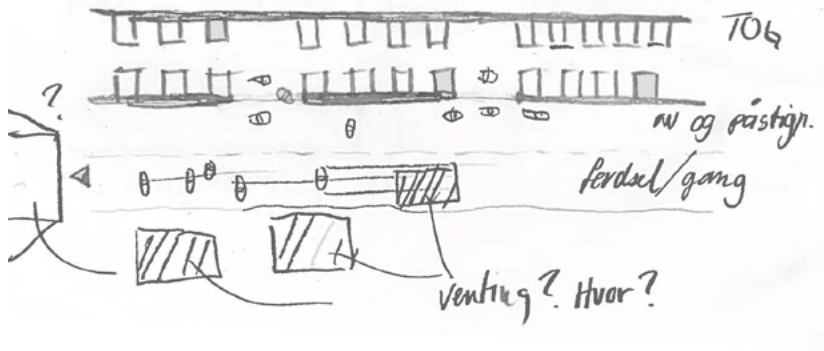
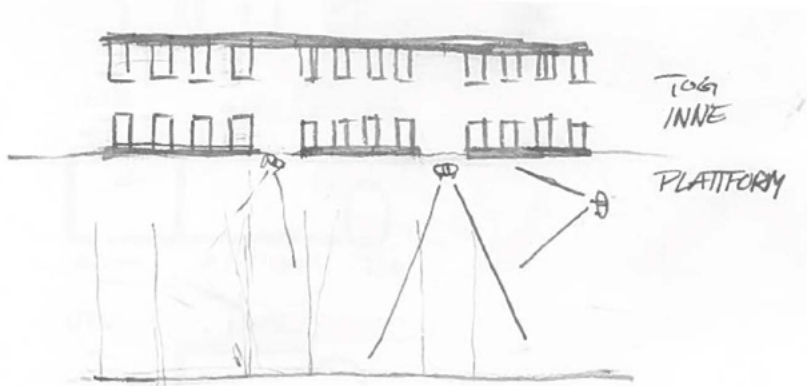
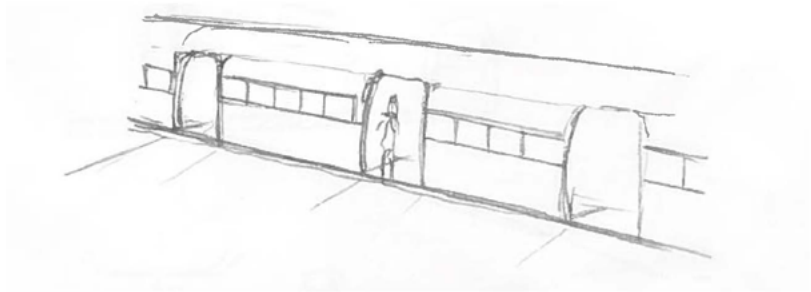
Tidlige skisser, tanker og refleksjoner:

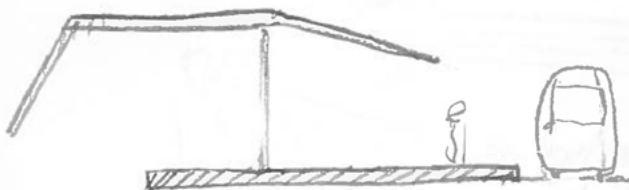




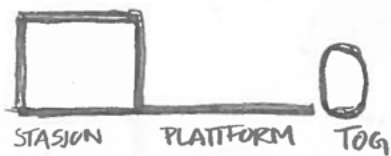




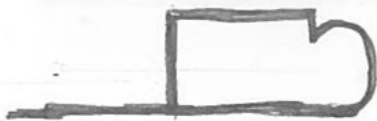




INNE                      UTE                      INNE

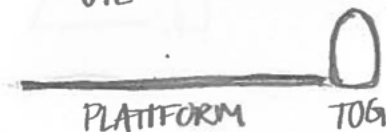


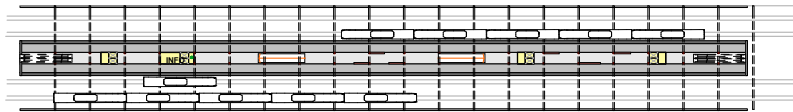
UTE                      INNE



PLASS                      PLATFORM/TOG

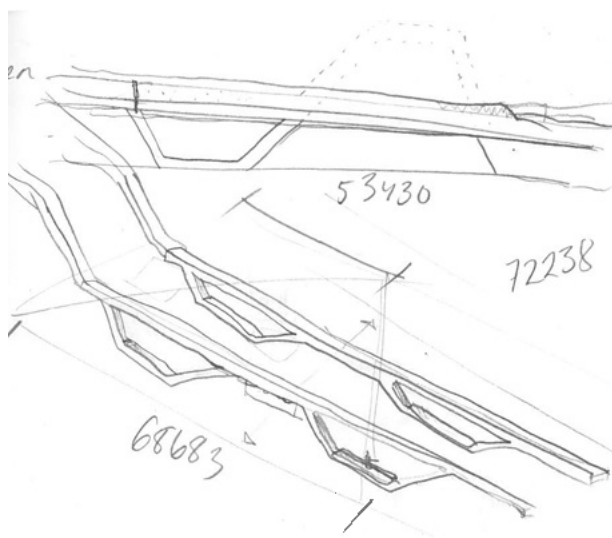
UTE                      INNE





Perrongen starter med å være ganske enkle, rigide og av standardtypen. Vi tegner først midstilt perrong med en servicesone i midten. Fordelen med midstilte perronger er at de har en klarere lesbarhet til sirkulasjon siden alle spor sokner til en perrong.

Etterhvert så vi for oss at konstruksjonen kunne være med på å definere opplevelsen av stasjonen på perrongnivå. Hvordan kan det konstruktive være med å skape god lesbarhet, rasjonell sirkulasjon og samtidig gi ulike opplevelser for i ulik hastighet? Hvordan oppleves perrongens konstruksjon for reisende som venter på perrongen, og hvordan opplever den reisende på toget den? Rytme, endring i fart og soner ble interessante temaer.



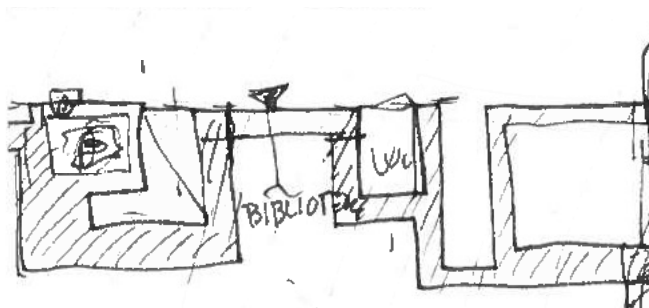
Skisse på hvordan søyler kan utfolde seg til å være benker

## sporskifte

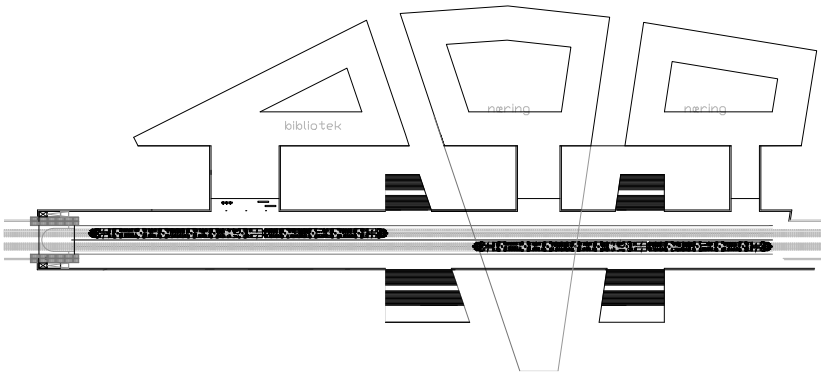
Etter midtsemester gikk vi fra midtstilt perrong til sidestilte perronger grunnet ønske om å koble perronggulvet til byen, og utforske perrongens muligheter.



Etter jernbanekonferansen gikk vi også fra å ha firesporsstasjon til tosporsstasjon. Hittil har vi forholdt oss til Norconsults utredede traséplaner hvor de har igjen tatt sikte for høyhastighetssatsningen på den tid. Nå er det imidlertid ikke like aktuelt, og stasjonen forholder seg først og fremst til IC-satsningen - tosporsstasjon. Dersom det vil forekomme høyhastighetstog i framtiden vil den uansett ikke stoppe i Larvik, og det sees derfor naturlig å anlegge den i en egen trasé hvor det er mest gunstig for sporgeometrien. Å anvende høyhastighetssatsningen som premiss for å lokalisere IC-stasjon i Larvik strider i mot Jernbaneverkets intensjon om å forsterke bykjernene.. Høyhastighetssatsningen og IC sees derfor som to separate konsepter.

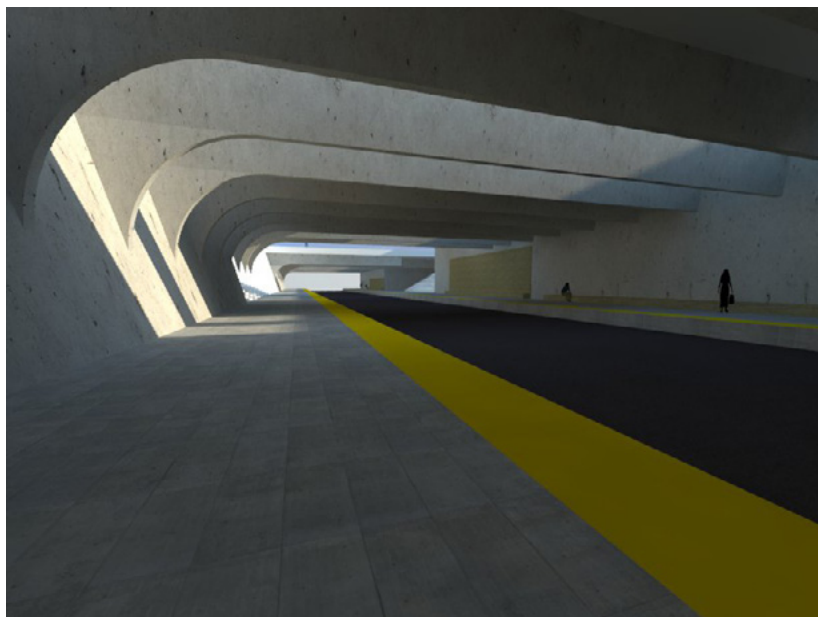


Hvordan kan cut n' cover veggen bearbejdes og danne nye funksjoner og rom?

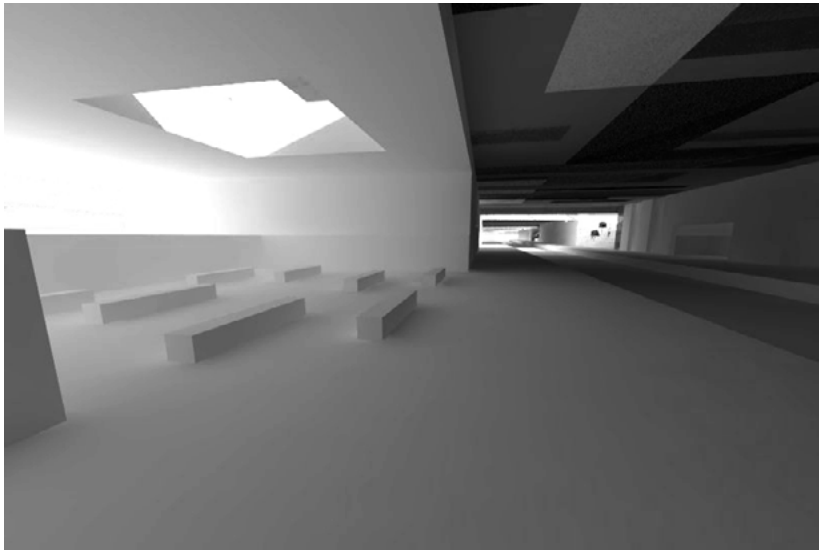


Perronggulvet glir inn i byevevet





Tidlig rendering av lysinslipp og konstruksjon



Lysinnslipp i biblioteksfilial

## **Idéfasen rundes av**

Med dette har vi nådd fram til en struktur på skisseprosjektet vi er fornøyd med og som vi kan jobbe videre med. Stasjonen har fått tre tyngdepunkt - knutepunktet, parken og perrongen. De jobber alle med forholdet mellom stasjon og by, på vidt forskjellige måter, samtidig som de alle forholder seg til hverandre.

Denne strukturen gjorde det mulig å gå videre innenfor hvert rom.

