PROSESSHEFTE 1

OPPSTART

NESTE STASJON: LARVIK

Neste stasjon: Larvik
Tarjei Zakarias Ekelund og Thao Nguyen
Prosesshefte til masteroppgave, arkitektur
NTNU 2013-2014
Veileder: Ole Møystad

Introduksjon

Disse heftene er sammensatt av skisser og refleksjoner gjort mellom januar og mai 2014.

DEFINISJON OG REFLEKSJON

Hva er en stasjon? Vi har forsøkt å angripe begrepet fra mange innfallsvinkler, og for hver nye innfallsvinkel har vi innsett noe nytt. Vår forståelse av begrepet “stasjon” har modnet gradvis, og slik har også prosjektet modnet.

Valg av oppgave

Vi er begge fra Larvik, og det er ikke helt tilfeldig at vi har valgt å tegne Larviks neste stasjon. Stasjonen er et hett tema i Larvik.

Vi ble samtidig tiltrukket av stasjonens kompleksitet. Strenge tekniske krav skal møte byutvikling, byhistorie, politikk, arkitektur, mennesker og følelser. Avgjørelsene vil stå i hundrevis av år. Dette er prosesser vi mener arkitekter bør spille en viktig rolle, og dette var også grunnen til at vi valgte å tegne Larviks neste stasjon.

Ingen av oss hadde tegnet en jernbanestasjon før, og ingen av oss hadde mye kunnskap om jernbane på forhånd. Derfor assosierte vi også begrepet "stasjon" med et nokså konkret bygg, satt inn i en bykontekst.

Kanskje var vår forståelseshorisont preget av dagens stasjonsbygg? Den skulle uansett endre seg.


Larvik
Larvik
Larvik

Hva er en stasjon?

Av alle temaene stasjonen berørte, var den konkrete stasjonen det vi visste minst om. Dokumentasjonen vi fikk fra jernbaneverket berørte primært tekniske temaer som ledelinjer og trappestørrelser. Vi manglet den grunnleggende kunnskapen nødvendig for å gjøre nytte av den, som for eksempel et romprogram.

Vi begynte å besøke stasjoner. Stasjonsbygg er forholsdvis enkle, programmessig: Venting, billettbokser, oppbevaringsbokser, toaletter, informasjonstavler og kiosk.

Perrongene er viktige, og et prosjekt i seg selv. I Trondheim har perrongen egne venterom, benker, avfallsstasjoner, høyttalere og traller .

Vi tok en prat med Børge Anfinnsen, arkitekt på Pir II og ansvarlig for Trondheim S sine nye perronger. Han framhevet universell utforming og regelmessighet som veldig viktige perrongtemaer.


KARVESEN


NSB
Billetter/Tickets
Billetter/Tickets

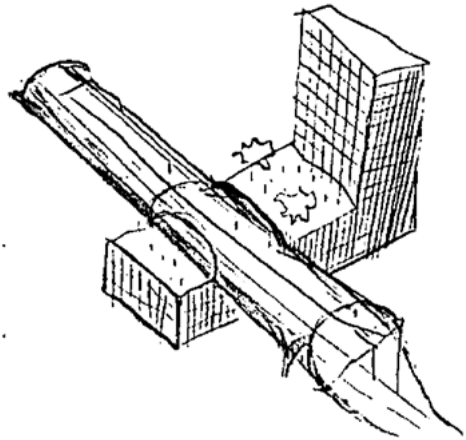
Trenger man et stasjonsbygg?

Et spørsmål som slo oss et stykke ut i prosessen var om vi faktisk trengte dette stasjonsbygget? Vi så på Larvik Stasjon:

I 1881, da stasjonen ble bygget, inneholdt den stasjonsmesterbolig i andre etasje, og bemannet billettkontor på grunnplan. Stasjonsbygget var påkostet og ettertraktet blant arkitekter. I dag er stasjonen hovedsaklig fjernstyrt, og billettkontoret erstattet av billettboks og TV-skjermer. Mesteparten av hallen er leid ut til Narvesen, den ene sidefløyen er forsøkt leid ut til bar og kafé uten hell.

2013: Med maksimum 30 minutter mellom togets avganger er perrongen på mange måter er perrongen alt som trengs. Her kan man vente under tak og kjøpe billett. Stasjonsbygget står som et landemerke som folk flest assosierer med Larvik stasjon. Dette er greit for lesbarheten, men er det nødvendig? Perrongene er offentlige, men føles private.

I Tokyo er jernbanestasjonene mer som metrostasjoner. Etter at du har gått av toget blir du møtt av et kart som viser hvordan de ulike utgangene er plassert i byvevet. Du velger deg en utgang, for eksempel A27, og følger skiltingen. Her føles det som om overgangen fra bemannet stasjon til ubemannet er tatt på alvor. Når stasjonsbygget ikke trengs kan inngangen være hvor som helst. Her ligger det et stort potensial i by-stasjon-sammentvninng.

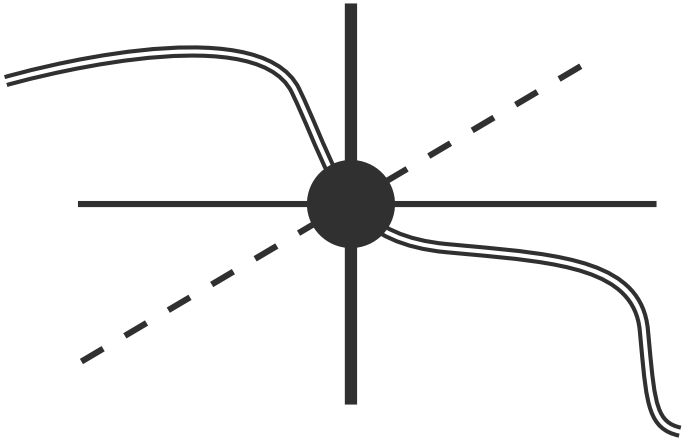


Et infrastrukturelt knutepunkt

En stasjons mest grunnleggende oppgave er å formidle overgangen mellom tog og andre fremkomstmidler, og i så måte er alt som skjer **rundt** perrongene og stasjonsbygget like viktig. Andre stasjonsplaner, dagens stasjon, samte jernbaneverkets håndbøker ga oss en indikasjon om hvilke overganger vi måtte tenke på.

Fotgjengere - det må være enkelt og greit for passasjerer å ankomme stasjonen til fots
Buss - 3-4 regionalbusser stopper i dag ved stasjonen
Sykkel - Minimum korttidsparkering. Fint med sted for trygg lagring, f. eks sykkelbokser eller -hotell. Leiesykler?
Korttidsparkering for bil - her kan en for eksempel stå og vente på en passasjer som kommer med toget.
Langtidsparkering for bil - gjerne et parkeringhus der bilen kan stå i tilfelle lengre reiser eller pendling.
Kiss'n ride - her slippes passasjerer av. Er gjerne formet som en rundkjøring rett foran hovedinngangen til stasjonen. Det er et poeng at bilen ikke trenger å rygge.

I tilfellet Larvik finnes det flere mulige overganger
Fjordbuss - et forslag som har vært oppe lokalt flere ganger.
Danskeferja i øst - stor menneskemasse som idag er helt avhengige av bil. Kan disse få en tilknytning til knutepunktet?



Jernbaneverkets definisjon av knutepunkt

Midtveis i prosessen deltok vi på en jernbanekonferanse. Her presenterte Jernbaneverket sin egen definisjon av knutepunkt:

- Høy arealutnyttelse
- Besøksintensive virksomheter
- God tilgjengelighet og framkommelighet for
- fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom ulike
- reisemidler

Det er interessant at de første to punktene handler om omgivelsene. Jernbaneverket brukte begrepet “stasjonslandskap” heller “stasjonsbygg”. By og stasjon tvinnes sammen, og vi følte at vi var veldig på bølgelengde intensjonsmessig, men JBV manglet konkrete eksempler på slike landskap. Hvordan får en til dette? De henviste til plan- og bygningsloven.

Viktig var det samtidig å få fram at Jernbaneverket bygget noe, men ikke alt:

"et stoppested for tog som er tilgjengelig for de reisende; et stasjonsområde hvor de reisende lett kan bytte fra andre reisemidler til tog

JBVs stasjonsprosjekter omfatter derfor sykkelparkering, busstop, taxiholdeplass, kiss 'n ride og parkering for privatbil der hvor det er relevant.

JBVs stasjonsprosjekter omfatter ikke bussterminaler, taxi-sentraler, parkeringshus, boliger og tilførselsveier"

Både i begrepsbruken og den tydelige delingen var det plutselig veldig lite som minnet om et samlet stasjonslandskap.

BAKGRUNN INDRE HAVN

Tomta: Indre havn

Indre Havn er en fylling mellom Storgata og Larviksfjorden. Fyllingen ble lagt for å bære den nye jernbanen som åpnet i 1881. Den ble senere utvidet for å gi plass til parkering i forbindelse med ferjetrafikk. Ferjen ble flyttet til Revet, øst for Indre Havn, i 2009. Da ble terminalbygget revet og tomten erstattet med en midlertidig park som brukes mye om sommeren.

Tomten avgrenses i dag av Bølgen kulturhus i vest og en boligrekke i øst.

Tomten inneholder fire vernede bygg:

1. Stasjonsbygget på Storgata, interiør og eksteriør
2. Tollbodens hovedbygg, interiør og eksteriør
3. Tollbodens pakkhus, vernet eksteriør
4. Tollbodens uthus, vernet eksteriør

Karakteriske landskapstrekk er fjorden og de to bergene i øst og vest (Bøkkerfjellet)

i byens silhuett er Bøkeskogen karakteristisk.

Toget ligger som en helt klar barriere mellom byen og fjorden

Byggene langs Storgata, selve sjøfronten, fraflyttes og forfaller

Det er noen meters høydeforskjell ned til sporene i øst

Store arealer er satt av til parkering for jernbanestasjonen.

Den midlertidige parken. Fin om sommeren, mindre brukbar om vinteren

Fjorden er vakker!

Tollboden, vernet og kåret til byens vakreste bygning, forfaller og er stengt

Relevante planer for Indre havn

DARKs vinnerutkast (2009)

Tomta, Indre Havn, er hovedsaklig tom i dag. Deler av den er transformert til midlertidig park i påvente av den nye bydelen. I 2009 vant DARK Arkitekter konkurransen om bydelen.

Hovedtrekk:

- Boliger i øst, bibliotek/rådhus som krysser sporene i vest, og forretning/næringsbygg imellom.
- Siktlinjene i byen er videreført oversporene og inn i bebyggelsen
- Knutepunktforbindelse på samme tomt som dagens stasjon. Utvidet med vegsløyfe og parkeringhus.
- Tre tverrorbindelser (vest til øst)

1. Bøkkerstigen. En "trollstige" som går fra berget, over sporene, og ned i Indre Havn.
2. Bro mellom Prinsekvartalet, framtidige kjøpesenter, togstasjonen og en ny gjestehavn
3. Bro mellom Storgata og boligområdene i øst.

Tverrforbindelsene henvender seg mot vegnett rundt Torget for å knytte sammen de to bydelene.

DARK Arkitekters vinnerutkast fra 2009

Relevante planer for Indre Havn

Foreslått områdeplan (desember 2013)

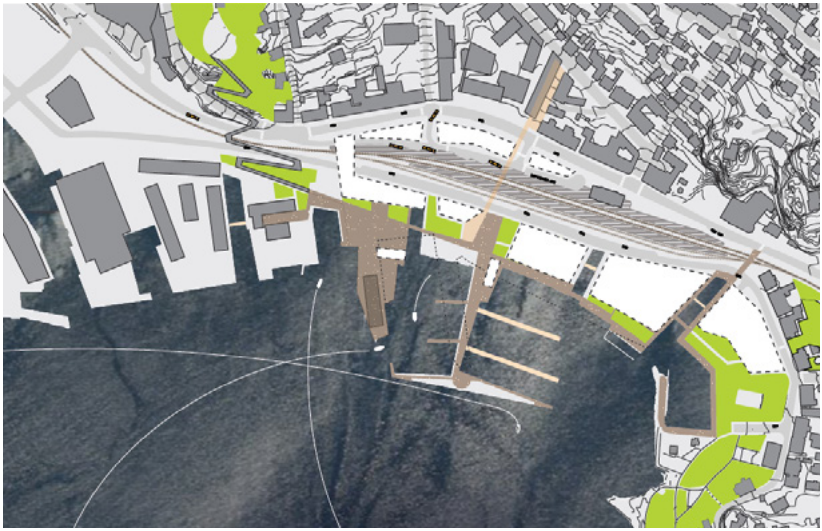
Siden vinnerutkastet er det kommet en foreslått områdeplan basert på vinnerutkastet. Hovedtrekkene er de samme som i vinnerutkastet.

Det er anbefalt å beholde jernbanen i Indre Havn, men det er også vist et alternativ uten stasjon og med høyere arealutnyttelse. Det uavklarte jernbanespørsmålet gjør det vanskelig å legge konkrete planer.

I et intervju med assisterende rådman Jan Arvid Kristengaard kom det fram at det er svært vanskelig å drive byplanlegging i Larvik på grunn av jernbaneplanene. Halvparten av byen er satt av til "mulige traséalternativer", og forholdet til Jernbaneverket virket tilspisset.

Ideen om parkering i Bøkkerfjellet er nevnt som et tiltak for å svare på trafikk til stasjon og ny bebyggelse.

Vi velger å ta med så mye som mulig av DARKs bebyggelse og intensjoner med inn i vår plan for å gjøre oppgaven overkommelig.



To utsnitt fra foreslått områdeplan (2013)

Relevante planer for Indre havn

Boligprosjekt Sanden (2014)

I april ble et boligprosjekt på tomten "Sanden" ferdigregulert. Før dette hadde vi jobbet med en skisse av planen fra områdeplanen, men de ferdige tegningene viste et langt større fotavtrykk. Vi har valgt å inkludere de nye tegningene i vårt prosjekt for å unngå at prosjektet skal miste sin relevans i lokaldebatten.

Tegningene viser 4 lameller på 4-5 etasjer. En lamell er lagt som antatt støybarriere mot jernbaneskinnene i nord, mens tre lameller ligger ned mot fjorden.

For oss er det påfallende at et boligprosjekt av denne størrelsen reises på en så sentral tomt, før jernbanespørsmålet er avklart. Utformingen følger veigeometri som sannsynligvis ikke var veldig gjennomtenkt da den ble lagt, og dette forplanter seg østover.

Tomten eies av Treschow Fritzøe, i motsetning til resten av Indre Havn som eies av Larvik Kommune og Jernbaneverket.

Sanden, LOF Arkitekter

Relevante planer for Indre Havn

Nye Grandkvartalet

Midt på Storgata, rett nord for vår tomt, ligger Grand Hotell. Hotellet skal utvikles til et kvartal med kjøpesenter og boliger. Gårdsrommet brukes som en passasje mellom Prinsegata og Storgata - "grandpassasjen". Prosjektet er tegnet av Dark Arkitekter, som også har tegnet planen for området.

Grandkvartalet , Dark Arkitekter