

NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag fra Studentsamskipnaden i Gjøvik, Ålesund og Trondheim (Sit), avdeling Gjøvik

NR.
549
2021



ILL.: Sanden + Hodnekvam Arkitekter AS

Begrenset arkitektkonkurranse

"NY DRIFTSENTRAL MED STUDENTBOLIGER CAMPUS GJØVIK"



Norske arkitekters
landsforbund

KORT OM KONKURRANSEN

Studentsamskipnaden i Gjøvik, Ålesund og Trondheim (Sit) sin avdeling i Gjøvik offentliggjorde høsten 2021 en arkitektkonkurranse om ny driftssentral med studentboliger og parkering i universitetsbyen Gjøvik.

Når Sit nå skal etablere ny driftssentral på Gjøvik, ønsket de å se på en kombinasjonsløsning med driftssentral og studentboliger. Driftssentralen er spesifisert grundig på funksjonsnivå, og studentboligene er mer åpne med et ønske om å få til mest mulig i henhold til gjeldende reguleringsplan og kostnadsrammen som er definert av kunnskapsdepartementet. Uavhengig av hva vinnerkonseptet blir vil førsteprioritet være å etablere en driftssentral, sekundært studentboliger. Prosjektet ønsker muligheten til å bygge i flere byggetrinn.

RANGERING

1. PREMIE KONKURRANSENS VINNER

Motto: "KOLLOKVIE"
Sanden + Hodnekvam Arkitekter AS,
Oslo
Mentorkontor: MDH arkitekter

ØVRIGE PROSJEKTER

Motto: "EN NY START PÅ CAMPUS"
KOHT arkitekter, Oslo
Mentorkontor: Einar Jarmund og co

Motto: "FURUTUNET"
Edit./fly collective, Oslo
Mentorkontor: Oslo Works

Motto: "RYGGRAD"
Resell+Nicca, Oslo
Mentorkontor: Fabel Arkitekter

Øvrige prosjekter er i urangert rekkefølge

JURY

JURY

De innleverte utkastene er bedømt av en jury med følgende sammensetning:

Gunhild Ildjarnstad Hagen

Juryens leder og prosjektutvikler, Sit

Lisbeth Glørstad Aspås

Boligdirektør, Sit

Bjørn Hoelsveen

Leder drift og vedlikehold, Gjøvik, Sit

Sigbjørn Faanes

Prosjektutvikler, Veidekke

Solveig Egeland

Sivilarkitekt MNAL, WSP

Espen Ralph

Sivilarkitekt MNLA, 3RW arkitekter
Oppnevnt arkitekt MNAL fra Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Gisle Nataas

Juryens sekretær,
Konkurransleder i NAL/sivilarkitekt
MNAL, Norske arkitekters landsforbund

GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN

Konkurransen ble kunngjort og gjennomført som en begrenset arkitektkonkurranse hvor arkitektkontorer fra Wildcard-listen, eller bedrifter som oppfyller kravene til Wildcard- bedrifter ble invitert til å søke i samarbeid med et etablert arkitektkontor. Betegnelsen Wildcard brukes om unge arkitektkontor i etablerings- eller oppbyggingsfasen. Kunngjøring av konkurransen ble foretatt gjennom Norske arkitekters landsforbunds (NAL) hjemmeside 1.7.2021. Invitasjon til prekvalifisering ble sendt til firma oppført i Wildcard-registeret (via NALs nettsider). Wildcard-kontorene valgte selv et etablert arkitektkontor som kan bistå prosjektet. Det kom 19 søknader til prekvalifisering innen fristen 11.08.2021. Av de 19 teamene som søkte, ble disse valgt (presentert i tilfeldig rekkefølge):
Team edit. /fly collective (mentorkontor: Oslo Works)
Team KOHT arkitekter (mentorkontor: Einar Jarmund og co)
Team Resell+Nicca (mentorkontor: Fabel Arkitekter)
Team Sanden+Hodnekvam arkitekter (mentorkontor: MDH arkitekter)
Hvert team fikk et honorar på kr. 200.000 eks. moms.

Sit ønsket gjennom konkurransen å finne et inspirerende, nytenkende og kompetent team som skal bli en samarbeidspartner for utviklingen av prosjektet. Studentsamskipnaden i Gjøvik, Ålesund og Trondheim (Sit) var konkurransens oppdragsgiver. Det ble gjennomført oppstartsseminar på Gjøvik 13.09.2021. Innleveringsfristen for arkitektkonkurransen var satt til 01.11.2021 kl. 23:59.

Utkastene og navnekonvoluttene ble levert digitalt til konkurransefunksjonær Lars Heggen i Sit. Mottak av utkast og navnekonvolutter ble håndtert av konkurransefunksjonær slik at anonymiteten til konkurransedeltakerne ble ivaretatt gjennom hele juryprosessen. Av fire utkast, ble fire utkast godkjent av juryen for videre juryering. Konkurransutkastene ble vurdert av en kompetent og bredt sammensatt fagjury og anonymitetsprinsippet har konsekvent blitt ivaretatt. Jurymøtene ble gjennomført fysisk og digitalt. Juryen gjennomførte befaringer av tomten i forbindelse med første jurymøte. Juryen gjennomførte tre jurymøter: 04.11, 10.11 og 12.11. Juryens mandat har vært å kåre konkurransens vinner. Vinneren av konkurransen ble offentliggjort 9.12. 2021.

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Studentsamskipnaden i Gjøvik, Ålesund og Trondheim



Norske arkitekters
landsforbund

EVALUERINGSKRITERIER

Løsningsforslaget vil bli evaluert etter en helhetsvurdering basert på følgende bedømmelseskriterier i prioritert rekkefølge:

1. Forhold til omgivelsene og stedstilpasning

- God arkitektur.
- Den nye bygningens konseptuelle og kontekstuelle samspill med omkringliggende bygninger og landskap.
- Samlet disponering av funksjoner samt forslag til overordnet utforming av tilgrensende områder.
- Helhetlig logistikk, adkomstforhold og tilgjengelighet i anlegget.
- Utforming av bygg sett opp mot solforhold, utsikt og støy.
- Byggets plassering i terrenget og til omkringliggende bygg

2. Arkitektoniske uttrykk og funksjonalitet

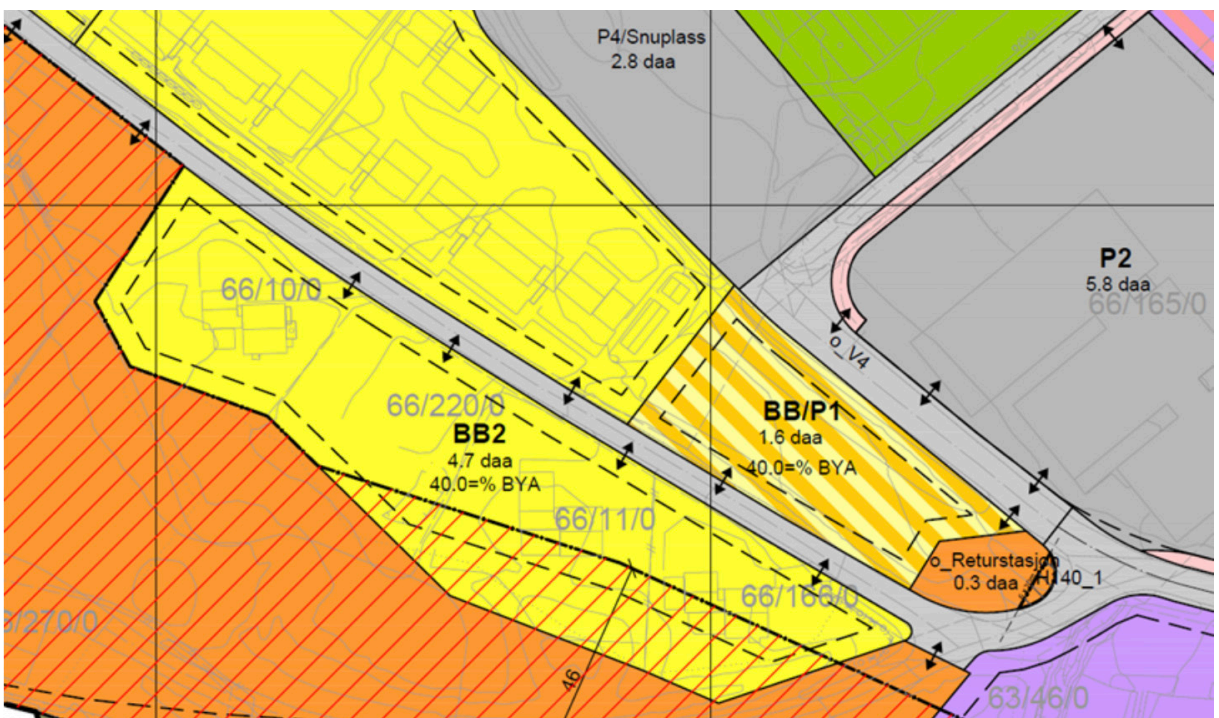
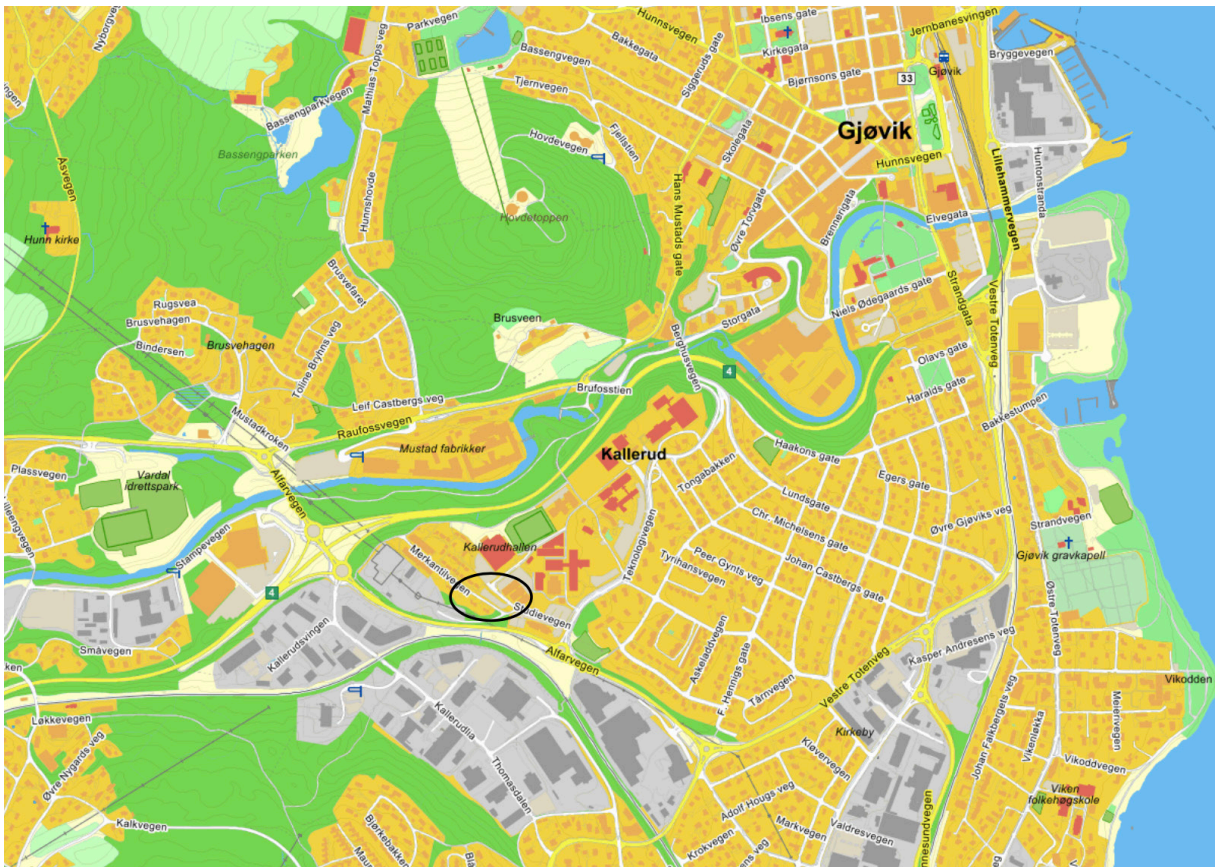
- Helhetlig arkitektonisk uttrykk.
- God planløsning og funksjonalitet.
- Enkel orientering for brukere, besøkende og ansatte.
- Tilfredsstillende eller gi mulighet for lett å kunne oppnå forskriftskrav inkludert universell utforming, energiløsninger, brann, rømningsveier mm. Dette er detaljer som ikke løses 100% i en konkurranse, men må kunne implementeres i prosjektet på en enkel måte. Det er ønskelig med planløsninger som kan gi stor fleksibilitet i daglig bruk og til variert bruk av arealene.

3. Gjennomførbarhet

- Gjennomførbarhet innenfor økonomisk forsvarlige, realistiske og nøkterne rammer basert på innlevert beskrivelse og romprogram.

4. Miljø og energi

- Miljøvennlige og bestandige løsninger med forslag til energipositive løsninger
- Solide og varige materialer
- Betrakninger knyttet til ombruk og gjenbruk, og hvordan dette kan implementeres i prosjektet.



Fra konkurransegrunnlaget.

JURYENS GENERELLE KRITIKK

Sit har gjennomført en begrenset arkitektkonkurranse om ny driftssentral med studentboliger i Gjøvik.

Sit eier i dag Merkantilvegen 8 (Gnr: 66/166), med opsjon for kjøp av tilliggende parkeringsplass. Her ønsker Sit å bygge ny driftssentral med mulighet for studentboliger. Behov for ny driftssentral er premissgivende for prosjektet. Sit ønsket om å motta gode og spennende innspill til hvordan tomtene, BB2 på sørsiden av Merkantilvegen og BB/P1 på nordøst-siden av Merkantilvegen, kan utnyttes til driftssentral (byggetrinn 1) og studenthybler som kan bygges i samme byggetrinn eller eventuelt etterpå. Sit ønsket ideer til planprinsipp, samspill mellom driftssentral og studentboliger, oppdeling, arkitektonisk uttrykk, tomteutnyttelse og byggetrinn. Oppdragsgiver har fått belyst tomten og oppgaven fra mange ulike vinkler. Juryen er godt fornøyd med ideomfanget og mener oppgaven og potensialet er blitt belyst på en god måte gjennom konkurransen.

Konkurransetomtene ligger sørvest for Gjøvik sentrum. BB2 er regulert til studentboliger. Tomtens form og begrensinger med støy og elektromagnetisk stråling gir utfordringer for bruk av tomten. Tomt BB/P1 er lettere å utnytte, men er ikke regulert til studentboliger. Begge tomtene har en utnyttel-

sesgrad på 40% BYA, men er regulert med ulike etasjebegrensning, ni etasjer på BB2 og til tre til fire etasjer på BB/P1.

Tre av utkastene har en stor utnyttelse av BB2 med driftssentral og studentboliger, mens utkastet Kollokvie har delt funksjonene og planlagt driftssentral på BB2 og alle studentboligene på BB/P1. En ny start på campus har som eneste prosjekt plassert driftssentralen i underetasjen på tomt BB/PP1.

Gjeldende reguleringsplan legger opp til høyhus på BB2 og er derfor foreslått av flere. Et høybygg på BB2 skjermes studentboligene på BB/P1 mot trafikkstøy, som er positivt, men skygger samtidig for sol/dagslys for studentboliger og uteareal på BB/P1. Juryen mener reguleringsplanen er noe ugunstig med tanke på sol og lysforhold på BB/P1. Høydebegrensningene skulle ideelt sett vært motsatt. En lav bygning på BB2 kan gi gode muligheter for solfylte felles utearealer for studentene på BB/P1 og på området mellom de to tomtene.



Det er bare "kollokvie" som ikke har bygget studentboliger på tomt BB2. Juryen ser at konseptet gir en god lesbar situasjon i funksjon og arkitektur. Løsningen gir også en enklere oppdeling av mulige byggetrinn ved at driftssentralen kan bygges alene. "RyggRad" og "Furutunet" viser også dette, men kun som første byggetrinn. Disse forutsetter å bygge videre på driftssentralen ved byggetrinn to og eventuelt tre. Felles for alle disse tre utkastene er at driftssentralen kan bygges alene om Sit ønsker det.

Uterommene som "Furutunet" har planlagt mellom husene skaper gode, nære og verdifulle møteplasser og fellesrom for studentene som bor der. Juryen ser også et spennende potensial med å utnytte taket til felles uterom for studentene.

De foreslåtte konseptene med *shared space* (sambruksareal) i Merkantilvegen er noe juryen tror på da trafikkbelastningen der er relativ lav. Utformingen for området med blandet trafikk må ikke legges opp til en soneinndeling (for bil og gående), da vil konseptet fungere dårlig. Alle de fire prosjektene kan ha blandet trafikk over Merkantilvegen og det vil utelukkende bidra positivt til prosjektet. Juryen liker det åpne uttrykket flere av studentboligprosjektene har med store vindusåpninger som gir mulighet for godt dagslys i studentboligen, og en lys og levende fasade.

Flere av prosjektene har planlagt gode varierte fellesarealer både inne og ute. Antall og størrelse på fellesareal i bygningkroppene må i det videre prosjektet veies opp mot attraktiviteten gode fellesrom vil gi, men også økonomien i prosjektet. Møteplasser er viktig og betyr mye for trivsel blant studenter.

Byggetrinn to, som kanskje kommer, er noe som kompliserer oppgaven. Konseptet, konstruksjonsprinsippene og arkitekturen for driftssentralen må tenkes med et byggetrinn to, slik at det kan bygges videre på.

Antall hybelleiligheter/hybelenheter (HE) i de fire forslagene spenner fra 70 til til 147. En boenhet beregnet på en person = 1 hybelenhet. En boenhet beregnet på to personer = 2 hybelenheter osv. Utkastene inneholder i stor grad preaksepterte hybelløsninger som Sit kjenner til. Slik sett har ikke konkurransen gitt nye ideer til studentboligkonsepter. Gode, romslige inngangspartier og garderober inn til studenthusene er viktig. Her fant juryen varierende kvalitet og noen løsninger med liten plass.

Juryen likte "kollokvies" forslag til fellesfunksjoner i første etasje, hvor vaskeri settes sammen med kjøkken og fellesrom for internt bruk og utleie, og med direkte kontakt mot solfylt felles uterom.

Studentboliger på tomt BB2 er sikret gode solforhold om kvelden mot vest og svalganger mot vest bør planlegges med en bredde som gir plass til opphold utendørs. Uansett bredde vil svalgangene ha støy fra veien. Det er også en utfordring med soverom mot støyen på tomt BB2. Treffpunkt mellom støy fra veien og et høybygg på tomt BB1 er fysisk et stykke opp på fasaden.

Alle forslagene tilfredsstiller i hovedsak de krav som er stilt for driftssentral, og det er vist ulike løsninger. Å planlegge lagring i kjeller uten nedkjøring er upraktisk for brukerne. Å planlegge alle driftsfunksjoner på ett plan skaper en god flyt og oversiktighet, som "En ny start på campus" har gjort på BB/PP1.

En driftssentral med transparent fasade gir åpenhet/synlighet av aktivitet. Å bruke driftssentralens kantine til offentlige funksjoner kunne skapt et mer aktivt miljø i området, men Sit ønsker ikke å blande offentlige funksjoner (som kafe og lignende) inn i driftssentralens kantine.

Grunnforholdene betyr mye for realiseringen og vil være viktig for valg av konstruksjonsprinsipp, utnyttelse, kjeller/ikke kjeller osv.

Hvor innkjøring til området og driftssentral planlegges i byggetrinn en er viktig, den må ikke skape problemer i videre utnyttelse av tomten når trinn to skal realiseres. Juryen oppfordrer Sit til å planlegge fire etasjer på studentboligene på tomt BB/P1, for å få bedre økonomi i prosjektet. Et studentbygg på fire etasjer på BB/P1 kan også gi mulighet for en lavere utnyttelse på BB2 og dermed bedre sol/dagslys for studentboliger og uteareal på BB/P1.

Byggenes form, fasadens areal og eksponering mot vær og vind, er viktige med tanke på klimabelastning byggene utsettes for. Det kalde innlandsklimaet, med lange og svært kalde perioder på vinterstid med temperaturer ned til -20, vil ha konsekvenser for drift, økonomi og hvordan fasadene må bygges opp.

Alle utkastene har brukt tre som gjennomgående material, både som hovedkonstruksjon og ytterste kledning/værskille. De fleste prosjektene er rasjonelt bygget opp, men i høyhuset på tomt BB2 på RyggRad skifter bæreaksene/bæresystemet oppover i bygget, noe som gjør det lite rasjonelt med tanke på byggbarhet.

Det er stor forskjell på hvor kompakt de ulike utkastene er planlagt. Et kompakt prosjekt handler miljø og energibruk i det lange løp.

JURYENS AVGJØRELSE OG ANBEFALING

Etter en samlet vurdering finner juryen at konkurranseutkastet "Kollokvie" er det konkurranseutkastet som har besvart konkurranseoppgaven på den beste måten, sett både ut fra juryens generelle og individuelle vurdering.

Juryen mener at konkurranseutkastet Kollokvie har besvart konkurranseoppgaven best, sett opp mot konkurransens bedømmelseskriterier. Juryen har enstemmig kåret Kollokvie som vinner av arkitektkonkurransen.

Juryen vil fremheve følgende punkter med Kollokvie som avgjørende for at forslaget ble utpekt som vinnerprosjekt:

- Utkastet er klart og enkelt. Arkitekturen fremstår som vakker og tydelige og danner en fin inngang til den bakenforliggende bygningsstrukturen i området.
- Prosjektet fremstår i sin helhet med et fint inntrykk av åpenhet, innsikt og aktivitet.
- Leilighetene er kompakte, og viser samtidig en svært god planløsning og arealutnyttelse.
- Fellesarealene er godt utformet og tilgjengelig, og fint avskjermet fra studentleilighetene.
- Forslaget har lagt vekt på og lykkes med å sørge for inkludering.

Juryens anbefaling til det videre arbeidet:

Selv om "Kollokvie" i hovedsak er bygget rundt et godt strukturelt grep, har juryen pekt på enkelte utfordringer som bør tas med i en videre bearbeiding:

- Den foreslåtte løsningen for markisene utenpå studentboligenes vinduer virker lite robuste og annen løsning bør vurderes.
- Baldakinene / skjermtakene som går hele veien rundt driftssentralen virker noe unødvendig og bør vurderes brukt kun der de gir størst effekt. De er også fremstilt som meget slanke med tanke på store snømengder på vinterstid.
- Bruk av heis for tilkomst til lager i driftssentralen er ikke ønskelig. Lager i kjeller bør derfor unngås.
- Planløsningen for driftssentralens kontordel må videreutvikles.
- Juryen anbefaler å jobbe videre med planløsning/volum i driftssentralen for å se om det går an å unngå bygging av kjeller.



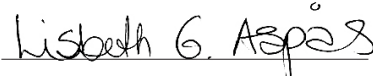
Sanden + Hodnekvam Arkitekter med "Kollokvie" er konkurransens vinner.

JURYENS UNDERSKRIFTER

Desember 2021



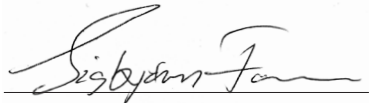
Gunhild Ildjarnstad Hagen
Juryens leder og prosjektutvikler, Sit



Lisbeth Glørstad Aspås
Boligdirektør, Sit



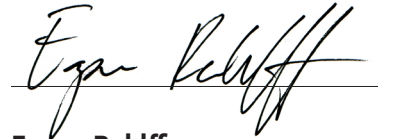
Bjørn Hoelsveen
Leder drift og vedlikehold, Gjøvik, Sit



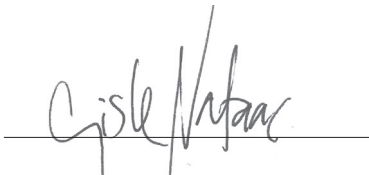
Sigbjørn Faanes
Prosjektutvikler, Veidekke



Solveig Egeland
Sivilarkitekt MNAL, WSP



Espen Rahlff
Sivilarkitekt MNAL, 3RW arkitekter
Oppnevnt arkitekt MNAL fra Norske
arkitekters landsforbund (NAL)



Gisle Nataas
Juryens sekretær, sivilarkitekt MNAL,
Norske arkitekters landsforbund



«KOLLOKVIE»

1. PREMIE

KONKURRANSENS VINNER

SANDEN + HODNEKVAM ARKITEKTER AS

SANDEN + HODNEKVAM ARKITEKTER AS, OSLO

John Sanden, sivilarkitekt MNAL

Ingvild Hodnekvam, sivilarkitekt MNAL

Mats Heggernaes, sivilarkitekt MNAL

MENTORKONTOR: MDH ARKITEKTER, OSLO

Minna Riska, sivilarkitekt MNAL

Helge Lunder, sivilarkitekt MNAL

Forslaget har løst programmet på en enkel og klar måte. En separat driftssentral på tre etasjer, med to etasjer over bakkeplan, er lagt på tomten (BB2) mot sørvest som buffer mot støy fra hovedveien og stråling fra høyspentlinjen. Kjelleretasjen på driftssentralen inneholder lagerplass og teknisk rom, mens de to etasjene over bakken inneholder resten av programmet for driftssentralen.

Totalt 70 studentboliger er lagt på dagens parkeringsplass, tomt (BB/P1) og organisert i et bygg med to volumer på henholdsvis tre og fire etasjer med underliggende kjeller. Kjeller er delvis skjult i og under terreng, med parkering for bil og sykkel samt boder og teknisk areal. 25 parkeringsplasser, hvorav to er handicap-plasser, oppfyller kravet i reguleringsbestemmelsene for antall foreslåtte hybelenheter.

Anleggets to bygninger, på hver side av Merkantilvegen, fremstår som to tydelige og nye elementer i området og danner en fin inngang til den bakenforliggende bygningsstrukturen som domineres av mindre boliger for studenter (tidligere deltagerlandsby for OL i 94) og noen større bygningsvolumer.

Anlegget fremstår samlet som relativt lite dominerende. Volumene langs Merkantilvegen gir et fint, lyst og enkelt gateløp som passer godt inn i områdekarakteren. Den



høyeste delen av boligbygget på fire etasjer er tilbaketrasket fra veien og gir en naturlig sentral plassdannelse i god sammenheng med fellesarealet i første etasje.

Terrenget rundt bygningen på dagens parkeringsplass (BB/P1) er opparbeidet, og det virker fornuftig og høydedempende for bygningsvolumet. Bare den viktigste inngangsdelen av kjelleretasjen vil være synlig. Forplassen utenfor studenthusets fellesareal med vaskeri som er tilbaketrasket og nedsenket i forhold til Merkantilvegen kan bli et positivt tilskudd for de nye studentboligene. Adkomst til byggene er enkel og direkte og bidrar i liten grad til mer biltrafikk i Merkantilvegen og Studievegen. Innkjøring med bil til driftssentralen skjer rett etter krysset i Merkantilvegen med avkjørsel til byggets bakplass. Innkjøring til studentboligenes parkeringskjeller skjer via Studieveien med egen avkjørsel. Begge avkjørsler virker fornuftig plassert og uten spesielle sikkerhetsmessige utfordringer med nærliggende veikryss. For gående har studentboligene adkomst både fra Merkantilvegen og Studievegen. Inngangen fra Studieveien er den nærmeste til campus, og er fint og praktisk løst med sykkelparkering og nærhet til sportsbodene.

Driftssentralen har innkjøring fra Merkantilvegen og den forholdsvis store bakplassen som ligger naturlig skjermet fra boligmiljøet. Det er en heis per bygg, i inngangspartiene. Tilkomst og universell utforming virker å være godt ivarett

på enklest mulig måte.

Volummessig gir valgt løsning, med lav driftsbygning mot sørøst, gode solforhold på tilrettelagte uteområder utover ettermiddagen året rundt.

Det helhetlige arkitektoniske uttrykket med en enkel variasjon i etasjehøyder og et virkningsfullt sprang i fasadelivet på boligdelen virker riktig sett opp mot anleggets størrelse. Grepet gir også hybler med tosidig lysinnslipp. Fasadene er enkle med høydedempende horisontale elementer mellom etasjene. Forholdet mellom høye og forholdsvis slanke vinduer og fastfelt på boligbygget er repeterende, men enkelt og rolig, nærmest klassisk i sitt uttrykk. Driftssentralens store vindusflater med varierende gjennomsiktighet og porter/fastfelt gir en fin, enkel og interessant variasjon som avspeiler innsidens funksjon og aktivitet. Anlegget fremstår i sin helhet med et fint inntrykk av åpenhet, innsikt og aktivitet ut mot de offentlige veiene og plassene rundt anlegget.

I forslaget "Kollokvie" er det foreslått 70 hybelenheter i en separat bygning. Alle de foreslåtte enhetene er 1-roms hybelleiligheter på cirka 17,5 m², en boligtype som er etterspurt av markedet og som passer godt inn i Sits boligportefølje. Kravet om 20 prosent universelt utformede boenheter er tilfredsstillende. På toppen av studentboligbygget er det etablert en takhage for beboere.



Leilighetene er kompakte, men viser en svært god planløsning og arealutnyttelse. En gjennomtenkt soneinndeling og plassbyggede løsninger gjør at beboerne får tilfredsstillt de fleste av sine behov, men likevel mulighet til å sette sitt personlige preg på boligen for de som ønsker det. Store vinduer gir godt med lys, og siden bygningskroppens utforming har mange hjørner har også mange av boligene to vindu. Studentboligene er vist med en høy grad av repetisjon, og er et godt utgangspunkt for en rasjonell prosjektøkonomi.

Forslaget inneholder også rause fellesarealer for beboere i tilknytning til inngangsparti, heis, trappegang og mellom hybelfløyene. Dette skaper uformelle møteplasser og gir mulighet for sosialisering også for de studentene som velger å bo alene. Fellesarealene er svært tilgjengelig, men de er likevel avskjermet fra leilighetene slik at aktivitet som foregår i disse arealene ikke vil være forstyrrende for andre beboere. Studentboligenes vaskeri er ved hovedinngangen, og er også tilrettelagt som en sosial arena for beboere med gode muligheter for aktiviteter og samvær med andre. Plasseringen til alle fellesarealene er strategisk god slik at man inviteres inn uten at det virker påtregende.

Forslaget har lagt stor vekt på å sørge for inkludering ved å ha strategisk tilpassede løsninger for beboere med bevegelsesutfordringer, inkludert rullestoltilpassede koblinger til campusområdet. Utearealene er utformet med tanke på tilknytning til de eksisterende studentboligene i området, noe som øker mulighetene for fellesskap, sambruk og tilgjengelighet for alle.

Driftssentralen er en enkel og kompakt bygningskropp som er lett å løse konstruksjonsmessig. Kjeller dekker bare deler av fotavtrykket, noe som kompliserer. Juryen anbefaler å jobbe videre med planløsning/volum i driftssentralen for å se om det går an å unngå bygging av kjeller.

Studentboligene har en volumoppbygging med 100% gjentakelse av to typer HE, noe som gir betydelig potensial i å kunne bygge svært rasjonelt da repetisjonseffekt har stor betydning for både prosjektering, planlegging og gjennomføring. Bærelinjer, sjakter og bad er plassert i samme posisjon, noe som er svært viktig for rasjonell bygging. For å få enda bedre økonomi i prosjektet, kan man øke volumet opp til fire etasjer.



Kjeller vil typisk bygges i betong, men volumet over kan bygges i alle tilgjengelige konstruksjonsmetoder noe som gir mange muligheter til gjennomføring.

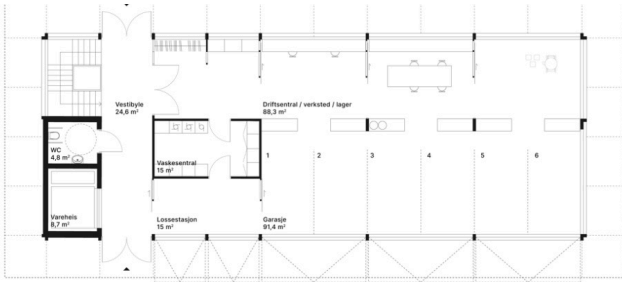
Det kan bli behov for noen justeringer på planløsning for å tilfredsstille krav til lengde på rømningsveier, noe det er naturlig å jobbe videre med i neste fase.

Det kan se ut til at det er satt av lite plass til tekniske rom i kjelleren. Her skal det inn både varmeteknisk rom, sentral ventilasjon og rom for EL og signal. Det mangler også en sluse foran trapp og heis i kjeller, men det ser ut til å være løsbart uten å miste parkeringsplasser.

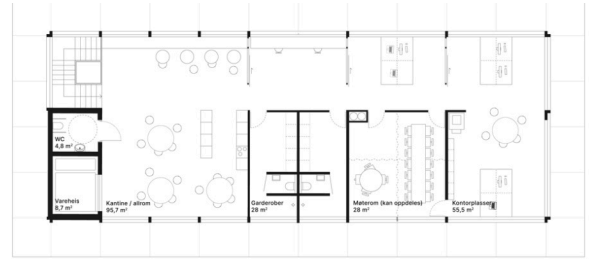
I driftssentralen må det jobbes videre med soneinndeling mellom varme og kalde rom innvendig. Omfanget av bruk av glass må vurderes opp mot energiøkonomisering. Dersom man unngår å bygge kjeller kan driftssentralen i sin helhet bygges som konstruksjon i limtre/bindingsverk. I kombinasjon med et fornuftig omfang av glass gir det et bra klimagassregnskap for materialbruk.

Studentboligene er planlagt som en kompakt bygningskropp som minimerer varmetapet. Det kan bli behov for å redusere bruken av glass noe her også, i balanse med dagslysbehovet. Bygninger inntil fire etasjer kan også bygges i bindingsverk, noe som kanskje gir det laveste karbonavtrykket fra materialer.

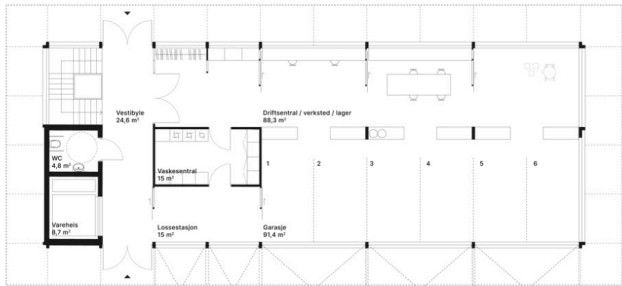




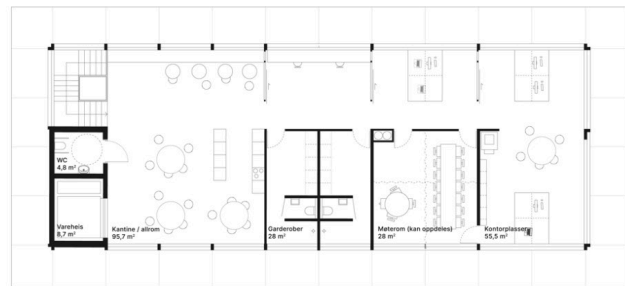
Plan 1. etasje driftssentralen. 1:100



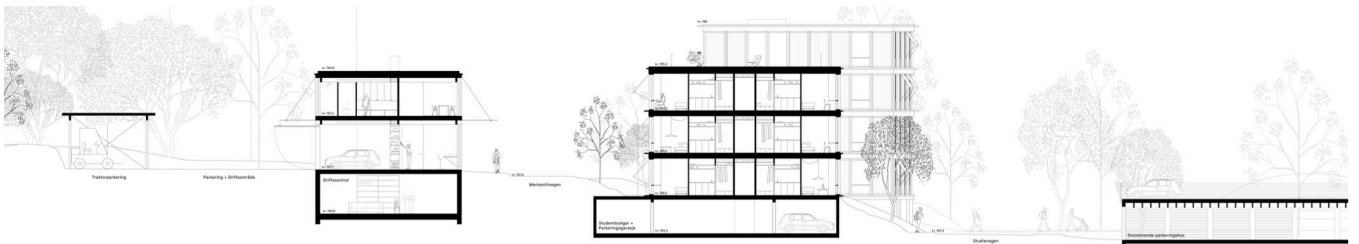
Plan 2. etasje driftssentralen. 1:100



Plan 1. etasje driftssentralen. 1:100



Plan 2. etasje driftssentralen. 1:100





«EN NY START PÅ CAMPUS»

KOHT ARKITEKTER

KOHT ARKITEKTER, OSLO

Kenneth Larssen Lønning, sivilarkitekt MNAL
Anders Olivarius Bjørneseth, sivilarkitekt MNAL
Jonas Velken Kverneland, sivilarkitekt MNAL
Christopher Wilkens, sivilarkitekt MNAL
Erik Rønneberg, sivilarkitekt MNAL

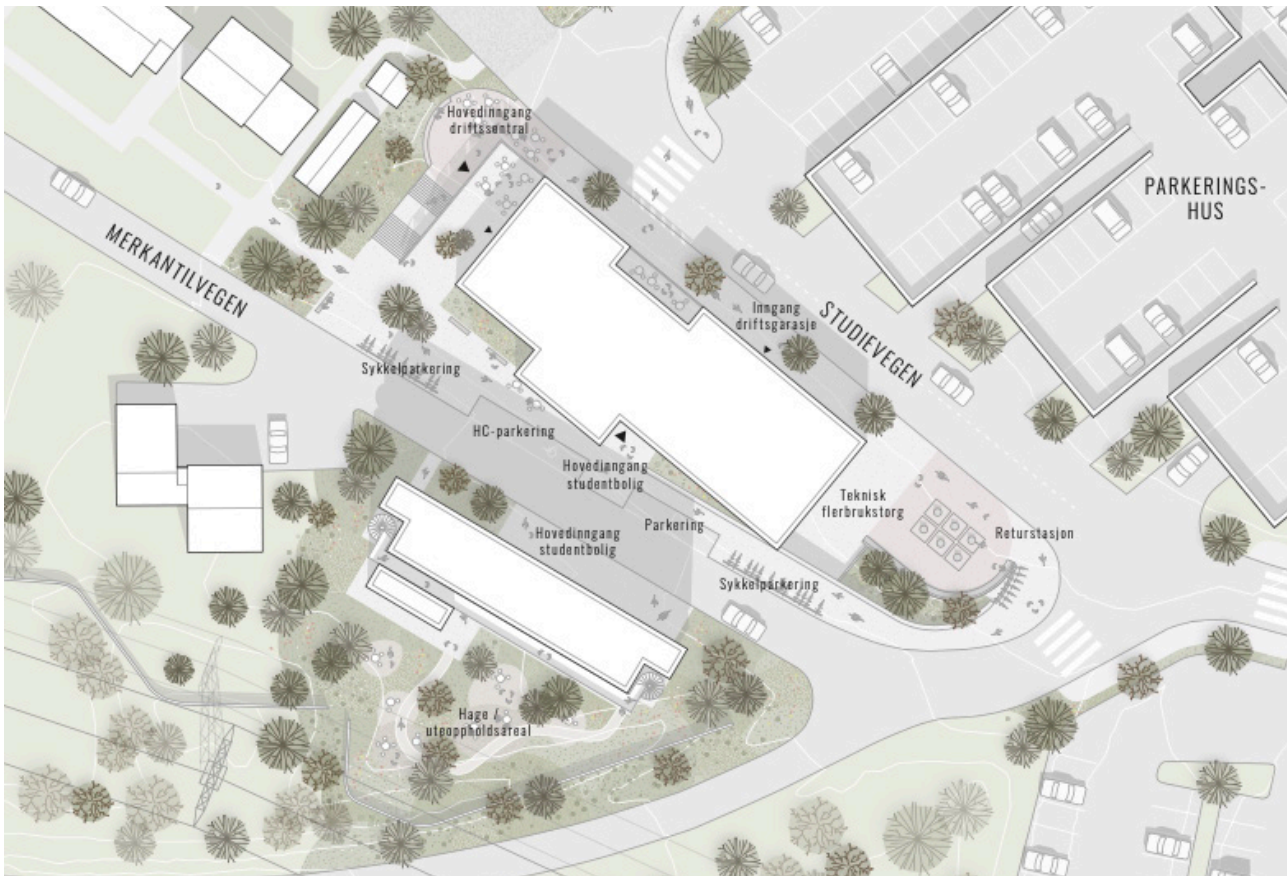
MENTORKONTOR: EINAR JARMUND & CO AS, OSLO

Einar Jarmund, sivilarkitekt MNAL

Teamet har lagt vekt på å utvikle et tyngdepunkt i sør av campus ved å etablere et høyhus i bakre del av området. I forkant av dette er det tenkt en kombinasjon av driftssentral og hybelhus.

Prosjektet er delt i to bygg. Et høyhuset med hybelleiligheter er plassert bakerst på området (tomt BB2) med et lavere bygg i forkant (tomt BB/P1) som inneholder hybler og driftssentral. Underetasjen hvor driftssentralen er planlagt, har en annen farge for å markere den. Bygningskroppen over driftssentral er forskjøvet i campus-aksen. Deler av bygningsvolumet dras ut for å markere inngangsparti på baksiden og få inn mer lys til fellesarealet. Det dannes også en fin uteplass i motsatt side av bygget, som vil ha sol på formiddagen. Det er adkomst til driftssentral fra Studievegen. Adkomst til hybelhuset er fra Merkantilvegen. Høyhuset på tomt BB1 er delvis løftet opp for å åpne opp bakover. Det er mulighet til parkering av biler og sykler under bygget. Juryen tror høyhuset på tomt BB1 vil skape en del skygge på Merkantilvegen og plassen mellom byggene som vil gjøre uteplassen mindre attraktiv.

Driftssentralen har fått en sentral plassering i prosjektet. I enden av bygget er det lagt opp til at kantinen også kan fungere som en kafé for andre på campus. Det er ikke ønskelig for driften av driftssentralen å ha blandet funksjon og det er derfor uheldig å eksponere dette på denne måten.



Driftssentralen er ryddig og romslig løst. Garderobe bør løses med ren og uren sone. Handikap-WC er plassert i garderobe og er ikke lett tilgjengelig for besøkende. Det er kostbart å bare bygge driftssentralen som et første byggetrinn, ettersom dette trolig vil betinge at parkeringskjeller også må bygges.

Hyblenes bygningskropp på tomt BB/P1 er delt opp med et parti som forskyves. Dette er med på å skape et uteområde i front og ved inngangspartiet og som gir fint lys inn til felles areal. Fellesarealet i bygget er stort og fint og vil oppleves lyst. Dette er en fin og viktig kvalitet da det er mange hybler som skal dele fellesarealene. Erfaringsvis er det lurt å dele opp i mindre kollektiver. Inngangspartiet ser noe trangt ut med tanke på vindfang med grovgarderobe til ytterjakker og sko for hver etasje.

Høyhuset vil få flott utsikt over campus fra de øverste etasjene. Hyblene her er lyse og fine, med vindusfelt fra gulv til tak. Det er ikke lagt opp til fellesareal for bygget. Et bygg med liten grunnflate over mange etasjer (stor andel yttervegger pr m² gulv) er kostbart å bygge, samt kostbart å drifte energimessig. Høyden på bygget vil påvirke solforholdene for bygget foran og juryen tror dette vil ødelegge solforholdene til utearealet på andre siden av Merkantilvegen. Svalgangen i bakkant av bygget kunne for prosjektets del vært bredere for å etablere sitteplasser for de som bor der. Det vil være fine solforhold her om

ettermiddagen, selv om det vil være en del støy fra veien. Prosjektet legger opp til cirka 100 studentboliger. Over driftssentralen er det store kollektiv med plass til 20-22 beboere i hver etasje. Det ene kollektivet har ulike typer hybler og parhybler inkludert universelt utformede hybler. Det andre kollektivet viser 22 like hybler. Alle hyblene er vist med egne bad og en grei planløsning. Begge kollektivene har store fellesarealer med spiseplass, kjøkken og stue med ulike soner. Den nederste etasjen har i tillegg en forholdsvis romslig balkong som nok vil oppleves som en ekstra kvalitet. Inngangspartiene i etasjene anses som noe knappe med tanke på at de skal fungere som garderobe for mange mennesker. I tillegg må man gå gjennom entreen i 1. etg for å komme til trappen til andre etasje. Det er ikke vist noen heis i bygget, noe som er ekskluderende for bevegelseshemmede som kun kan bo og eventuelt besøke andre studenter som bor i 1. etg. Både heis og garderobesituasjon er forhold som nok kan bearbeides dersom man skulle jobbet videre med dette forslaget. Juryen stiller spørsmål om så store kollektiv vil fungere godt, men utelukker ikke at dette kan fungere med gode rutiner og oppfølging fra Sits side.

Den høye lamellen på sørsiden av Merkantilvegen er planlagt med hybelleiligheter med egne kjøkken og bad. Totalt er det planlagt 48 leiligheter med adkomst via svalgang. På grunn av støy har alle boligene inngang fra støyutsatt side og vinduer mot Merkantilvegen, noe juryen vurderer som et godt



grep. Leilighetene er kompakte med en god planløsning med adskilte soner for garderobe, bad, kjøkken og oppholdsrom/soverom. De universelt utformede leilighetene som ligger ytterst på hver side har i tillegg en sovealkove som øker kvaliteten. De øverste etasjene vil få en ekstra kvalitet i form av god utsikt. Hybelleilighetene vurderes å ha grei kvalitet, men det savnes at det ikke er noen fellesarealer utenom vaskeriet.

Driftssentralen er valgt plassert i sokkel under studentboliger. For å få plass til nødvendig parkering og en del andre nødvendige funksjoner som sykkelparkering og tekniske rom for studentboligene, må det dermed bygges en parkeringskjeller under driftssentralen for å få nok plass. Dersom driftssentral skal bygges uten studentboliger i første omgang, vil det utløse en forholdsvis stor forskuttering av relativt kostbare arealer som gjør det krevende å bygge denne alene.

Bygningsvolumet med studentboliger over driftssentral er satt sammen av mange like hybelenheter som gir en god repetisjonseffekt, noe som er positivt for økonomien. Bærelinjer, sjakter og bad er plassert i samme posisjon og det er svært gunstig. Studentboligene er vist uten heis, noe som kan forsvares i TEK, men kanskje ikke opp mot Diskrimineringsloven. Bygget kan bygges i alle konstruksjonsmetoder, og det gir fleksibilitet i å finne det mest lønnsomme systemet. Om det er ønskelig å endre

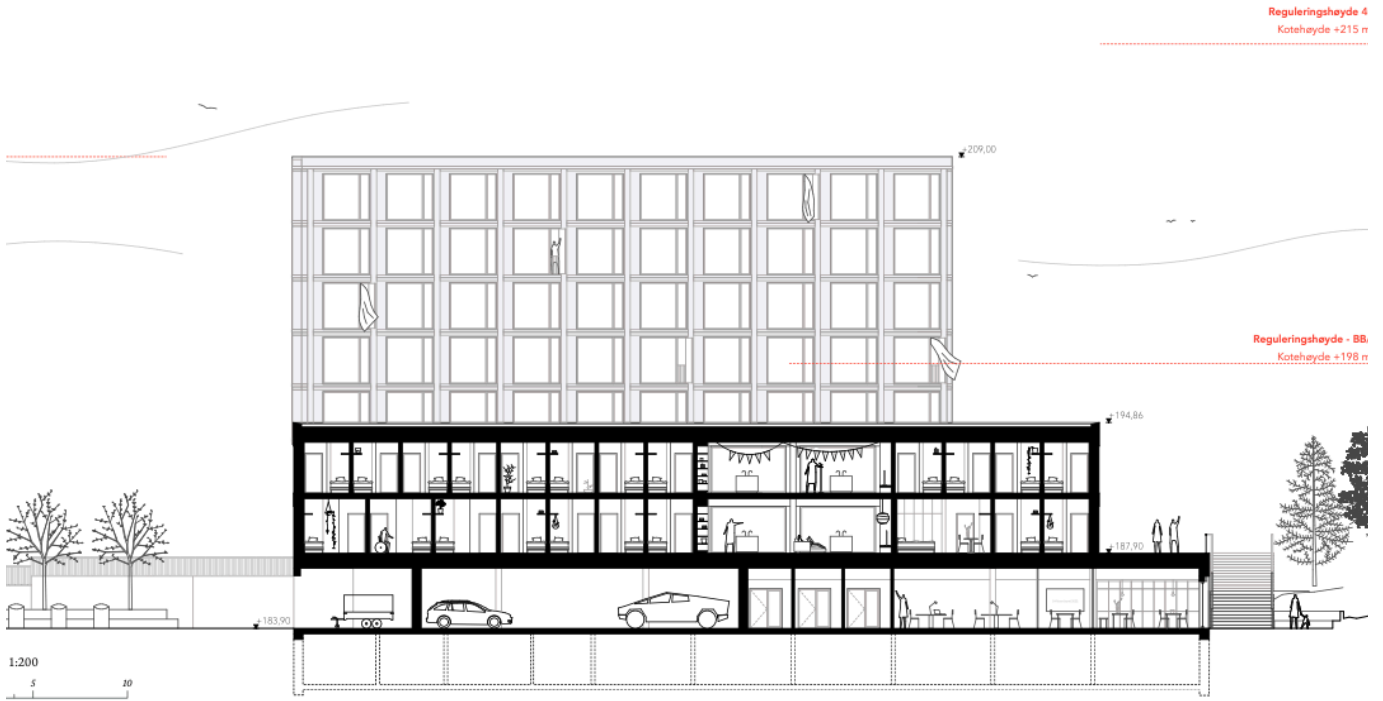
sammensetning av type hybelenheter, så er det relativt enkelt å justere dette. For å øke lønnsomheten ville det vært gunstig å øke byggehøyden med flere etasjer, da blir det flere hybelenheter å dele tak, heis, tekniske anlegg osv med.

Det er vist en svalgangs-blokk i sju etasjer på BB2, med seks etasjer med studentboliger over et åpent areal for parkering. Bygget er vist uten kjeller noe som etter all sannsynlighet vil medføre behov for vesentlige tiltak for å løse fundamenteringen. I tillegg er bygglasten ført ned på få punkter, det gir behov for et kraftig utvekslingssystem over parkeringen og veldig konsentrerte laster ned på grunnen. Dette vil dra opp kostnadene for bygget vesentlig, selv ved bruk av massivtre i konstruksjonen.

Det er ikke satt av noe plass til tekniske anlegg, noe det er behov for. Det er heller ikke satt av særlig god plass til føringer for ventilasjon dersom man skulle ønske sentrale anlegg. Da blir det mer aktuelt å benytte desentrale anlegg, som drar opp både investeringskostnad og driftskostnader. Planene ser ut til å være kopiert likt i alle etasjer og det er positivt for byggbarheten. Men, bygget er lite kompakt med mye ytterveggareal sett opp mot BRA. Det øker både investeringskostnader, vedlikeholdskostnader og varmetapet.









«FURUTUNET»

EDIT /FLY COLLECTIVE

EDIT AS, OSLO

Linn Runeson, arkitekt, urbanist & partner
Eric Reid, landskapsarkitekt & partner
Miguel Hernandez, arkitekt & landskapsarkitekt
Runa Oline Hermansen, landskapsarkitekt

FLY-COLLECTIVE AS

Silvia Diaconu, arkitekt, Urbanist & partner
Sorin Pasargiu, arkitekt, 3D illustratør & partner

MENTORKONTOR: OSLO WORKS AS

Francis Brekke, arkitekt, partner
Håvard Skarstein, arkitekt, partner

RÅDGIVERE:

ITRE AS

Lars Erik Borge

TØI

Maja Karoline Rynning

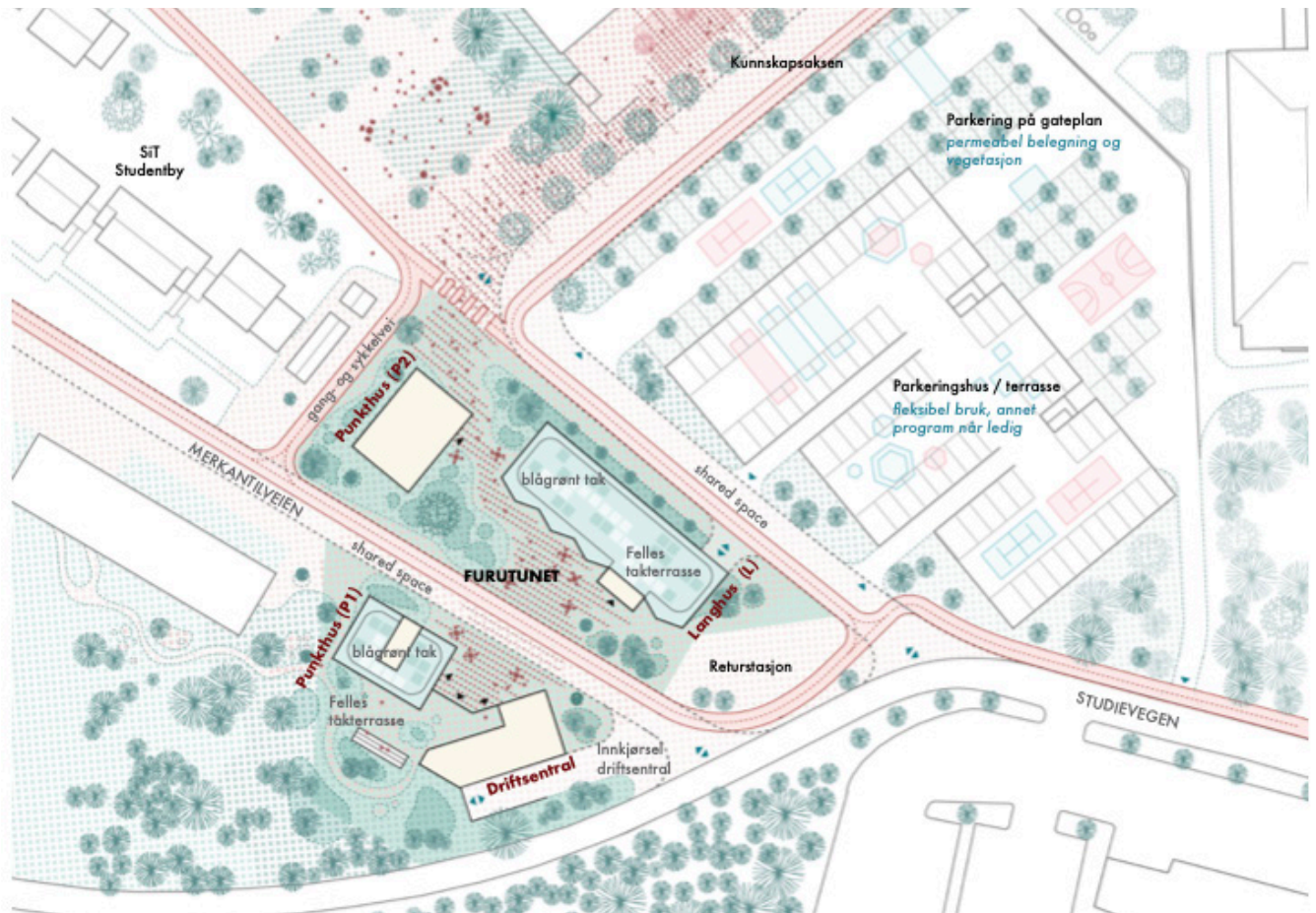
MELLOMROM

Eli Kindervaag

Dette prosjektet har lagt vekt på rommet mellom byggene og å skape et sosialt slutt punkt for aksene gjennom campus. Ønsket er å etablere et større gatetun mellom driftsstasjon med studentboliger og campus arena.

Prosjektet skiller seg ut fra de andre forslagene ved at det er delt i fire bygg. Dette grepet danner gode rom mellom byggene. Driftssentralen er plassert på bakre tomt BB1 og er vridd for å åpne opp for et torg foran driftssentralen. Innkjøring til driftssentralen er tegnet på diagonalen ut i eksisterende kryss. Juryen synes det er en uheldig løsning å få innkjøringen midt i krysset. Prosjektet kan bygges ut i flere faser. Deler av driftssentralen er plassert under terreng. Driftssentralen er tegnet med to etasjer og vil dermed ikke skape skygge for boligdelen på andre siden av Merkantilvegen. Det er tegnet et punkthus ved siden av driftssentralen på seks etasjer. På andre siden av Merkantilvegen, tomt BB/P1, er punkthus 2 og langhuset. Under langhuset er det planlagt parkeringskjeller. Det legges opp til felles uteareal mellom byggene mot driftssentralen.

Prosjektet har mange ulike hybelsammensetninger og variasjon i bebyggelsen. Deler av driftssentralen er plassert under terreng og dette kan medføre ekstra kostnader. Verkstedet åpner seg fint opp til torget utenfor. Det legges opp til fine uterom mellom byggene. Planløsningen i



driftssentralen er ikke optimal. Det er tegnet inn en felles garderobe. Det kreves at man har en for damer og en for herrer, og inndeling i ren og uren sone. Administrasjonsdelen har sparsommelig informasjon på tegningen for hvor kjøkkenet er tenkt. Det savnes også arbeidsplasser til sju personer i landskap. Mye areal går bort i vinkelen ved trappen, det er lite arealeffektivt.

Punkthusene har fine leiligheter. Fellesareal virker privatisert. Juryen stiller spørsmål til krav til en ekstra rømningsvei via et trappeløp til. Dette vil kreve omprosjektering av bygget. Punkthusene vil bli kostbare å bygge.

Langhuset har fine hybler, man kan vurdere om vinduene på rommene burde være større. Det er en uheldig løsning at fellesareal er rett utenfor hyblene. Juryen stiller spørsmål til om man må ha et trappetårn til. Under langhuset er det parkering. Parkeringskjeller følger ikke bygningskroppen over. Deler av parkeringskjeller må løses med overdekning, noe som medfører risiko.

I ”Furutunet” er det foreslått til sammen 62 hybelenheter fordelt på to punkthus, og et langhus. Kravet om 20 prosent universelt utformede boenheter er tilfredsstillt. I punkthusene er det 18 + 14 1-roms hybelleiligheter av noe ulik størrelse fra 16,5 m² til 23,4 m². Leilighetene har god planløsning med

tydelige inndelte soner for ulike formål. Ved inngangspartiet er det noe tilgjengelig fellesareal for beboere, samt at hver etasje har en liten balkong. Dette er positive kvaliteter for beboere som bor alene på et begrenset areal.

Langhuset er foreslått som et bofellesskap med til sammen 30 hybler. Hyblene har privat bad, mens ti enheter deler kjøkken og oppholdsarealer. Størrelsen på hybel er romslig (16,9 m²), og har en ok planløsning. Fellesarealene er plassert i fremkant av hyblene, og ut mot felles gatetun. Dette gjør at hyblene skjermes for innsyn og støy, men det vurderes likevel som utfordrende at fellesarealer er plassert rett utenfor hybeldørene. Dette er lite forenlig med privatliv for beboere da studentene ofte har ulike behov som skal tilfredsstilles til ulike tidspunkter.

I 1. etasje i punkthus 1 er det et fellesrom for beboere. Dette har fin og tilgjengelig beliggenhet ut mot et felles gatetun, og har potensiale til å være en sosial arena også for dem som bor alene. Det er ikke vist eget vaskeri i studentboligene, men en gjennomgang fra fellesrommet til vaskesentralen i driftsbygningen. Det er usikkert om en slik arealdeling ville fungert i praksis da beboere har behov for et vaskeri som er tilgjengelig utover Sits åpningstider.

”Furutunet” ønsker å etablere flotte grønne uteområder som skaper trivsel og et godt bomiljø. Takterrassene kunne



fungert som sosiale rom for beboere, og shared-space-prinsippet tilgjengeliggjør også området for andre nærliggende beboere.

Store deler av kjeller i driftssentral er plassert under bakkeplan, noe som er en teknisk komplisert og er en kostbar løsning. I tillegg er kjelleren utformet slik at den blir lite arealeffektiv, med mye areal som går bort i kjøre-/gangareal. Driftssentralen har en inntrukket 2. etasje, det kompliserer også en del da deler av taket over plan 1 må utføres som takterrasse. Det er noe uklart om det er tegnet inn heis, noe som må være her for å tilfredsstillte TEK og Diskrimineringsloven.

Punkthusene er lite kompakte bygninger som har stor ytterveggsoverflate. Dette bidrar til både høye investeringskostnader og kostnader til vedlikehold. Ettersom det er få leiligheter pr etasje vil trapp og heis betjene få enheter og dermed få en ganske høy kostnadsbelastning. Det er ikke vist en rømningsvei nummer to, noe som betinger at det må legges opp til rømning via redningsmateriell fra brannvesenet.

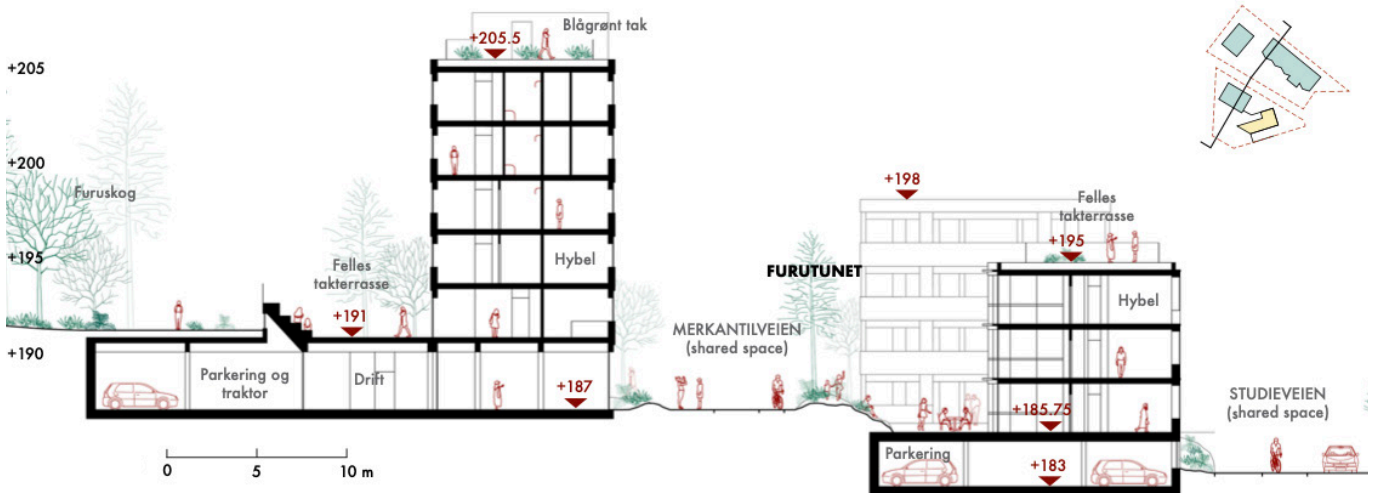
Det mest sannsynlige vil være at det må settes inn en rømningstrapp. Det er ikke lagt opp til kjeller for punkthusene. Dersom det er gode grunnforhold kan det være

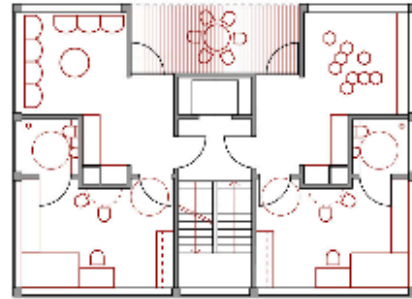
mulig å direktefundamentere. Dersom ikke, kan det bli behov for å bygge kjeller eller gjøre andre tiltak. Det er ikke satt av plass til tekniske installasjoner, noe det er behov for i alle bygg. Toaletter er plassert rygg mot rygg med en beskjeden teknisk vegg mellom. Dette umuliggjør bruk av baderomskabiner og det kan ikke benyttes innebygde sisterner om badene plassbygges.

Langhuset er et bygg i tre etasjer som kan bygges med alle konstruksjonsmetoder. Det er lagt opp til repetisjon av to typer rom, og det forenkler prosjektering og bygging. Det er lagt opp til relativt raust med fellesareal i forkant av hyblene. Dette arealet er også en del av rømningsvei og må sannsynligvis deles av på en eller annen måte for å sikre at rømningsvei alltid er operativ. Da krymper tilgjengelig fellesareal betraktelig. Det mangler også en rømningsvei nummer to. På samme måte som i punkthusene er toalettene plassert rygg mot rygg, og badene har i tillegg en komplisert geometri som gjør dem lite egnet som baderomskabiner. Det er heller ikke her avsatt plass til noe tekniske anlegg.]

Den store kjelleren må bygges i betong, med kraftige konstruksjoner som tåler vekten av parken. Dette trekker opp klimagassavtrykket betydelig. Både punkthus og langhus har en lite kompakt volum-oppbygning som gjør at de har et relativt høyt varmetap.



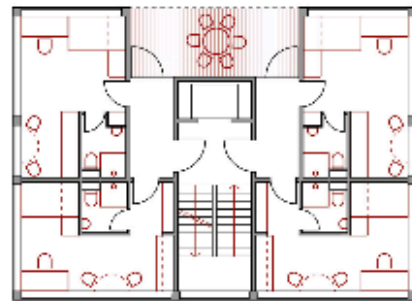




Et. 2



Et. 3-4

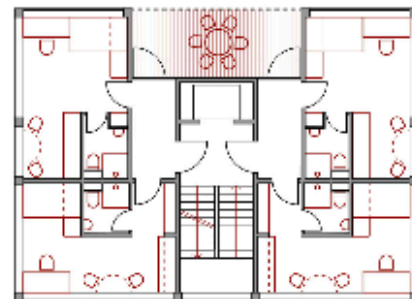


Et. 5-6

PUNKTHUS (P2)

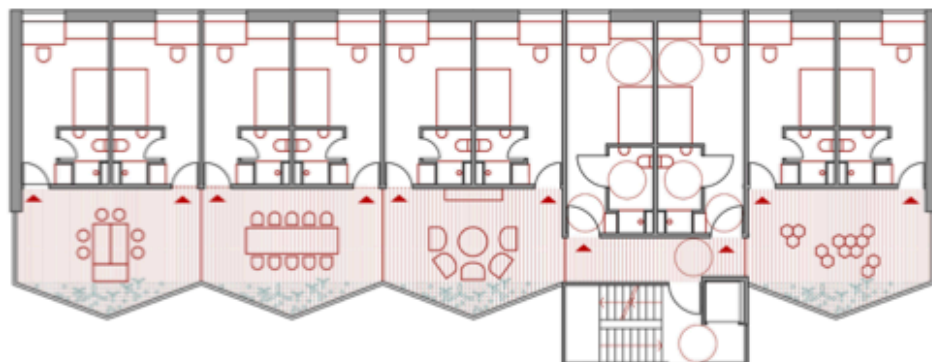


Et. 2



Et. 3-4

LANGHUS (L) - plan etasjer 2-3





«RYGGRAD»

RESELL+NICCA

RESELL+NICCA, OSLO

Olav Resell, arkitekt MNAL

Nicca Gade Christensen, arkitekt MNAL

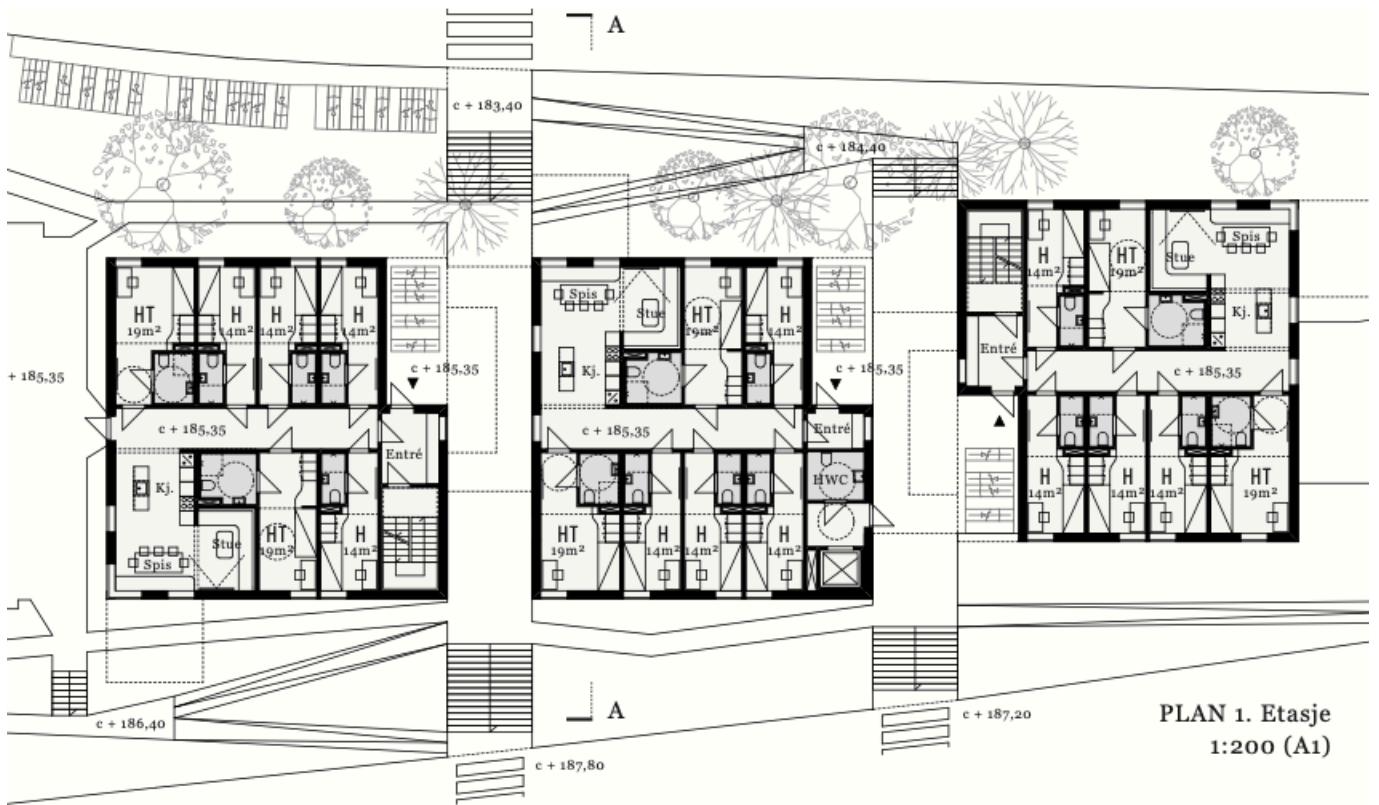
MENTORKONTOR: FABEL ARKITEKTER

Fullt utbygget er forslaget organisert med en ni etasjer bygning på tomten BB2, hvorav de to nederste etasjene utgjør driftscentralen og resten er studentboliger. Første etasje på driftscentralen ligger delvis under oppfylt terreng, slik at innkjøring og parkering innendørs skjer via et opphøyet område i 2. etasje. På dagens parkeringsplass, tomt BB/P1, er det skissert studentboliger organisert i tre volumer på fire etasjer, forbundet med gangbroer. Første kjellernivå under disse, U1, er en sammenhengende parkeringskjeller med oppstilling for 23 biler, herav 3 handikapplasser. U2 er en noe mindre kjeller med teknisk areal og 147 sportsboder.

Totalt utbygget inneholder forslaget 147 hybelenheter (HE). I høyblokken på BB1 er det enheter med eget kjøkken og bad. I de tre bygningsvolumene med studentboliger er det kollektiver med seks til åtte enheter med eget bad som deler felles kjøkken. Ved full utbygging tror ikke juryen foreslått parkeringskjeller vil kunne dekke parkeringskravene i reguleringsplanen.

Det arkitektoniske uttrykket gir et variert og interessant forhold til omkringliggende miljø og gangveier. Det er mange muligheter for bruk av bakkeplan, spesielt der dagens parkeringsplass ligger.

Dersom man gjennomfører byggetrinn en og to uten sju etasjer på driftscentralen, vil anlegget fremstå som mindre



dominerende og interessant kontrast til miljøet rundt. Terrengebearbeidingen i prosjektet virker fornuftig. Ved driftssentralen er det adgang til takflaten, og det kan benyttes til uteaktivitet dersom byggetrinn tre ikke realiseres. Driftssentralens uteplass med tilhørende aktivitet ligger fornuftig plassert og er godt skjermet fra Merkantilvegens boligmiljø.

Adkomst for bil er løst på en god og direkte måte, både til driftssentralens bakplass/garasje og studentboligenes parkeringskjeller. Løsningen vil ikke gi nevneverdig mer biltrafikk enn dagens situasjon i Merkantilvegen og Studievegen. Begge avkjørsler virker fornuftig plassert og uten spesielle sikkerhetsmessige utfordringer for nærliggende veikryss. For gående gir ulike trapper og ramper rundt og mellom bygningene på dagens parkeringsplass, tomt (BB/P1) fra Studieveien til Merkantilvegen, positive valgmuligheter og variasjon. Likevel synes samme løsning å gi lite brukbare felles uteoppholdsarealer på bakkeplan. Mellomrommene mellom studentkollektiv-byggene beskrives som areal for uteopphold, men disse oppleves som trange og mørke med lite sollys. Forslaget introduserer ideen om utvendige oppholdsarealer på de tre bygningenes tak, noe som nok vil være en god kompensasjon for lite slike arealer på bakkeplan.

Ved realisering av byggetrinn tre stilles det spørsmålsteget ved om solforholdene på uteoppholdsarealene vil kunne svare ut

kravene i gjeldende reguleringsplan, selv med takterrasser.

Det helhetlige arkitektoniske uttrykket ser interessant og spennende ut med utstrakt bruk av gjenbrukstegl og kraftige treelementer i fasadene på de tre bygningsvolumene på dagens parkeringsplass. Store vinduer med buede skoddeløsninger gir uttrykket en ekstra variasjon i formspråket. Det stilles likevel spørsmålsteget ved om vist fasadeløsning faktisk er reell da flere av enkeltrommene i kollektivene mangler å vise vindusåpning på plantegninger i konkurranseutkastet. En del vinduer synes også plassert bak teglfasader, utført med åpninger mellom annenhver teglstein. Juryen er usikker på om løsningen gir nok lys til bakenforliggende rom. Gjennomførbarheten og bruken av de store buede treskoddene virker heller ikke veldig gjennomtenkt med tanke på daglig håndtering, vær og vindpåkjenning.

Om byggetrinn tre realiseres vil dette bli en meget dominerende bygning i et ellers lavt bygget boligområde. Fasaden virker lukket, med relativt små vinduer og kun ett vindu pr hybelenhet. Formspråket med bruk av utenpåliggende lister virker mest som en designmessig kompensasjon for en stor og forholdsvis uinteressant fasade. At svalgangene på andre side av bygget er utvidet i forhold til minimumsbredden er veldig positivt og vil kunne gi mulighet for opphold, utsikt og sol mot sørvest. Denne fasaden er utsatt for høyt støynivå fra



hovedveien og svalgangen er foreslått som en solcelleintegrert glassfasade. Ny teknologi for produksjon og energisparing er positivt, men løsningen utfordrer i for stor grad økonomien for statsfinansierte studentboliger, samt BYA-beregningen ved innglasset svalgang. BYA står for bebygd areal og åpent overbygd areal.

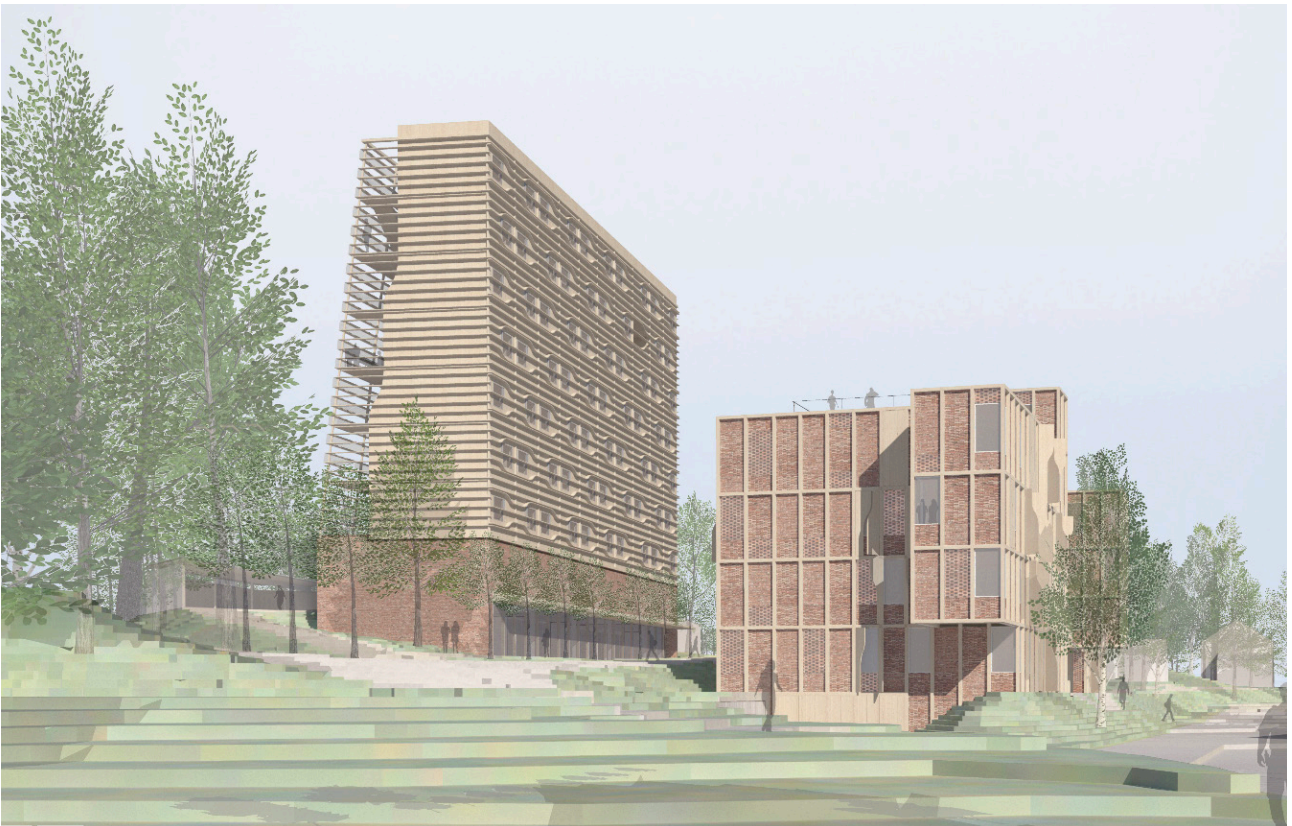
Av alle forslagene i konkurransen så er det dette som har programmert inn flest hybelenheter (cirka 145). Over driftssentralen på sørsiden av Merkantilvegen er det foreslått hybelleiligheter i sju etasjer. De ordinære hybelleilighetene varierer i størrelse fra 16 m² til 22 m², og byggets arkitektur gjør at de har litt ulik planløsning utifra hvilken etasje de ligger. I tillegg til ordinære hybelleiligheter er det også lagt inn universelt utformede enheter samt noen parleiligheter.

Alle enhetene har inngang fra svalgang med solcellevegg mot støutsatt side og er ensidig orientert med vindu mot campus. De øverste etasjene vil derfor få god utsikt. I 8. etg er det lagt inn et fellesareal som på tegningene er vist med spisebord med plass til 14 personer. Det anses som en kvalitet at hybelleilighetene har et fellesareal, men juryen er usikker på hvorvidt dette arealet i praksis vil bli brukt. Sannsynligvis vil det kun være beboerne i den aktuelle etasjen som føler tilhørighet/eierskap til arealet. Planløsningene i leilighetene vurderes som ok, men med en noe uklær soneinndeling mellom ulike funksjoner som kjøkkendel, garderobe osv. Variasjonen i

størrelse og planløsning kan også være en utfordring med tanke på standardisert møblering, vurdering av prisforskjeller, markedskommunikasjon osv.

Nordøst for Merkantilvegen er det vist tre sammenhengende punkthus med kollektiv bestående av seks hybler som deler kjøkken og stue i førsteetasjene og kollektiv med åtte hybler som deler kjøkken og stue i de øvrige etasjene. Antallet studenter i hvert kollektiv vurderes å kunne fungere godt og alle bofelleskapene har minst en hybel som er universelt utformet. Hyblene har en grei planløsning og er likt oppbyggt slik at møblering etc. vil fungere bra. En utfordring er at inngangspartiene oppleves som små og/eller lite egnet til oppbevaring av yttertøy, sko etc. for beboerne. Noen av entreene er plassert i et areal som beboere i etasjene over må gå igjennom for å komme seg til trapperommet. I 2. til 4. etasje ser det ut som om man må gå gjennom det midtre kollektivet for å komme seg til/fra heis dersom man skal til det ytterste punkthuset. Kommer man med rullestol opp heisen må man i verste fall gjennom sju dører fra man kommer ut av heisen i riktig etasje til man er inne på hybelen sin i kollektivet. Som følge av dette har kollektivene i 2. til 4. etasje i det midtre punkthuset ytterdør i begge ender og vil derfor oppleves som en korridor. Dette vurderer juryen som en uheldig løsning.

Driftssentralen er foreslått bygget som en kombinasjon av sokkeletasje og ett plan over bakkeplan. Det kan se ut til at



løsningen krever en vesentlig terrengheving på baksiden for å kunne gjennomføres, alternativt en senking av Merkantilvegen. Driftssentralen er i forslaget relativt enkel å bygge alene.

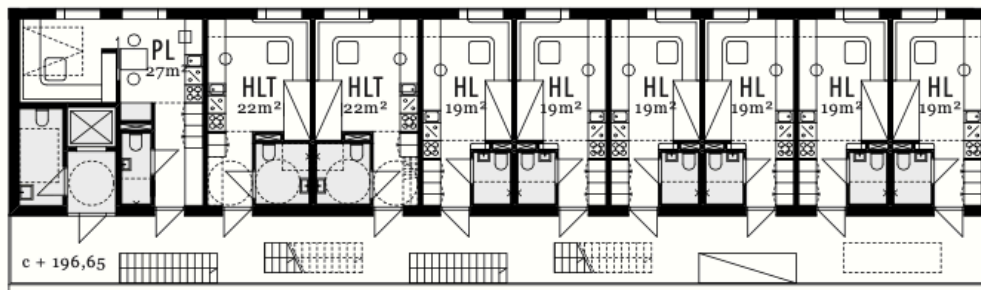
Det er vist sju etasjer med hybler over driftssentralen. Snittet viser to terrasseringer som påfører bygget en kompleksitet konstruksjonsmessig. Det er både behov for økt høyde for å kunne isolere tilstrekkelig og detaljer for å sikre konstruksjon for vanninntrengning.

I plan sju gjøres et skifte i posisjon på bærelinjer som krever en form for utveksling i bæresystemet. Sjaktene bytter også posisjon flere ganger. Dette kompliserer konstruksjon og tekniske føringer vesentlig. Høyblokken vil påføre konstruksjonen under ganske store laster. Det er vist få bærepunkter gjennom driftssentralen noe som vil bety at det må bygges en svært massiv utveksling i taket over driftssentralen for å klargjøre for bygget over, selv med bruk av massivtre i konstruksjonen.

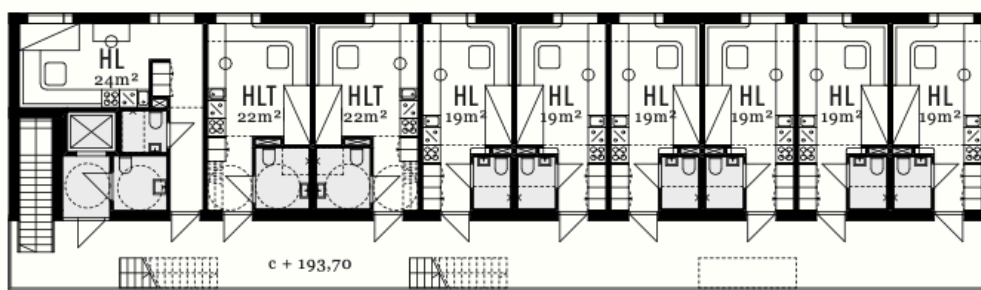
Det ser ut til å være satt av svært sparsommelig med plass til tekniske anlegg, dette må nok utvides vesentlig. Rømning ser ikke ut til å være løst tilfredsstillende. Rømningstrapper skal være skjermet og det må være to uavhengige rømningsveier.

Lavblokkene er vist som tre adskilte bygningsvolum over en kjeller. Det kan se ut til at de tre volumene er relativt likt bygget opp, men at de ikke er 100 prosent like øker kompleksiteten. Det er få varianter av HE, noe som er positivt. Adskilte bygg over kjeller medfører at det blir mange overganger mellom ute/inne, det øker kompleksitet samt øker antall potensielle lekkasjepunkter. At byggene er adskilt øker også ytterveggandelen vesentlig og gir byggekostnader, økt materialbruk og økt varmetap. Fasaden er vist med et raster av trekonstruksjon på utsiden av yttervegg hvor det fylt inn med gjenbrukt tegl. Dette er en løsning som er vesentlig fordyrende. Det vil kreve en betydelig jobbing med detaljer, både i prosjektering og utførelse, for å få til en løsning som tåler vær og vind over tid, og det er krevende å realisere i aktuelt klima.





PLAN 4. Etasje



PLAN 3. Etasje





Motto: "Kollokvie"
Ill.: Sanden + Hodnekvam Arkitekter AS

Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Norske arkitekters landsforbund (NAL) er en fagideell medlemsorganisasjon for over 4300 arkitekter i Norge. Vi arbeider for å fremme god arkitektur og stedsutvikling, og utvikler forbildeprosjekter innen miljø og bærekraft med våre samarbeidspartnere. Vårt mål er å øke miljøkompetansen og tverrfagligheten blant arkitekter, planleggere og øvrige aktører i byggesektoren.

arkitektur.no

Norske Arkitektkonkurranser (NAK)

Norske Arkitektkonkurranser (NAK) er den eneste publikasjon i sitt slag, der arkitektkonkurransene dokumenteres på en systematisk og profesjonell måte. Her presenteres både vinnerprosjektet og de øvrige premierte, innkjøpte og hedrede utkastene, samt de sentrale deler av juryens kritikk. NAK oppleves av oppdragsgiver som et nyttig redskap i det videre arbeid med gjennomføring av byggesaken, samt at det gir god «markedsføring» for oppdragsgiveren og for prosjektet som skal realiseres.

