

Bokvalitet

Diplomoppgave master i arkitektur

Vår 2017

Adeline Arnesen

Bokvalitet

Diplomoppgave master i arkitektur

Vår 2017

Adeline Arnesen

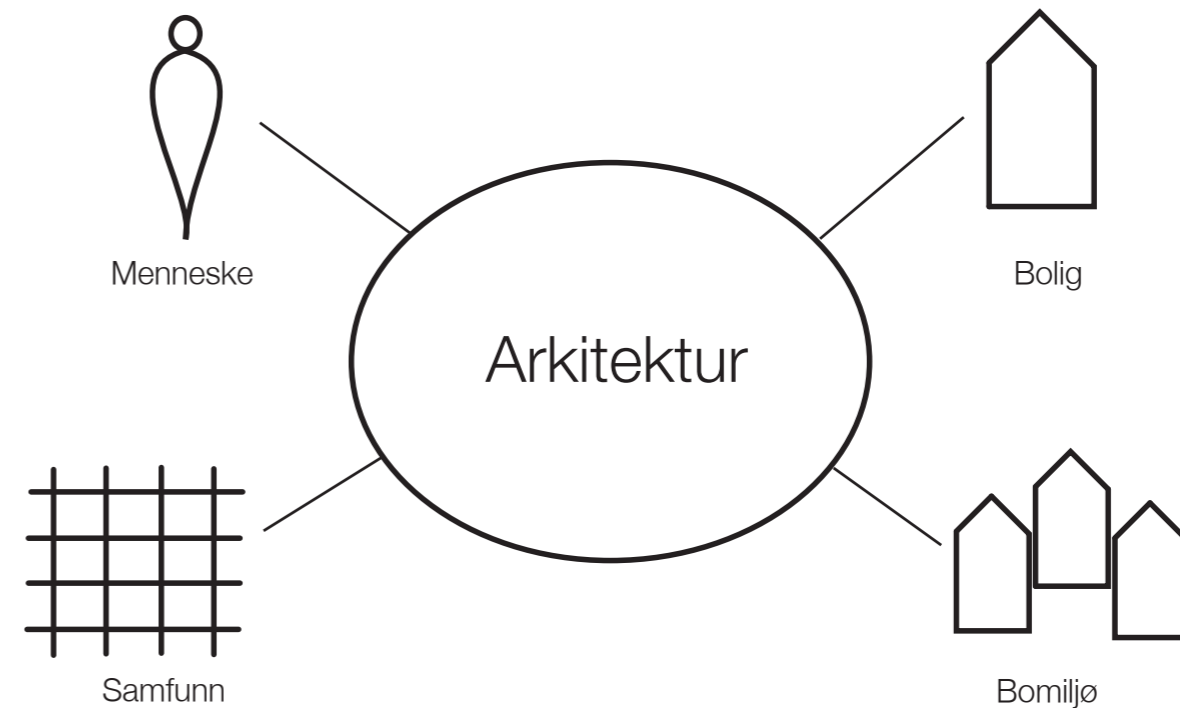
Hva er bokvalitet?

Det finnes ingen enkel presis formulering på hva bokvalitet er. Bokvalitet favner mer enn boligkvalitet, som det oftere snakkes om. I min søken etter svaret, spurte jeg arkitekt Svein Skibnes, som i mine øyne har tegnet utrolig mye med «bokvalitet». Jeg fikk ikke det enkle entydige svaret som jeg hadde håpet på, men ble oppfordret til å lese Husbankens definisjon av begrepet. Ifølge Husbanken er det mange ulike faktorer som sammen er med på å skape god bokvalitet. Boligenes beliggenhet, bebyggelsens organisering, nærhet til sosiale møteplasser og natur påvirker i sum våre hverdagsopplevelser og vår bruk. Det pekes i tillegg på flere forhold som bidrar til bokvalitet, som estetisk utforming, varierte og gode møte- og oppholdssteder, trygghet i forhold til trafikk og kriminalitet, universell utforming, solrik og skjermet uteplass og gjennomlysning i boliger. For å vurdere bokvalitet opererer Husbanken med teknisk kvalitet, estetisk kvalitet og brukskvalitet. For meg var alle disse tingene viktige, men begrepet bokvalitet var fortsatt ikke så presist som jeg ønsket. Derfor utarbeidet jeg min egen definisjon av bokvalitet ut ifra hvordan jeg tolket denne informasjonen:

Hvorfor bokvalitet?

Mennesker er sosiale vesner, men vi blir stadig mer distansert fra fysiske sosiale møteplasser som istedet erstattes av virtuelle. Boligen er blitt en vare laget av store utbyggere for rask omsetning og høyt utbytte. Bomiljøene blir like og identitetsløse, da boligene produseres på samme måte, og eksisterende bebyggelse rives for å få økt tetthet. Byene blir like og identitetsløse, da bylivet flytter inn i store identiske kjøpesentre og i store kontorbygg eid av de samme aktørene. Vi snakker i dag om tetthet, men det hjelper lite at det bygges tett, dersom man må sette seg i bil for å komme seg fra ett sted til et annet. I mange byer legges fortsatt boligområder og næring utenfor byen. Svært få steder utenom storbyene har god kollektivtransport, noe som fører til at folk kjører fra boligen til barnehage, skole og jobb, for så å kjøre hjem etter jobb, kjøre til butikken og kjøre til trening.

Jeg ønsker å undersøke om fokuset på bokvalitet kan snu noen av disse tendensene, og gi noen innspill på hvordan vi kan forme vår fremtid til det bedre. Det mellommenneskelige vil alltid være det viktigste aspektet i folks liv, men bokvalitet kan være med å skape livskvalitet gjennom blant annet å legge tilrette for møter mellom mennesker. Langsiktig byplanlegging og tilstedeværelse i arkitekturen har aldri vært mer aktuelt og viktig enn det er idag. Jeg ønsker å finne ut om ønsket om å oppnå høy bokvalitet kan gi noen svar på hvor og hvordan vi bør bygge for fremtiden.

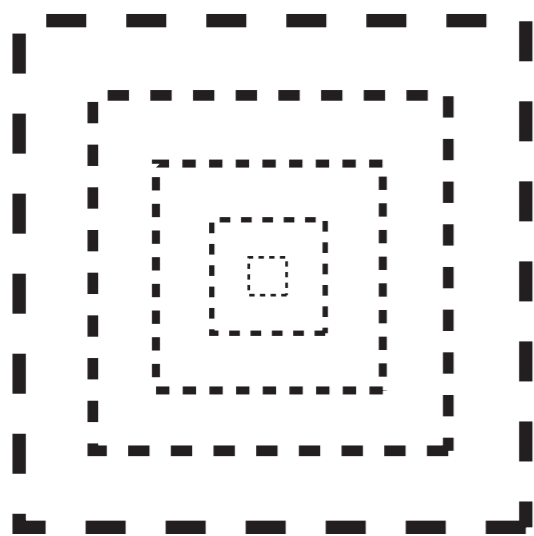


“Bokvalitet er et komplekst samspill mellom menneske, bolig, bomiljø og samfunn, hvor arkitekturen er det fysiske bindeleddet.”

Hvordan skape bokvalitet?

Etter å ha jobbet med oppgaven har vinklingen og fokuset i forhold til bokvalitet utviklet seg og etter hvert blitt tydeligere. Bokvalitet finnes i alle ledd og skalaer. Som nevnt over er bokvalitet et komplekst samspill mellom menneske, bolig, bomiljø og samfunn, der arkitekturen er det fysiske bindeleddet. Det er likevel viktig å påpeke at verken arkitektur gjennom utforming av våre byer, bomiljø og boliger alene kan skape god bokvalitet. For å virkelig kunne skape høy bokvalitet må også samspillet med mennesket og samfunn fungere og spille på lag.

Denne oppgaven begrenser seg til arkitektur og hvordan man bidra til å skape bokvalitet gjennom våre fysiske omgivelser. Min måte å nærme meg bokvalitet på har vært å se på alle skalaene fra overordnet byplan til boligen. Alle disse ulike skalaene gir ulike svar til hvordan man kan forme omgivelsene for å gi høyest mulig bokvalitet, og samtidig gjøre plass for flere mennesker. De forskjellige skalaene har blitt analysert og utviklet i forhold til hvordan det er å være menneske, hvordan man kan forsterke og/eller utvikle stedets identitet og hvordan man kan styrke en bærekraftig utvikling. Det viktigste i arbeidet med å skape bokvalitet, er å ha oversikt over helheten - får så å se hvilke muligheter og styrker det gir.



Zoome inn i skala

Jeg har sett på bokvalitet i flere skalaer for å undersøke om de kan gi ulike svar på samme spørsmål. Jeg har jobbet parallellt i flere nivåer, her på plansjen presentert i 1:25 000, 1:5 000, 1:1000, 1:200. Jeg har tidligere også jobbet enda nærmere i skala, ned på bolignivå, men har siden valgt å fokusere på de øvrige skalaene ettersom disse i større grad kunne bidra til å diskutere "bokvalitet" på en ny måte. Alle skalaene er analysert i forhold til menneske, stedsidentitet og miljø.



Hvorfor mennesket?

Vi bygger våre byer og former våre bygg for mennesker. Vi har stadig forsøkt i å tilfredsstille nye behov og krav, og jeg mener vi i dette glemt av og neglisjert noen våre grunnleggende behov som mennesker. Mennesker er sosiale, og vi trenger uformelle steder å spontant se og møte andre mennesker. Gata har for eksempel tidligere vært en viktig møteplass for å skape relasjoner mellom mennesker, men er idag først og fremst utformet med tanke på biltrafikk. Jeg ønsker å legge tilrette for at mennesker kan møtes oftere.



Hvorfor stedsidentitet?

Stedsidentitet er med på å skape relasjon mellom menneske og sted, og bidrar til en følelse av tilhørighet. Følelsen av tilhørighet øker trivselen og kan igjen bidra til økt livskvalitet. Man bor ikke hvorsomhelst, men akkurat på dette stedet. Det er lite fokus på stedsidentitet idag, og det bygges svært mye likt uavhengig av steds karakter og historie. Jeg ønsker å fokusere på stedsidentitet i mitt prosjekt for på den måten kunne øke følelsen av tilhørighet for de som bor og lever der.



Hvorfor miljø?

I dagens samfunn lever vi svært distansert fra naturen. Menneske og natur henger tett sammen, og ved å neglisjere naturen neglisjerer vi også menneske. Vi må ta vare på kloden vår, for uten den er vi ingenting. Jeg ønsker å bringe naturen tettere på mennesket, både psykisk og fysisk. Samtidig bør det legges tilrette for at mennesket i mye større grad kan bruke naturen som en resurs og kroppen som et fremkomstmiddel i byen såvel som i naturen.

Hvor skape bokvalitet?

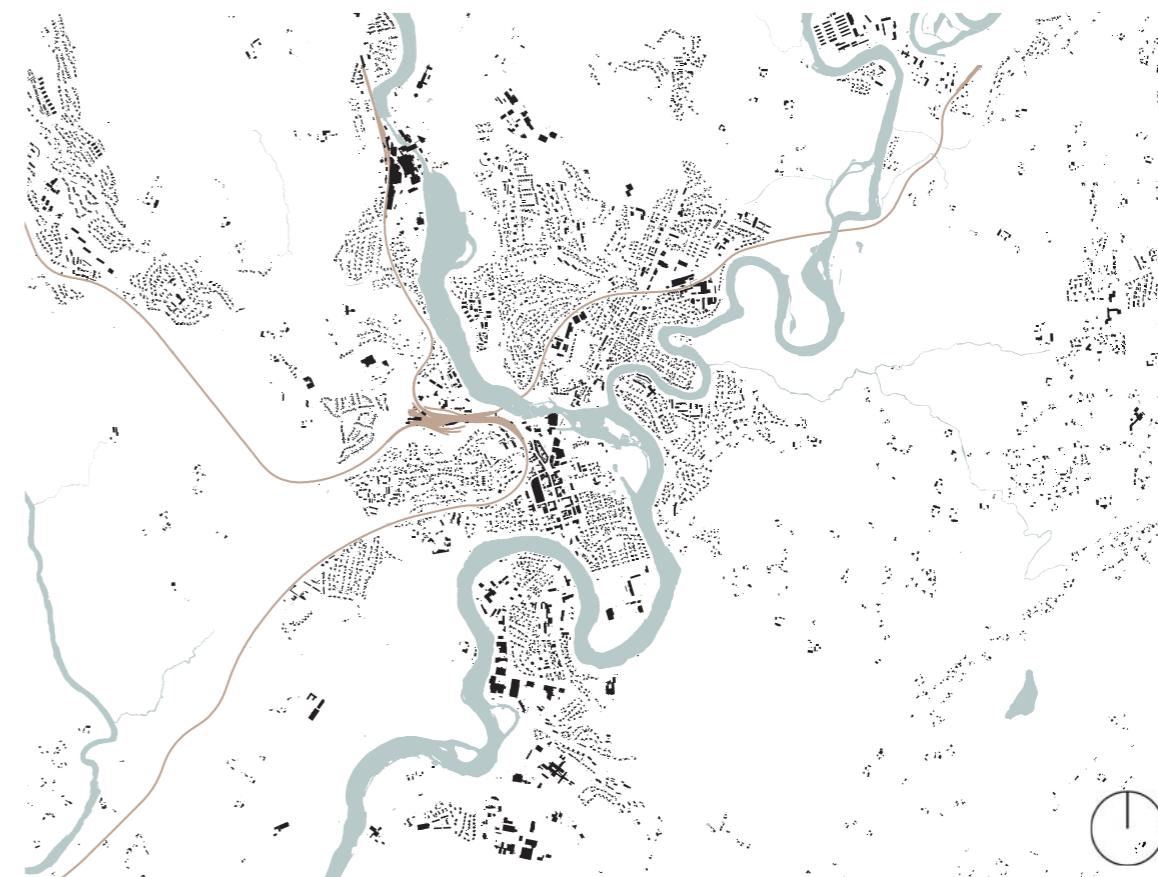
Selv om folk flytter på kryss og tvers av landet, er det klare tendenser til at folk generelt flytter fra små steder til store steder, og fra Nord-Norge og Vestlandet til Østlandet. (ssb, 2010) De store byene som Oslo, Trondheim, Bergen og Stavanger opplever alle økt folketall (ssb, 2015) Samtidig skjer det også mye i mange mindre byer, som for eksempel Drammen og Jessheim. Jessheim er en av byene med størst vekst de siste årene, trolig som følge av Gardermoen flyplass, og nærheten og forbindelsen til Oslo. Hønefoss har til sammenligning nesten samme geografiske avstand til Oslo, men uten den nødvendig forbindelsen, og har derfor hatt mye mindre vekst. Dette holder imidlertid på å endre seg, ettersom det er vedtatt å bygge Ringeriksbanen, som vil forbinde Hønefoss til Oslo, og videre til Bergen på en helt annen måte enn idag. Vi ser allerede at det er en stor fremtidstro i Hønefoss og det bygges og planlegges svært mye idag iforhold til tidligere. Jeg ser på Hønefoss som et svært interessant byutviklings tilfelle, ettersom veksten er i en så tidlig fase. Det er ennå stort handlingsrom og mange muligheter, og jeg velger derfor å gå videre med denne byen.



Norge - Hønefoss markert med rød prikk

Hva gir fokuset på bokvalitet?

Fokuset på bokvalitet gjør det bedre å være menneske. Rommene er tydeligere definert, som gjør de enklere å bruke. Naturen er brakt nærmere mennesket og hagene er gjort større. Samtidig har det blitt flere og bedre uformelle møtesteder, både like utenfor boligen og i det øvrige bomiljøet, som igjen øker sjangsen for flere og bedre relasjoner mellom menneskene. Byen og nærmiljøet skiller seg ut med en sterkere egenkarakter som igjen bidrar til sterkere tilknytning for de som bor og lever der.



Hønefoss 1:50 000

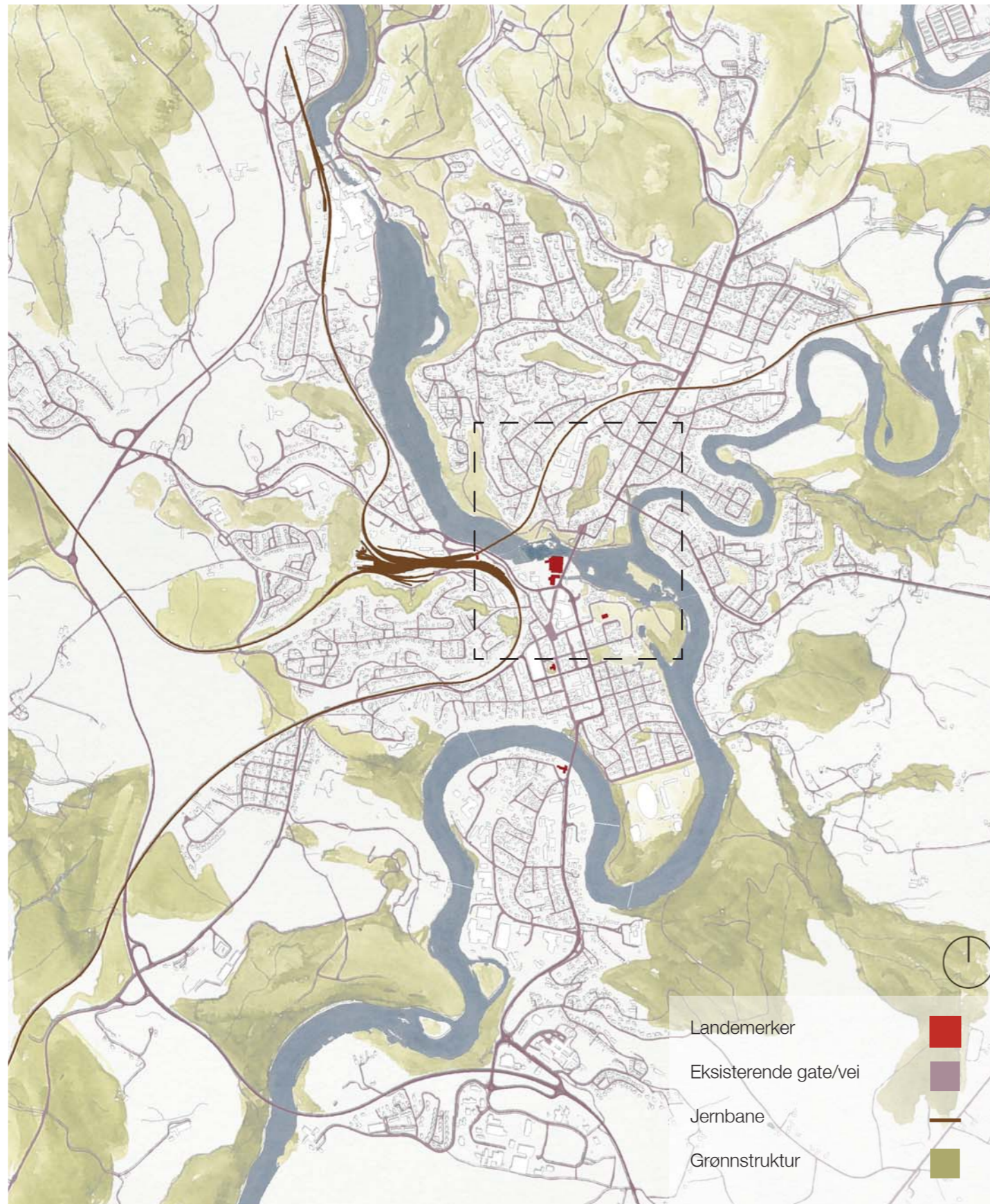
Overføringsverdi til andre steder og byer?

Selv om denne oppgaven er lagt til Hønefoss, er denne byen ikke et isolert tilfelle. Veldig mange byer, både i Norge og i resten av verden har kommet til et veiskille der de ikke lenger jobber for menneskene, men mot. Økonomiske interesser og ønske om vekst står sterkere enn menneskelige interesser. Vi reiser idag stadig mer, forbruker mer enn noensinne og vår tids sosiale møtesteder er kommersialisert eller på nett. Jeg ønsker at denne oppgaven kan gi noen innspill til hvordan vi former våre byer og steder, og at vi igjen kan bevege oss mot hva vi som mennesker *egentlig* trenger.

BYEN



Eksisterende situasjon



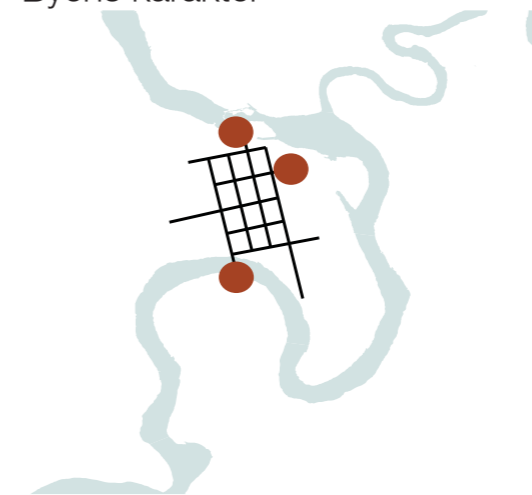
Eksisterende situasjon 1:25 000

Hønefossen



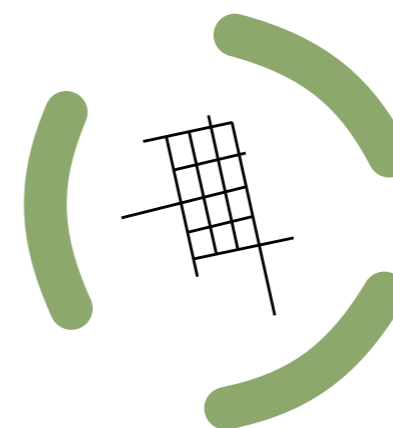
Hønefossen er utgangspunktet for byen, og er det viktigste symbolet på Hønefoss. I tilknytning til Hønefossen lå det gamle sagbruket som ble driftet av kraft fra elva. Her ble det etterhvert også anlagt kraftverk, som fortsatt forsyner byen med elektrisitet.

Byens karakter

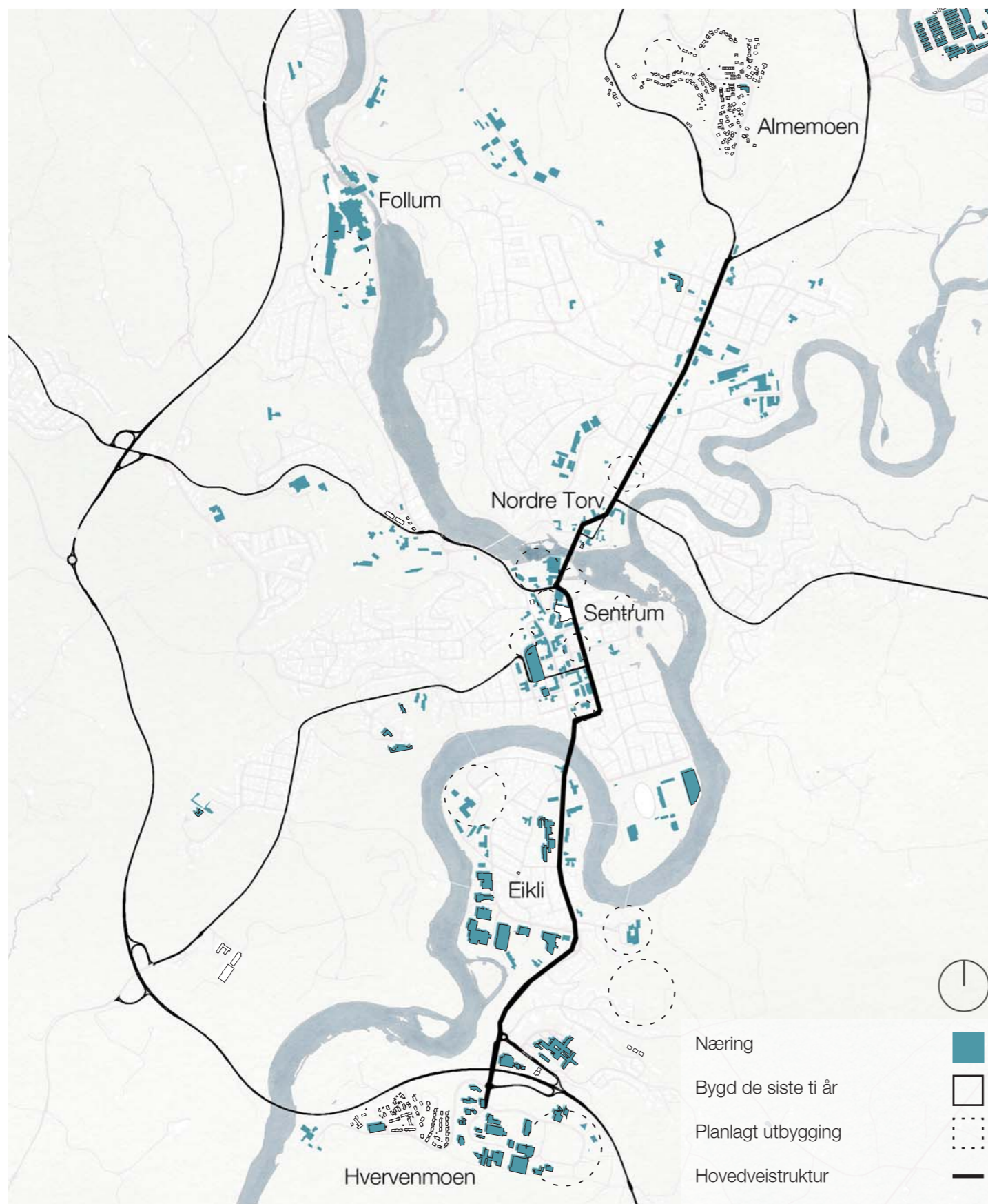


Bykjernen er naturlig avgrenset av elva, som dermed har formet byen slik den er idag. Byens landemerker er plassert innenfor sentrumshalvøya. Kraftverket markerer inngangen til bykjernen i nord, og rådhuset inngangen i sør. Gatestrukturen i bunn, tegnet av underoffiser Hans Berg, stammer fra 1854, og er med på å karakterisere byen.

Grønne områder rundt byen

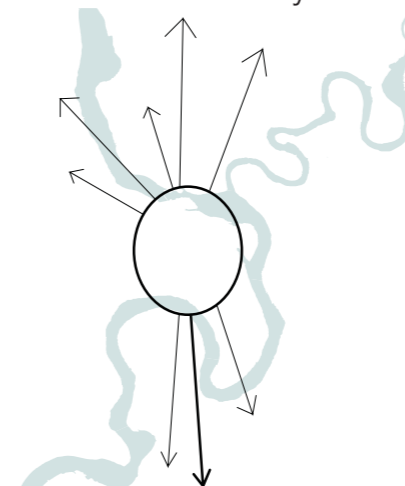


I tillegg til mye jordbruk, kjennetegnes også byen for å ha store friluftsområder liggende rundt. Her er det mange tur- og sykkelløyper. Hønefoss har den største andelen av fritidssyklister i Norge (64%, jf statens vegvesen, situasjon sykkel 2013), noe som forteller litt om forholdet innbyggerne har til marka.



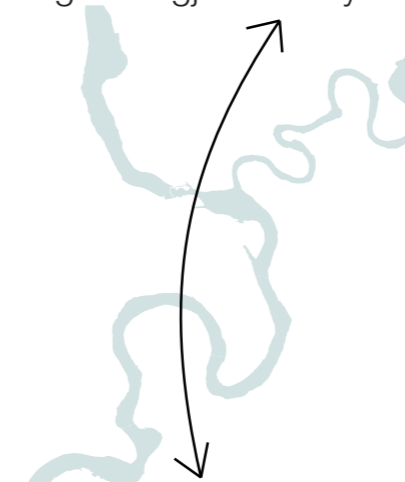
Utbyggingstendenser og plassering av næring idag 1:25 000

Tendens i vekst av byen



Det er en tendens i byen at veksten legges utenfor bysentrum. Foruten et større kjøpesenter, har butikker, kontorer og øvrig næring den senere tid blitt lagt sør for sentrum, på Eikli, og på toppen av bakken like utenfor byen, på Hvervenmoen. Spesielt Hvervenmoen har vært, og er i sterk vekst - nå også med detaljhandel i butikk. Nye boligfelt er lagt i tilknytning til dette, samt helt nord for Hønefoss (Almemoen).

Tydelig akse gjennom byen



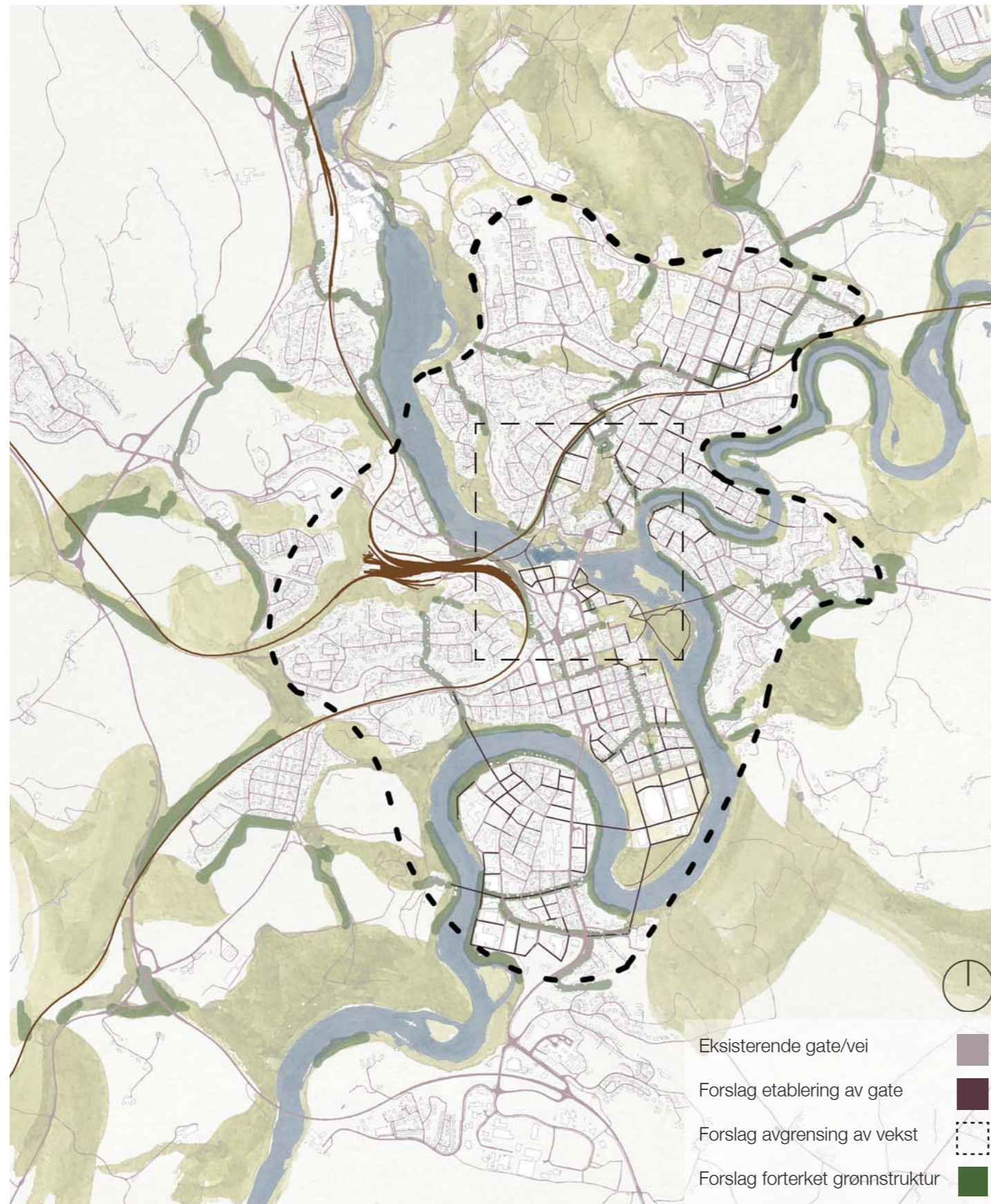
Det er en klar nord-sør retning på trafikken i Hønefoss. I denne retningen er det svært mye trafikk og kø store deler av døgnet. Svært mange kjører bil i hverdagen, og mange arbeidsplasser er helt sør i byen på toppen av bakken. Dersom man ønsker å kjøre utenom denne aksen, må man kjøre rundt hele byen på vestsiden.

Ufullstendig sykkelnett



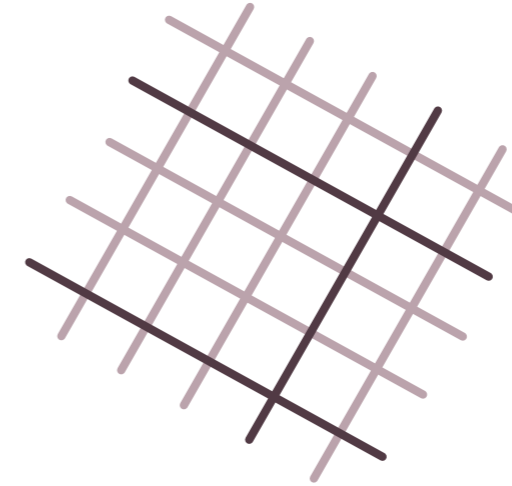
Til å være en by med svært mange fritidssyklister (64%*), er det svært få jobbsyklister (24%*). Noe av forklaringen ligger i tidvis dårlige sykkelforbindelser. Selv om det flere steder er gang- og sykkelvei, egner ikke dette nødvendigvis seg til rask sykling. Det eneste stedet med eget sykkelfelt er i Hønefoss, og her oppleves sykkelveien utrygg*. (Statens vegvesen, situasjon sykkel 2013)

Forslag



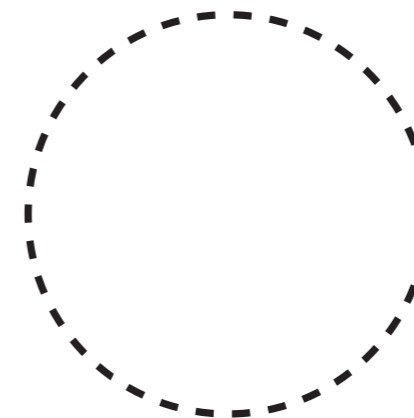
Forslag til avgrensning av byen, samt forsterket gatenett og sammenhengende grønnstruktur 1:25 000

Forsterke gatestrukturen



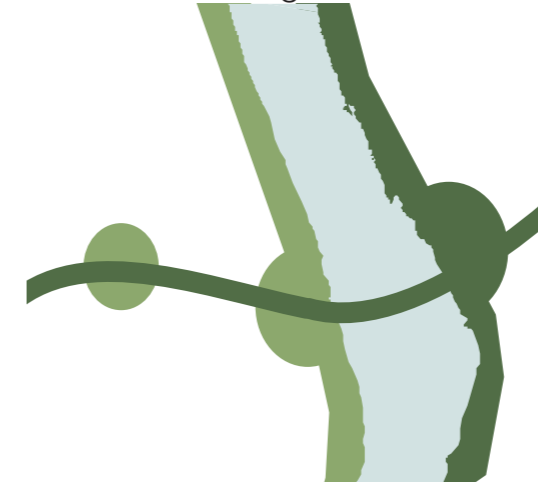
Gatestrukturen forsterkes med flere og bedre koblinger. Dette vil føre til bedre fremkommelighet for både gående og syklende, som vil få flere valgmuligheter til å bevege seg i byen, samt at det vil ha avlastende effekt på hovedveien. Spesielt flere bruer vil kunne knytte byene sammen og øke følelsen av nærhet. Å forsterke gatenettet vil også være med på å styrke stedsidentiteten til byen.

Avgrense veksten

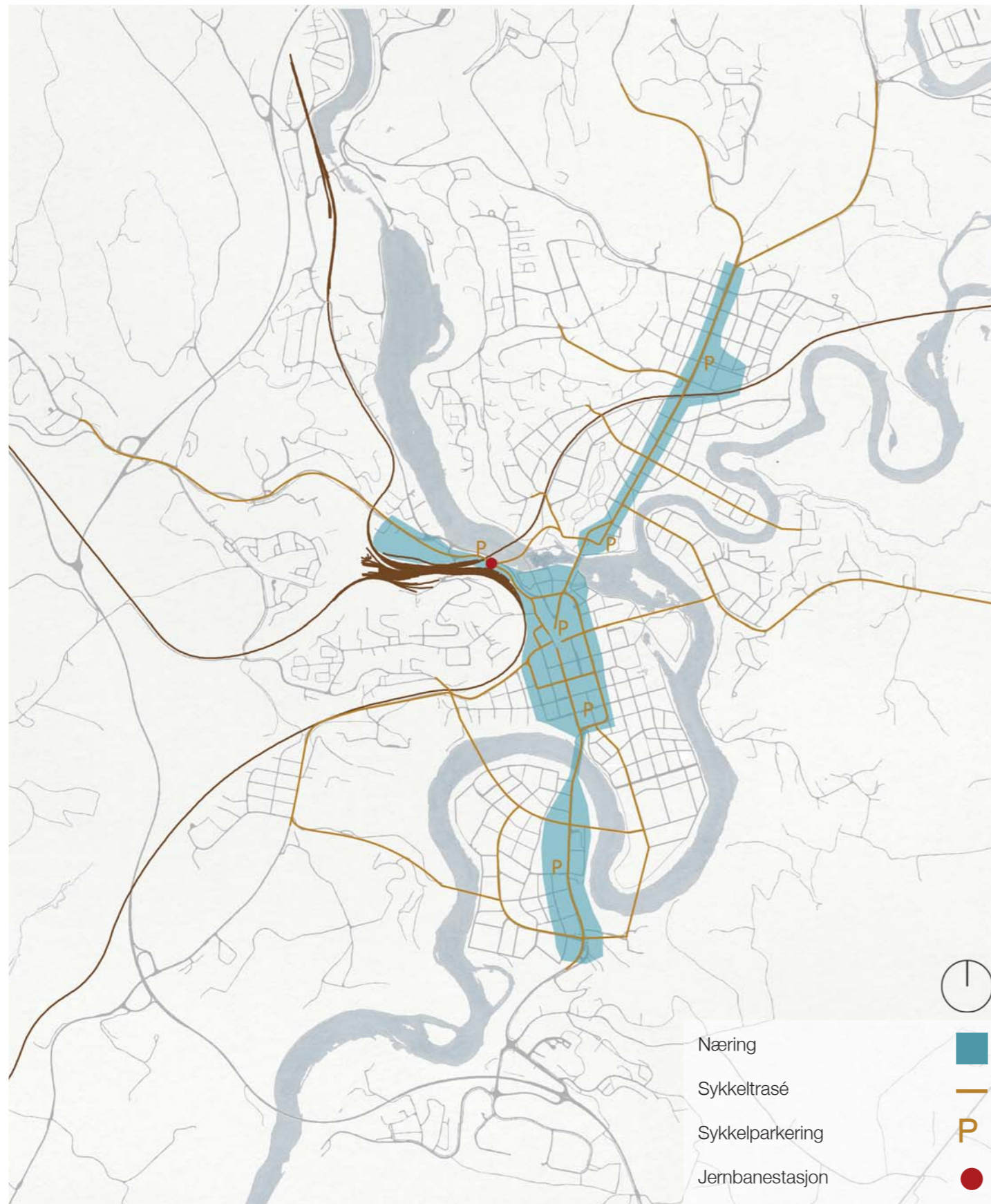


Byens vekst avgrenses, og byen fortettes innenfor denne. Dette vil gjøre at flere vil bo nærmere sentrum, og dermed ha sterkere følelse av tilhørighet til byen, og øke tilgjengeligheten og bruken av byen. Ved å avgrense veksten på denne måten, vil også det meste av byen være innenfor en akseptabel avstand for gående og syklende, og grønt områder og jordbruk skånes i størst mulig grad.

Koble sammen grøntområder

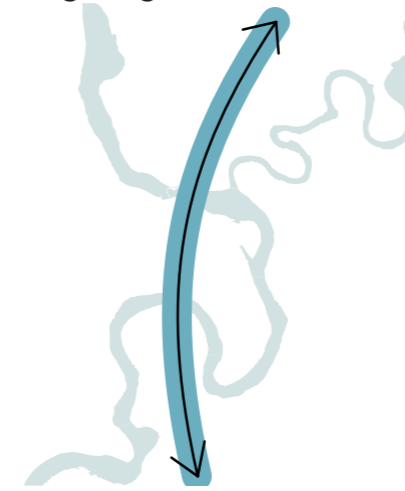


De eksisterende grønne områdene kobles sammen over hele byen. Grønne lunger inne i byen kobles sammen med de store grøntområdene rundt. På den måten vil man alltid ha tilgang på store rekreasjonsområder fra nærmiljøet. Elva bidrar til byens karakter og identitet, og gjøres tilgjengelig for alle langs hele elva, på begge sider. Flere gang og sykkelbruer vil være med å styrke dette.



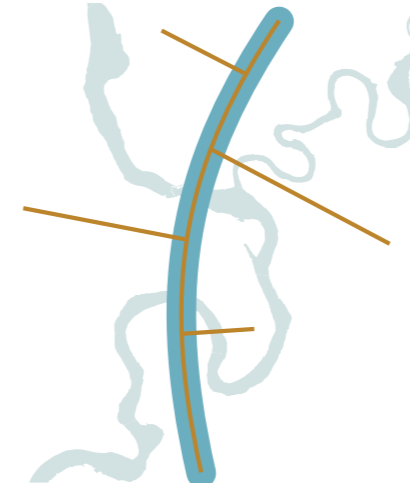
Forslag til plassering av næring, samt å koble dette med sammenhengende sykkeltrasé 1:25 000

Næring langs hovedaksen



I stedet for å legge næring i utkanten av byen, legges dette langs hovedaksen. I tillegg til kortere reisevei for mange, vil det at næringen legges på flat mark istedenfor på toppen av en bakke gjøre at det er lettere å velge å sykle eller gå til jobben.

Sykkelnett og næring sammen



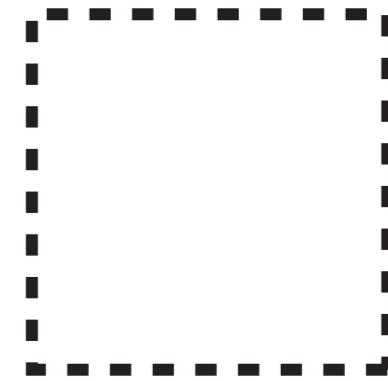
Sammenhengende egnet sykkelnett legges langsetter næringssaksen. Sykkelveier fra alle deler av byen kobler seg videre på denne aksen. Sykkelveiene kobler seg videre på hverandre for å lage et solid og sammenvevd nett for god fremkommelighet på sykkel. På denne måten vil det bli lettere å velge sykkel som fremkomstmiddel, som er bra for både kropp og miljø.

Strategiske sykkelparkeringer



I tilknytning med knutepunkt etableres det gode parkeringsmuligheter for sykler. Dette er spesielt viktig ved togstasjon(e) i forbindelse med den planlagte Ringeriksbanen. Det må også være sykkelparkering med mulighet for å sette sykkel under tak og anledning til å lade elsykler. Elsykkel vil kunne bli viktig for å gjøre det lett å sykle også fra områder som ligger høyt ifht det øvrige planet i byen.

OMRÅDET



Eksisterende situasjon



Eksisterende situasjon 1:5 000

Identitetsskapende elementer



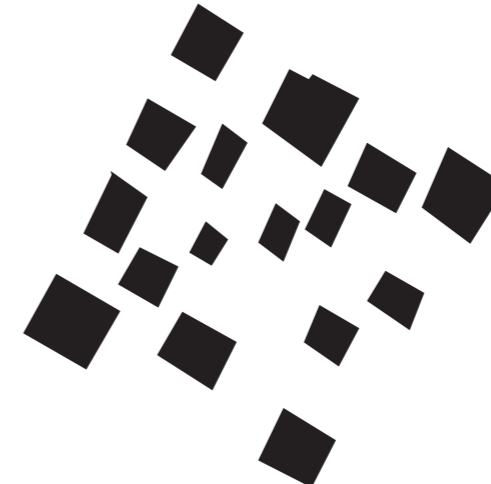
Det gamle kraftverket og sagbruket med sine tegldekkede fasader er kanskje de byggene defleste forbinder med Hønefoss, og er således de sterkeste identitetsskapende elementene i byen. All trafikk går forbi disse byggene, og brua er en flaskehals i byen. I tillegg til å forsyne byen med kraft, er det også handel, kontor og næring i byggene. Dette er et område som kommer til å bli i sterk utvikling.

Områdets karakter



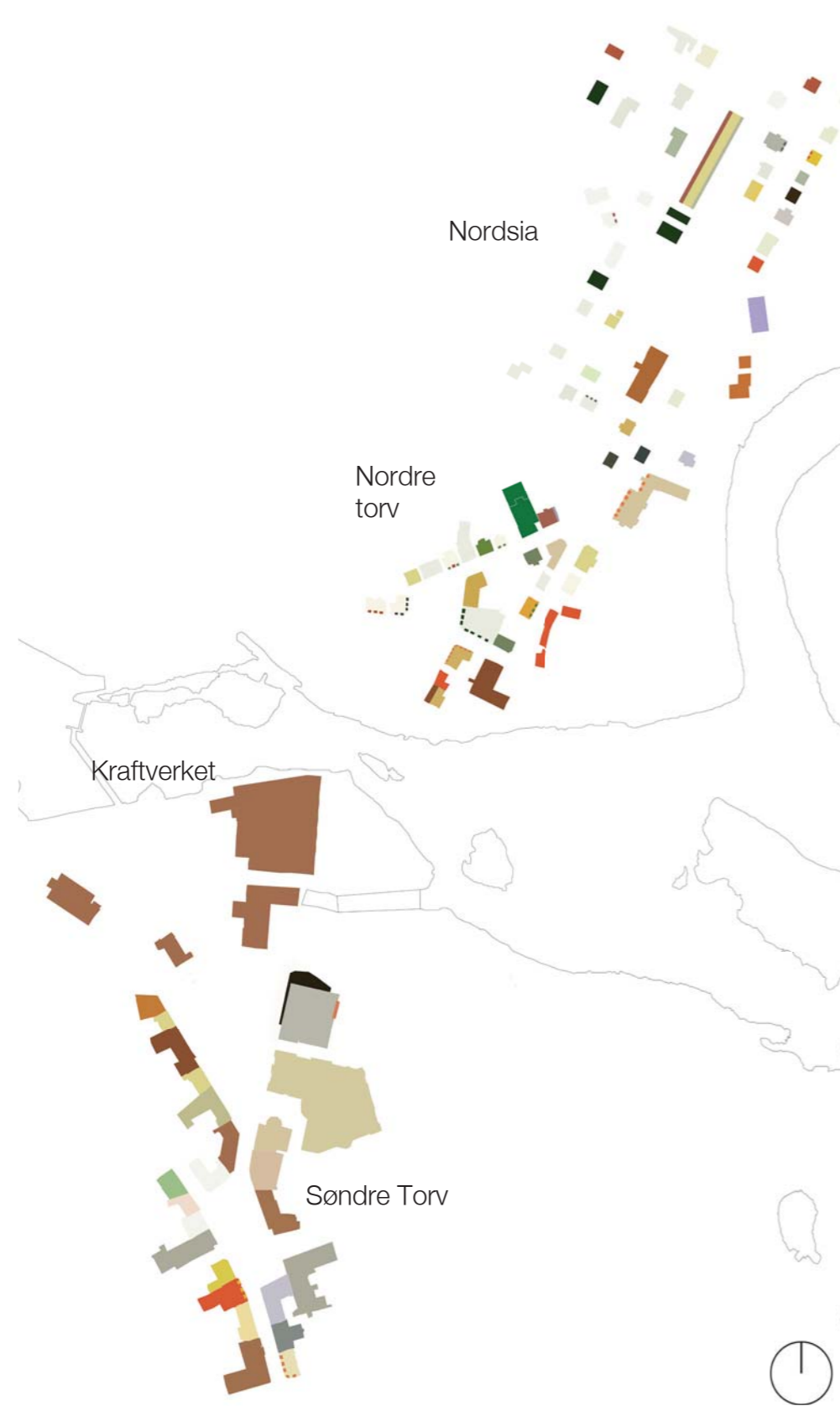
I tillegg til fossen med tilhørende bygninger og elva, er også den nye kirken, togstasjonen, Søndre Torv og Nordre Torv identitetsskapende elementer. Hønefoss har også en sterk karakter i sin rytme av bygg. Hønefoss bru og Overmannsund bru var de første broene i byen, og var også med i den første byplanen fra 1854.

Bruken av kvartalene



Byggene er i varierende grad plassert i forhold til kvartalstrukturen. I mange av tilfellene er byggene plassert i flukt med byggelinje, og garasje og uthus er fritt plassert innenfor. Likevel er det også mange eksempler på bygg som ikke forholder seg til kvartalet verken i byggelinje eller retning på bygget.

Fargeanalyse

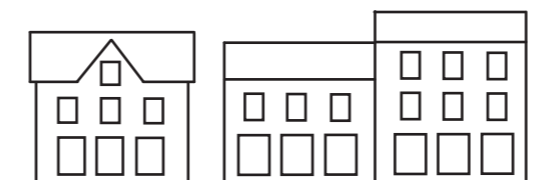


Bygningstyper Nordrsia



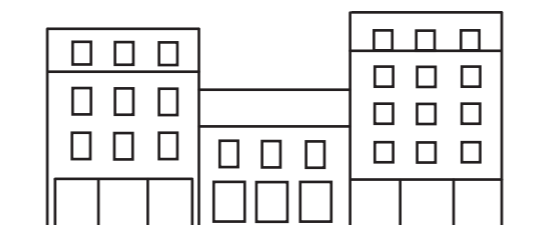
De fleste er rene bolighus, men noen har også næring i 1. etasje. Byggemateriale er stort sett tre, med innslag av mur og tegl.

Bygningstyper Nordre torv



Nordre torv. For det meste næring i første etg og bolig over, men noen hus med kun bolig. Noen flere trehus enn murhus, og innslag av tegl.

Bygningstyper Søndre Torv



Søndre Torv. De fleste bygg har næring i første etg og bolig over. Noen rene bolighus, og noen rene næringsbygg. For det meste pusset mur, men også mye tegl. Noen få trehus.

Nordrsia - Materialer og fargepallett

Tre				Mur		Tegl	Annet
[Red]	[Brown]	[Yellow]	[Dark Brown]	[Dark Grey]	[Purple]	[Green]	[Red]
[Red]	[Yellow]	[Yellow]	[Dark Grey]	[Dark Green]	[Brown]	[White]	[Light Green]
[Grey]	[Light Grey]	[Light Green]	[Light Green]	[Green]	[Purple]	[Brown]	[Grey]
Detaljer				Detaljer		Detaljer	Detaljer
[Red]	[Brown]	[Green]	[Dark Green]	[Orange]	[Green]	[Green]	[White]

Nordre torv - materialer og fargepallett

Tre			Mur		Tegl
[Red]	[Green]	[Dark Green]	[Brown]	[Light Brown]	[Dark Brown]
[Yellow]	[Green]	[Grey]	[Brown]	[Light Brown]	[Red]
[Light Green]	[Light Grey]	[White]	[Yellow]	[Purple]	[White]
Detaljer			Detaljer		Detaljer
[Red]	[Green]	[Dark Green]	[Orange]	[Dark Brown]	[Green]

Kraftverket

Tegl
[Red]
[Brown]
[Light Brown]
Detaljer
[White]

Søndre Torv- materialer og fargepallett

Tre	Mur			Tegl		Annet
[Red]	[Brown]	[Yellow]	[Light Green]	[Grey]	[Brown]	[Orange]
[Yellow]	[Brown]	[Yellow]	[Green]	[Purple]	[Brown]	[Light Green]
[White]	[Light Brown]	[Light Green]	[Green]	[Grey]	[Brown]	[White]
Detaljer	Detaljer			Detaljer		Detaljer
[Yellow]	[Orange]	[Brown]	[Dark Green]	[Dark Brown]	[Green]	[White]

Kart med eksisterende bebyggelse og eksisterende fargekode 1:5 000

Forslag

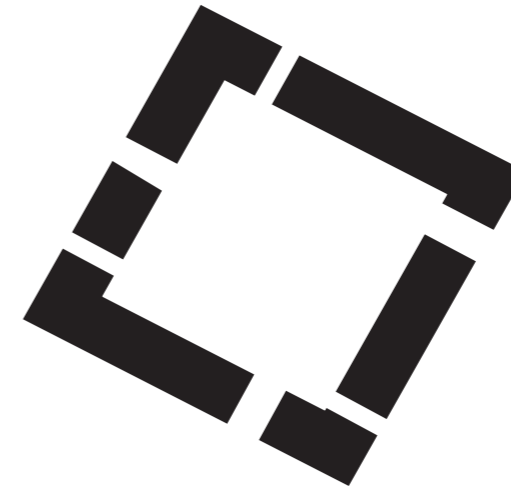


Legge sykkeltrasé i gatestruktur



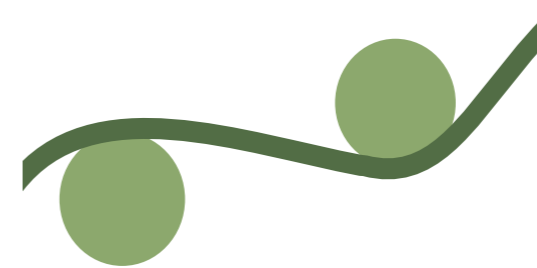
Sykkelnettet legges i gatestrukturen som egne sykkelfelt. For å oppnå følelse av trygghet og økt brukervenlighet, er det ønskelig med fysisk adskillelse fra bilbane. Dette gjelder spesielt i hovedaksen nord-sør, der bil og buss trafikk vil være størst. Det er ønskelig med sykkelfelt adskilt fra gangfelt for å kunne oppnå høyere hastighet med sykkelen.

Fortette i kvartalstrukturen



Fortetting gjøres i kvartalstrukturen langs byggelinje. Dette vil gjøre både kvartalene og gårdssrommene tydeligere. Det indre gårdsrommet bygges ikke ned, og skal sikre grønne lunger i umiddelbar nærhet til boligen. Åpninger flere steder i kvartalet øker tilgjengeligheten for de som bor der.

Koble sammen grøntområder



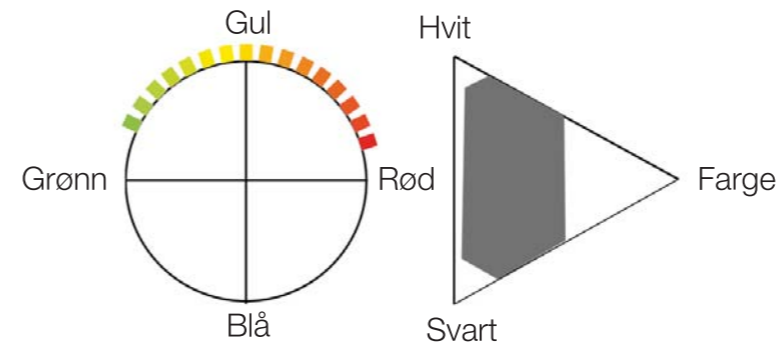
Grønne lunger knyttes sammen og gjøres mer tilgjengelig og synlig i gatebildet. Ny gang og sykkelbro på oversiden av fossen vil gjøre fossen enda mer tilgjengelig for å oppleves. St.Hans haugen kobles sammen med turstien langs elva, og videre nordover. Petersøya rustes opp til å bli Hønefoss' Central Park, og kobles sammen med Vesterntangen i øst med ny gang og sykkelbro.

Støtte opp om byens identitet i form av farger, materialer og volum.

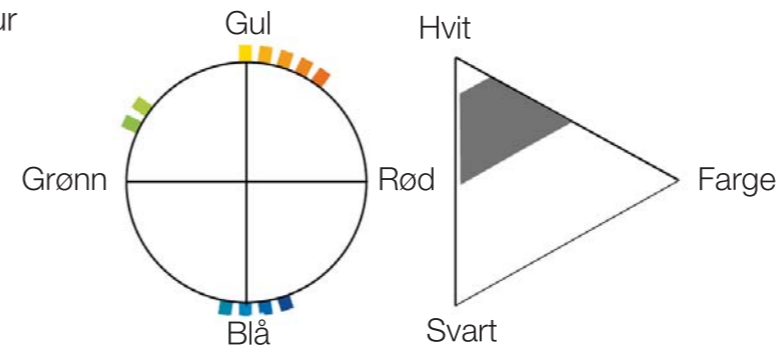


Fargevalør og nyanse i de ulike materialene

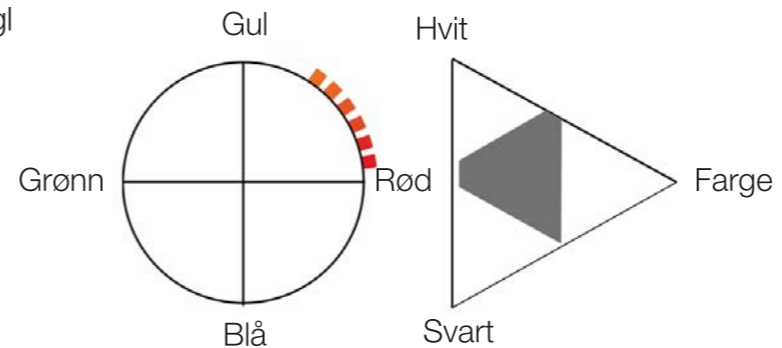
Fasade i tre



Fasade i mur



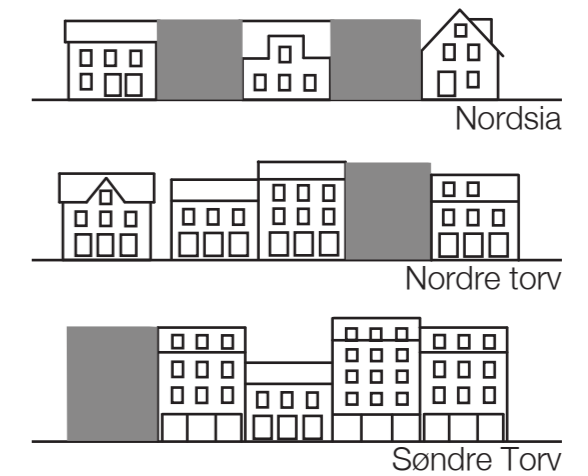
Fasade i tegl



Farger materialer og volum

Farger, materialer og volum henger tett sammen, og er noe av det som spiller inn i opplevelsen av stedsidentitet. De laveste byggene er for eksempel som regel trefasader, som varierer fra grønn til rød. De største byggene er gjerne i mur, og har oftere en mye lysere farge. Dette er også på grunn av større fasadeareal. Murfasadene går som regel i gule nyanser, men også noe grønt og blått. De fleste teglbyggene rundt om i byen (inkludert flere historiske bygg) er alle røde, og representerer både stedets identitet, samt at den dype fargen til teglen supplerer de lyse murfasadene. Vinduskarmer og øvrige detaljer har en sterkere kontrastfarge.

Volum tilpasset strøket



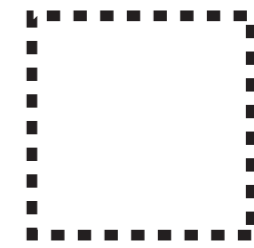
Byens material og fargepalett

Tre					Mur					Tegl	
[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]
[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]
[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]
Detaljer					Detaljer					Detaljer	
[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]	[Color swatch]



Kart med forslag til farge på fortettet volum 1:5 000

STRØKET



Eksisterende situasjon



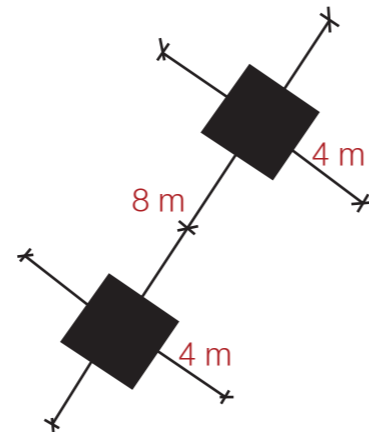
Eksisterende situasjon 1:1 000 (skalert ned)

Barrierevirkning av kvartal



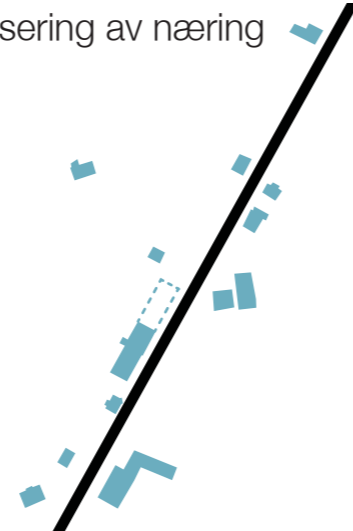
St.Hanshaugen er idag full av flotte turstier, og opp langs elva kommer det tursti som er knyttet sammen med Gladvedt, nedenfor Nordre Torv. Det langstrakte kvartalet på hele 240 meter virker idag som en barriere, og skiller disse områdene fra hverandre. Den planlagte utvidelsen av Hønefogata 18 vil ytterligere forsterke kvartalet som en barriere om det ikke legges tilrette for kryssende trafikk, spesielt for gående og syklende.

Byggegrense som metode



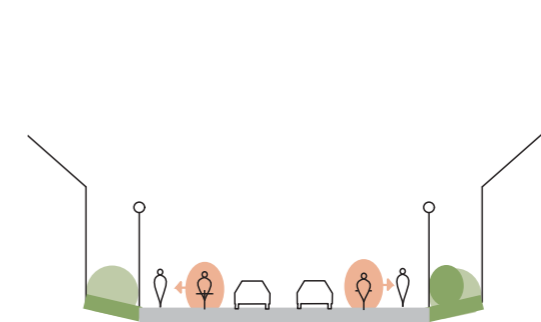
Bygg blir idag ofte plassert i henhold til byggegrense. Dette vil si at bygg har 4 meter klarling på alle kanter, og mellom to bygg får man minimum 8 meter. Hønefoss er fortsatt i tidlig stadiet på fortetting, men ser man på andre steder der man har fortettet med denne strategien, f.eks elpehagene i Oslo som har vært til debatt den seneste tiden, forsvinner fort bakgårdene. Det man sitter igjen med er tynne områder rundt husene.

Plassering av næring



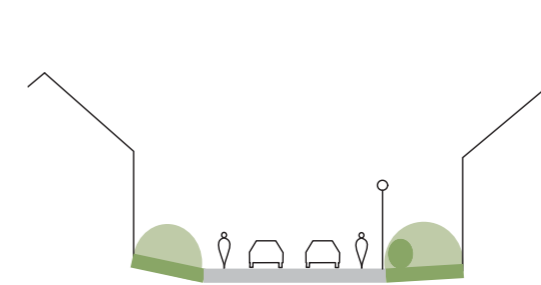
Det er ganske jevn blanding av næring og bolig i Hønefogata. De fleste av byggene som har næring, har bolig i etasjen(e) over. Helt sør i Hønefogata ligger en større barneskole som planlegges å samkjøres med skole helt nord i Hønefoss.

Ineffektiv bruk av hovedgate



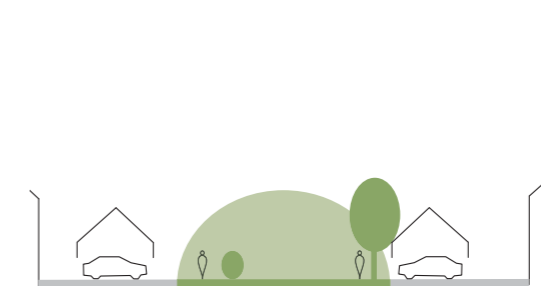
Hønefogata ligger i hovedaksen som går gjennom byen, og er således en svært trafikkert gate, og det er kø i gata store deler av døgnet. Gatesnittet er idag dårlig utnyttet, da en del av arealet forsvinner bort i små gressflekker foran husene som er svært vanskelig å bruke. Sykkelfeltet som ligger inntil bilveien oppleves utrygg å bruke, og det er vanskelig å få til forbisykling da bilveien har såpass mye trafikk.

Ineffektiv bruk av boliggate



Boliggatene består idag av kun én vei som benyttes av både bilister, syklister og gående. Foran husene er det grønne områder som følge av at man ikke kan bygge nærmere eiendomsgrænse enn 4 meter.

Blandet bruk av gårdsrommet



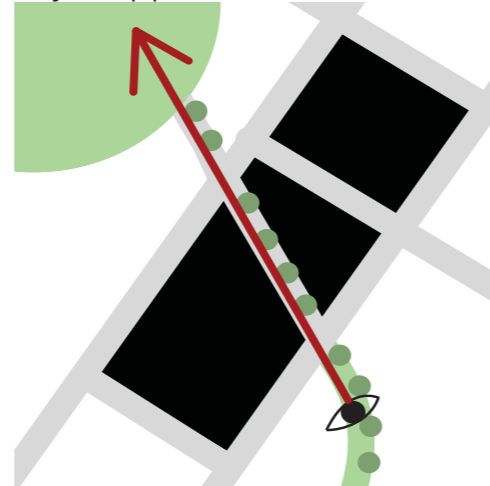
Gårdsrommet inne i kvartalet blir idag brukt til parkering i og utenfor garasje i tillegg til mindre private uteplasser. Mange av garasjene er trekt langt inn i gårdrommet, og det blir dermed også relativt lange oppkjørsler. De fleste har gjerder eller hekk rundt egen eiendom.

Forslag



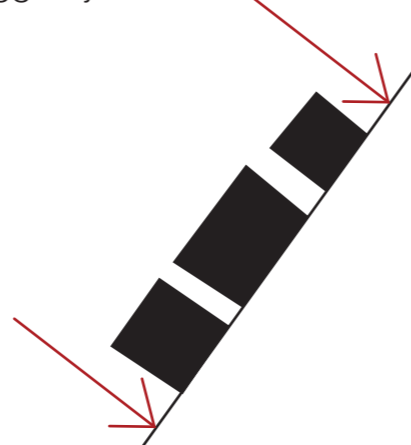
Forslag til fortetting, forsterking av gatenett og grønnstruktur samt endring og etablering av sykkeltrasé 1:1 000 (skalert ned.)

Bryte opp kvartalet



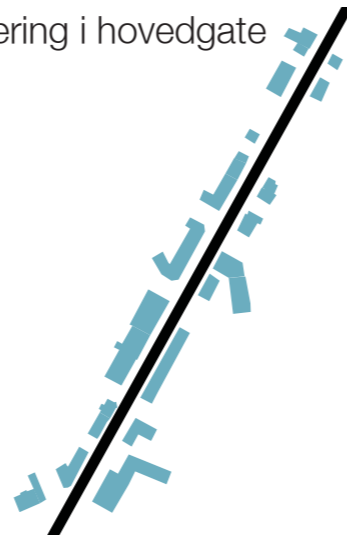
Kvartalet brytes opp med to tverrgående gater. Det har vært et poeng å knytte turstien fra sør sammen med turstien på St.Hanshaugen, og vider nordover. I tillegg til å knytte disse områdene sammen ved hjelp av gaten, har det vært viktig å få til en siktlinje fra man kommer opp pakken i sør- og opp mot haugen. På den måten vil man bli invitert til å fortsette videre.

Byggelinje som metode



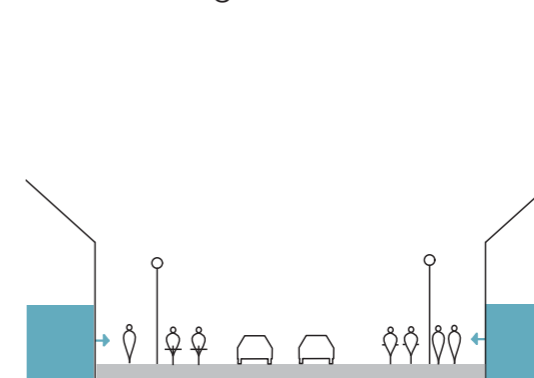
Den videre fortettingen gjøres langs en tydelig definert byggelinje. Fortettingen skal skje inntil gaten, og ikke i gårdsrommet. Utformingen til eksisterende bebyggelse avgjør hvorvidt man kan bygge helt inntil, eller om man må holde en viss avstand. Nye bygg skal ha henvendelse mot gata og gårdsrommet, og gavlene blir tette fasader/ brannvegger for å muliggjøre videre fortetting.

Mer næring i hovedgate



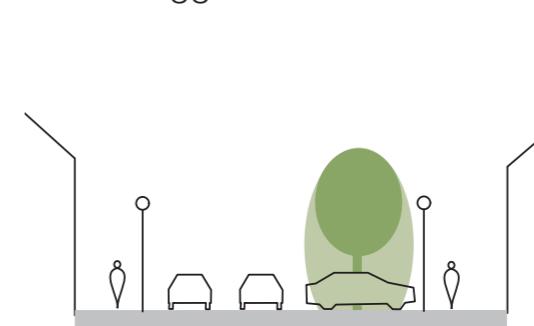
Første etasje skal legges tilrette for å drive næringsvirksomhet, lett tilgjengelig for gående og syklende. Bilparkering gjøres i sidegater. Første etg gjøres universelt tilgjengelig. Der det er hensiktsmessig kan også de øvrige etasjene tilrettelegges for næring, f.eks dersom det ikke er tilstrekkelig tilgjengelig grøntareal.

Aktiv hovedgate



Aksen gjennom byen gjøres til en levende og aktiv gate ved å legge tilrette for næring på bakkeplan ut mot gata, samt å gjøre gata til en hovedvei også for syklende og gående. Ved å ha aktive fasader på bakkeplan, vil det være større attraksjon for folk å bevege seg i gata, da det vil være mer å se på og å ta del i. Sykkelfeltet blir fysisk adskilt fra bilvei, og gjøres bredere, som muliggjør forbikjøring.

Aktiv boliggate



Inngangspartiene legges mot gata, og blir et naturlig sted å møte andre. I stedet for bilparkering i gårdsrommene, tilrettelegges det for gateparkering i alle sidegater så langt det lar seg gjøre. På den måten vil også disse gatene bli mer aktive, og blir således også en møteplass. Inimellom parkeringsplassene blir det også plantet trær både for å øke trivselen, men også for å rense luften og få økt dyreliv.

Gårdsrom for opphold



Gårdsrommene tilhører de private boligene, også gårdsrom som ligger i tilknytning til hovedgata. Gårdsrommet tilrettelegges for opphold og er en ressurs for menneskene som bor der. Alle biler holdes utenfor, og det er dermed mulig å få til større grønne områder enn det er idag.

KVARTALET

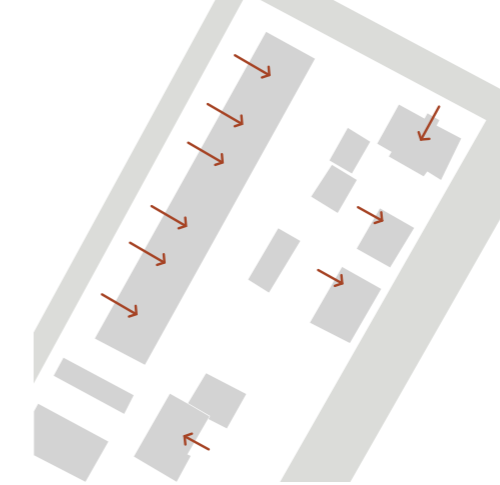


Eksisterende situasjon



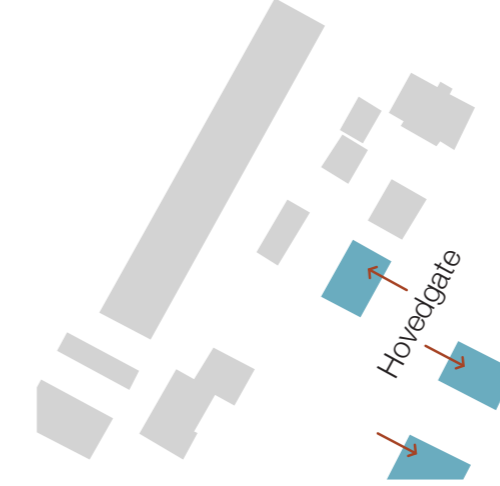
Eksisterende plan over deler av kvartalet 1:500

Inngangene til boligene



Parkgata 18 og Hønegata 34 har inngang fra gaten, mens Hønegata 30 og 30 A har inngang fra gårdsrommet. Hønegata 30 og 30A er underlagt et område med verneverdig verdi i Hønefoss (Holtangen), både på grunn av den sjematiske byplanen som gir et kategorisk preg, men også på grunn av relativt stor andel særegne eldre bygg i bl.a. sveitserstil.

Næring



I dette utsnittet av kvartalet er det kun ett næringslokale, en urmakerforretning i Hønegata 30. Rett ovenfor veien ligger det ytterligere to næringslokaler. Det er en klesforretning i Haugs gate 10, og en nylig nedlagt låsmedforretning i Hønegata 25.

Spredt grøntareal



Grøntarealene ligger spredt rundt bygningene. Mot gatene er det smalere grønne felt som er vanskelig å bruke, samt mindre grønne felt inne i gårdsrommet. Det langstrakte grønne feltet langs parkgata 13 ligger adskilt fra bygningen, og inviterer ikke til opphold. Ettersom både Hønegata 30 og 30 A har garasje, oppstillingsplass og snuplass på egen eiendom, har de lite grøntareal til disposisjon.



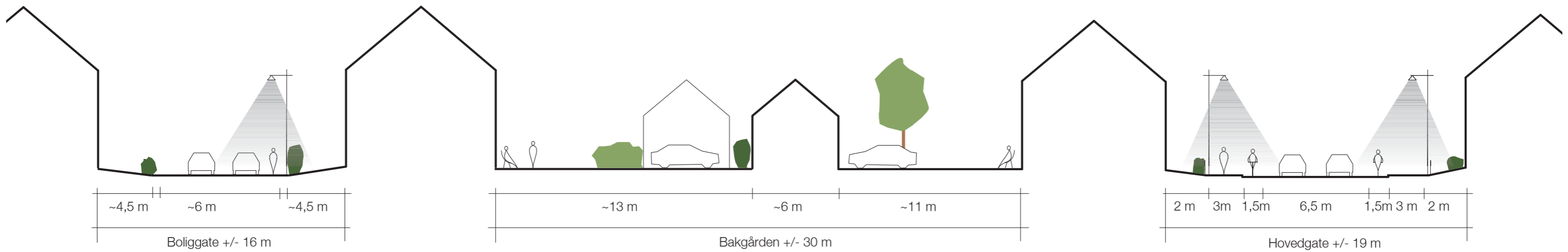
Hønefjordgata sett mot nord. Til venstre er hhv. Hønefjordgata 30, 30A og 34.



Gårdstret sett mot sør, mellom Hønefjordgata 34 og Parkgata 18.



Hønefjordgata sett mot sør. Til høyre er Hønefjordgata 34.



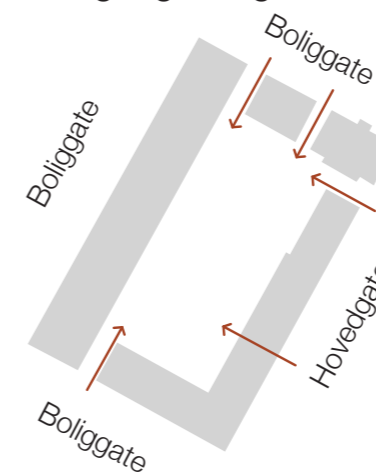
Konseptskisse eksisterende bruk av gaterom og bakgård 1:200 (skalert ned)



Forslag til ny oppdeling av kvartal, ny bruk av gatene, forslag til fortetting og bruk av gårdsrommet 1:200 (skalert ned).

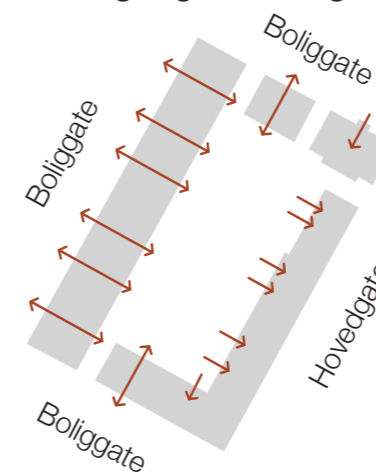
Forslag

Felles innganger til gårdsrommet



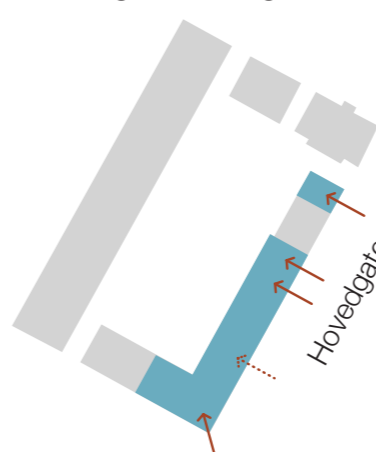
Selv om kvartalet fortettes, blir det lettere for beboere å komme seg inn i gårdsrommet. Det er tenkt som et lukket gårdsrom med porter og lignende, for å tydeliggjøre gårdsrommet som privat. Der byggene legges helt inntil hverandre, er det viktig å etablere gode portrom som også kan brukes av andre beboere i kvartalet.

Private innganger til boligene



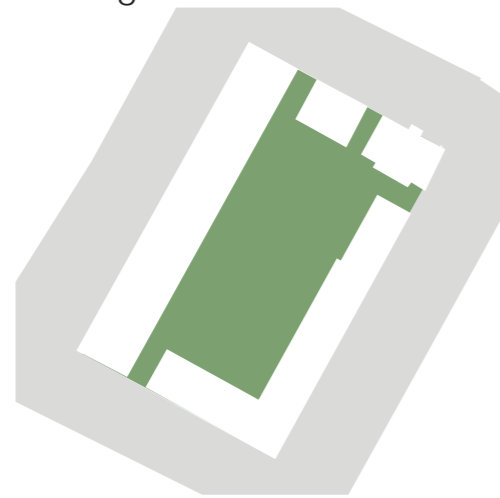
I bolig gatene legges inngangsdørene til boligene ut mot gata. Dette vil gi menneskene som bor her mer tilhørighet til gata, som også vil bli en viktig møteplass på tvers av kvartalene. I tillegg til gateinngangen, er det gjennomgang mot gårdsrommet. Dersom man f.eks. skal parkere sykkel, kan man benytte seg av den indre inngangsdøren. Gårdsrommet blir en viktig møteplass internt i kvartalet.

Mer næring i hovedgate



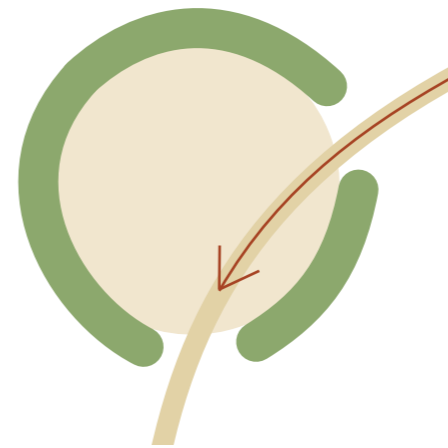
Næring legges i første etasje, og har inngang fra hovedgaten. Bygg som ligger i hjørnet vender dørene ut mot hjørnet for økt synlighet og tydeliggjøring av gatestrukturen som en ressurs. Næringen kan også trekkes noe opp i bolig gatene.

Samlet grøntareal



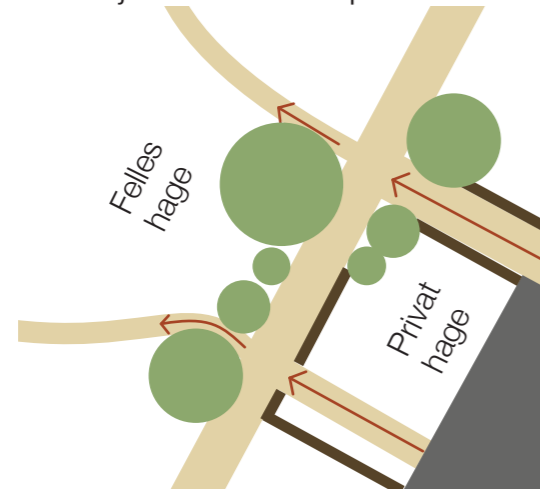
Grøntarealet samles i midten av gårdsrommet. Ved å fjerne garasjene som før stod i midten, blir det nå mere solfylt areal. Større areal gjør det også mulig med større elementer, som for eksempel plass til å spille volleyball og fotball, ha klatrestativ, blomsterpark, grillplasser osv.

Skape uterom og bevegelse



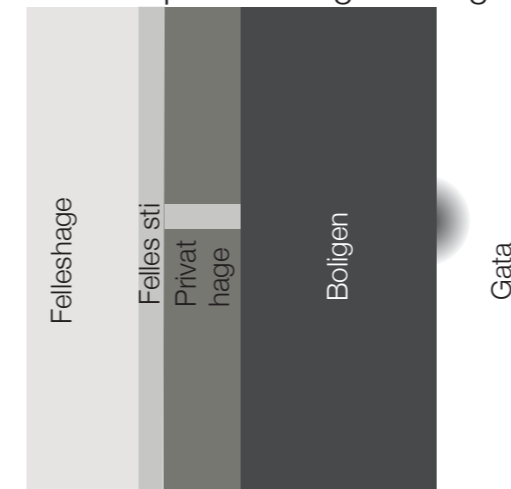
Samtidig som man føler mer eierskap til den delen av felleshagen som ligger nærmest egen inngangsdør, vil man med stiene bli ledet innover i hagens mange uterom. Uterom krysser og glir over i hverandre, og inviterer menneskene videre inn i hagen. Busker, hekker, og gjerder blir vegger i uterommet, og trær og pergolaer blir tak. Kanskje finnes yndlingsplassen på andre siden av hagen?

Invitasjon til fellesskapet

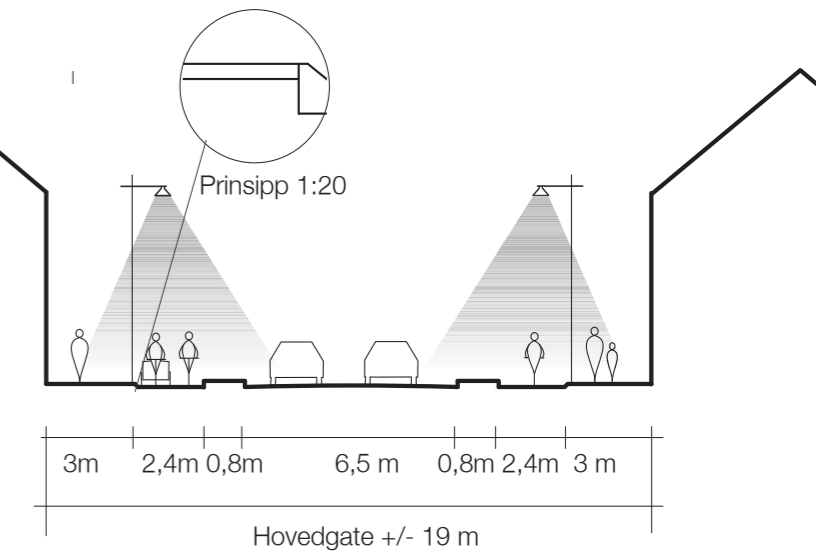
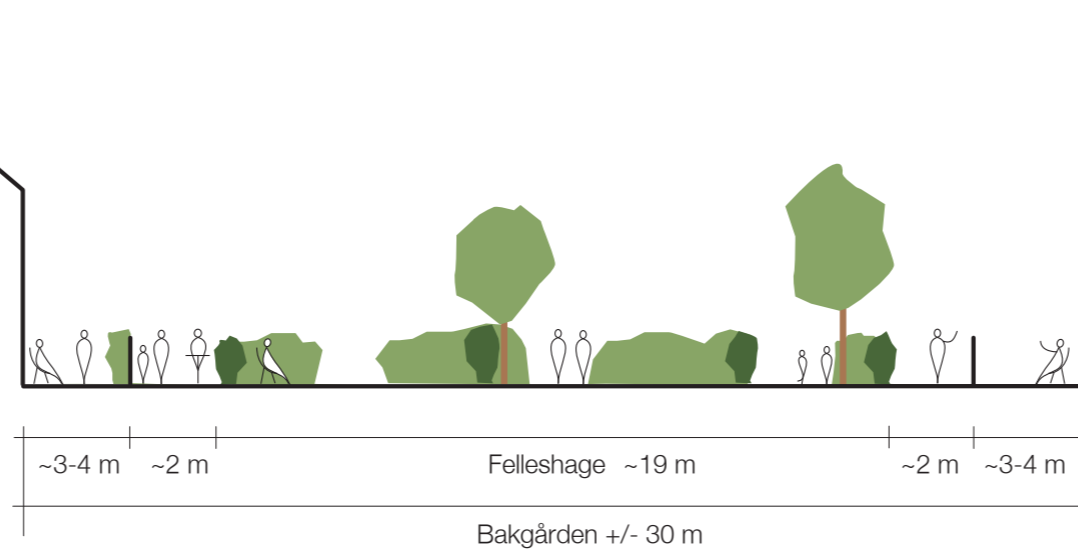
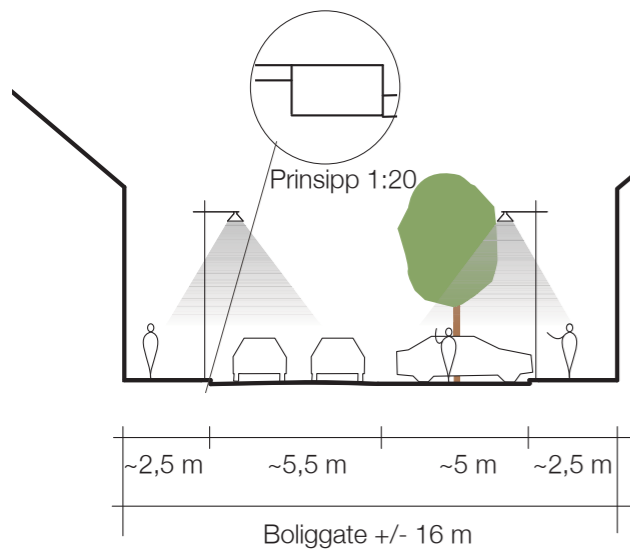


Rett utenfor boligene er det private hager som skjermes med beplantning eller gjerder. Alle private stier treffer på en av stiene i felleshagen, og man vil på den måten bli invitert inn i felleshagen. Man får på den måten en "egen" inngang til hagen, og vil dermed få mer eierskap til denne. Både stiene og felleshagen er viktige møteplasser.

Grad av privathet og offentlighet



Hele tanken med gata og gårdsrommet er at det finnes mange ulike grader av privathet og offentlighet / fellesskap. Boligen er det mest private, dernest det private uterommet, så stien utenfor den private hagen og felleshagen. Gata er det mest offentlige stedet. Her er det private avgrenset til kun utenfor egen inngangsdør. Ved å tydeliggjøre disse rommene blir de lettere å lese og bruke.

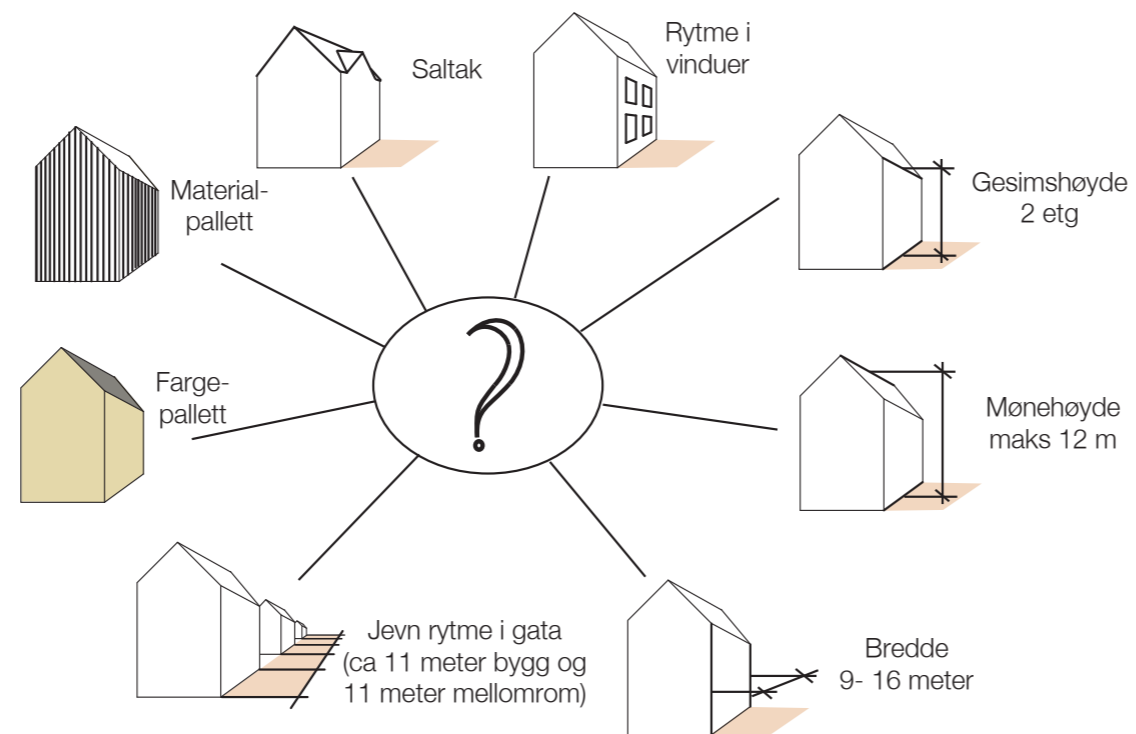


Konseptskisse gaterom og bakgård 1:200 (skalert ned).

BYGNINGENE



Hvordan fortette?



Harmoni og variasjon.

Først når man har satt rammene for utbyggingen kan man tenke utenfor boksen. Rammene er satt for å oppnå helhetlig og harmonisk variasjon i gateløpet. Regler er til for å brytes. Av og til er det til og med nødvendig å bryte med rammene for å oppnå gode resultater, men man kan ikke bryte alle. Under har jeg tatt for meg noen eksempler på hvordan man kan både følge og bryte med rammene. Helhetstenking, harmoni og variasjon er det som bør avgjøre om noe passer inn eller ikke.

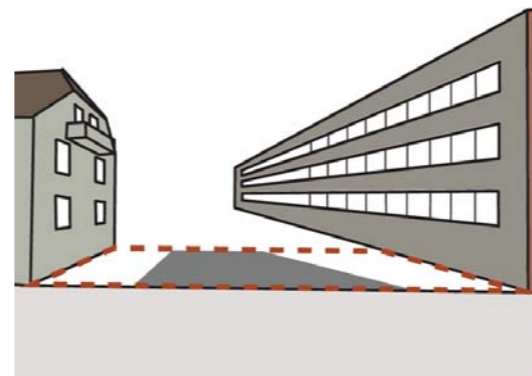
Forslag

Forslag på fortetting i boliggate

Potensialet for fortetting



Forslag til fortetting



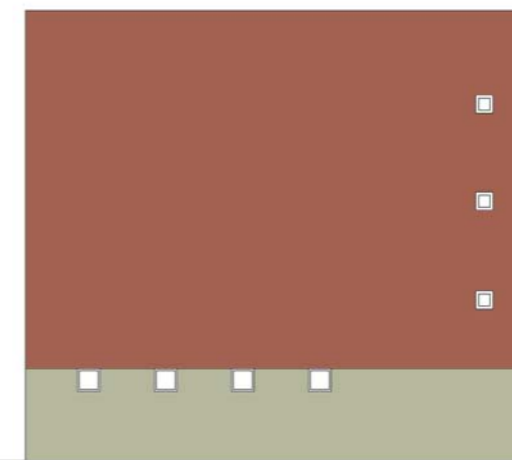
Bygget forholder seg til rammene ved å holde på material- og fargepalett, gesimshøyde, mønehøyde, bredde, saltak og rytme i vindusfasade. Bygget skiller seg ut fra rammene ved å ha irregulær form, både i grunnplan og takform. Valget av massivtre istedenfor tradisjonell trekledning er med på å utvikle tre som byggemateriale innenfor rammene til stedsidentiteten.



Hønevingtata 34, eksisterende



Forslag



Parkgata 18, eksisterende

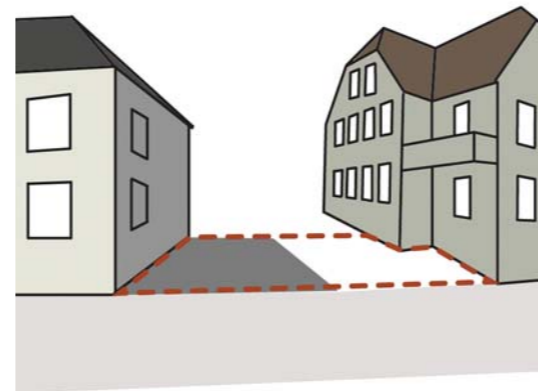
Fasade 1:200

Forslag på fortetting i hovedgate

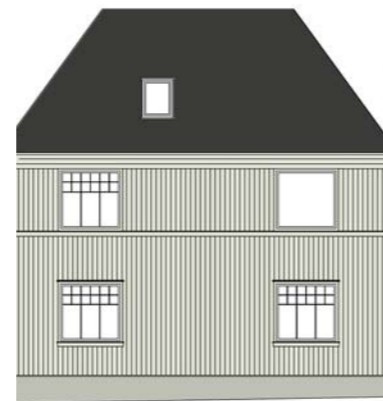
Potensialet for fortetting



Forslag til fortetting



Bygget forholder seg til rammene ved å følge gesimshøyde, mønegøyde, farge- og materialpallet, samt rytme i vinduer. Bygget bryter med rammene ved å ha flatt tak (takterrasse) og å være smalere. Bygget er et påbygg til Hønen-gata 30A, og benytter derfor samme inngang og trapperom. Det er næring i første etasje.



Hønen-gata 30A, eksisterende



Forslag



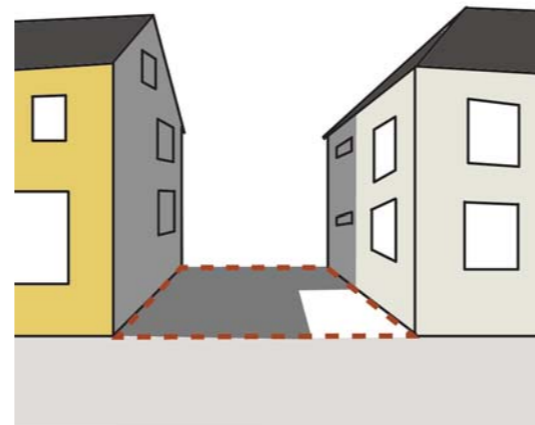
Hønen-gata 34, eksisterende

Fasade 1:200

Potensialet for fortetting



Forslag til fortetting



Bygget forholder seg til farge- og materialpallet, mønehøyde og rytme i vinduer, men skiller seg ut ved å være smalere og å ha høyere gemsims, og å ha flatt tak. Ettersom det er et så lite prosjekt, utvikler den stedets identitet ved å velge stedets sterkeste rødfarge som tradisjonelt er på treverk (med glans) på en matt pusset murfasade. Bygget er selvstendig med næring i 1.etg, og inngang til bolig fra bakgård.



Hønengata 30, eksisterende

Forslag

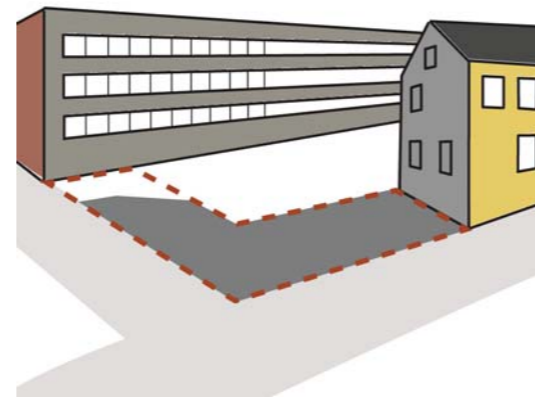
Hønengata 30A, eksisterende

Fasade 1:200

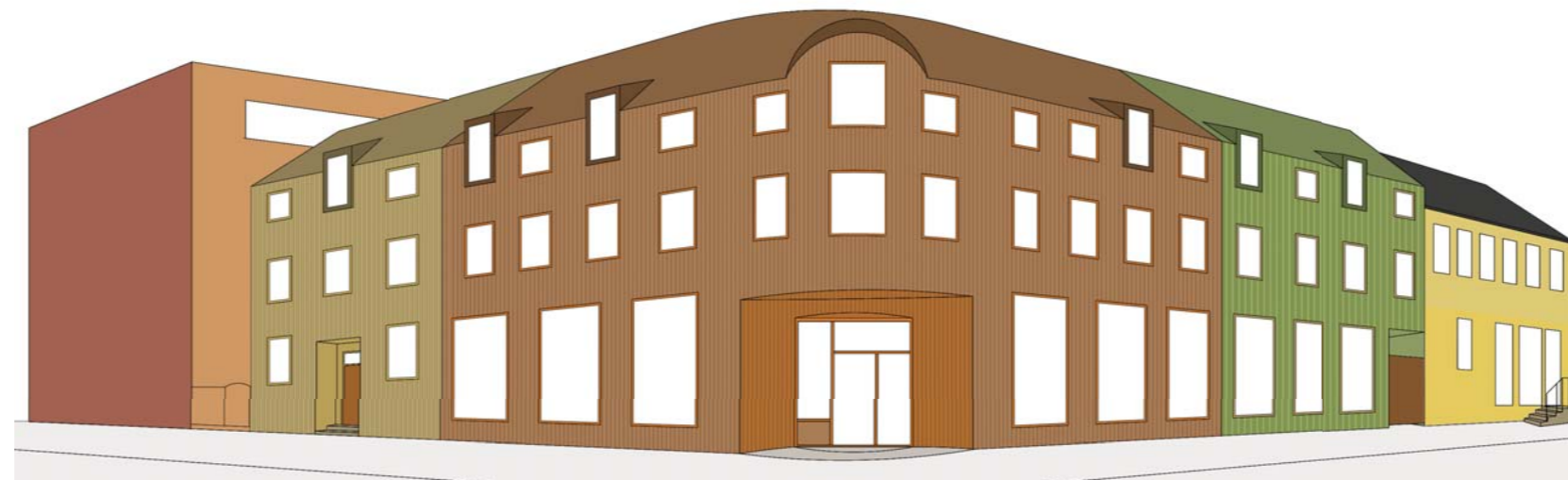
Potensialet for fortetting



Forslag til fortetting



Bygget forholder seg til farge- og materialpalett, bredde (opplevd bredde), hønehøyde, rytme i vinduer og saltak. Bygget har noe høyere gesims, men forholder seg til dette ved å ha lavere vinduer i øverste etasje. For å bryte opp det store volumet, har det blitt brukt stående trekledning monterert med ulik bredde, kombinert med ulik farge på både fasade og detaljer rundt vinduene. Takvinduene er jevnt plassert, men oppleves likevel variert i de "tre" fasadene.



Parkgata 18,
eksisterende

Forslag

Hønegata 30,
eksisterende

Fasade 1:200

Forslag på utbedring av eksisterende bygg

Eksisterende bygg



Vestfasade parkgata 18 idag

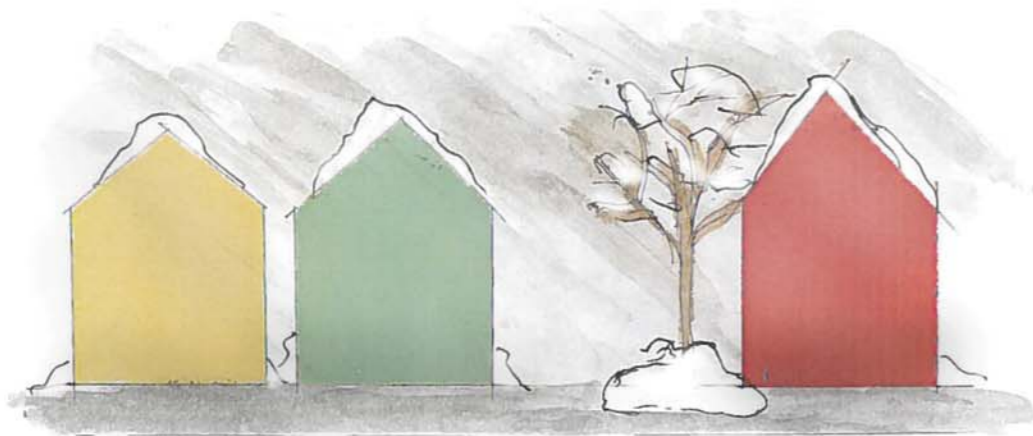
Parkgata 18 utbedres ved å etablere utganger til gårdsrommet. Det brukes farge for å dele opp det langstrakte volumet. For å skape ytterligere liv i fasaden, har to av fasadene sterkere farge. (dvs byggene har ikke samme fargemetning). Inngangsdørene males i samsvarende farge som fasaden (men med sterkere farge) for å styrke følelsen av identitet og tilhørighet.



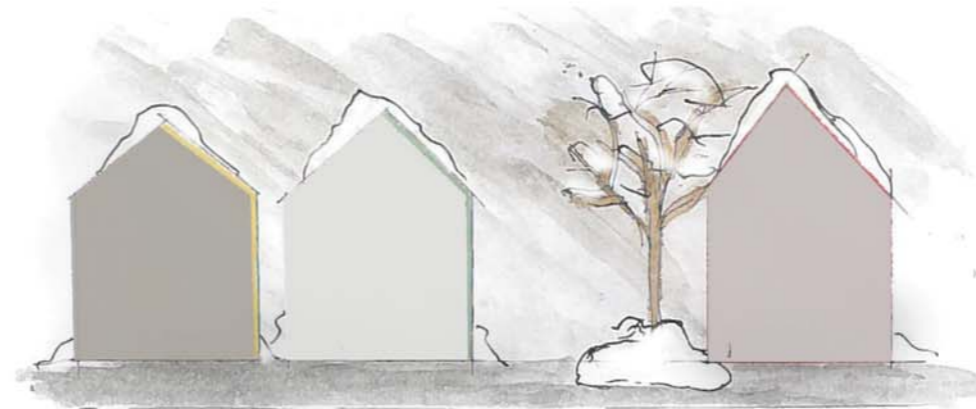
Forslag vestfasade, visuel oppdeling av bygget ved hjelp av farger 1:400



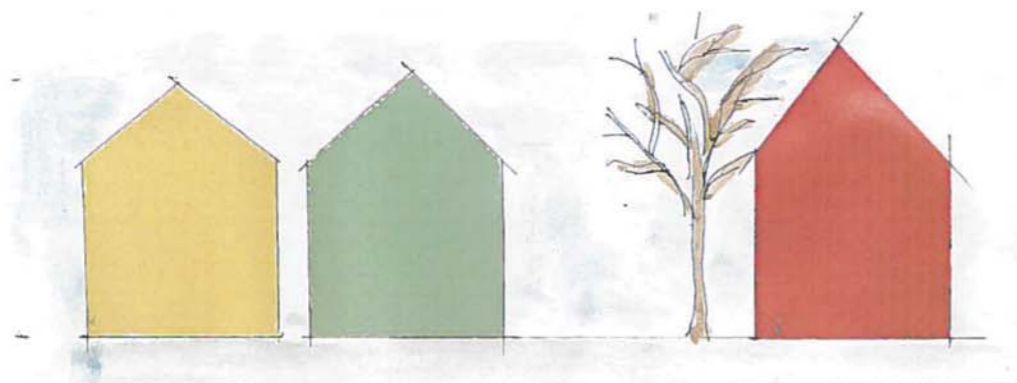
Forslag østfasade, etablert nye dører ut mot gårdsrommet som muliggjør gjennomgang 1:400



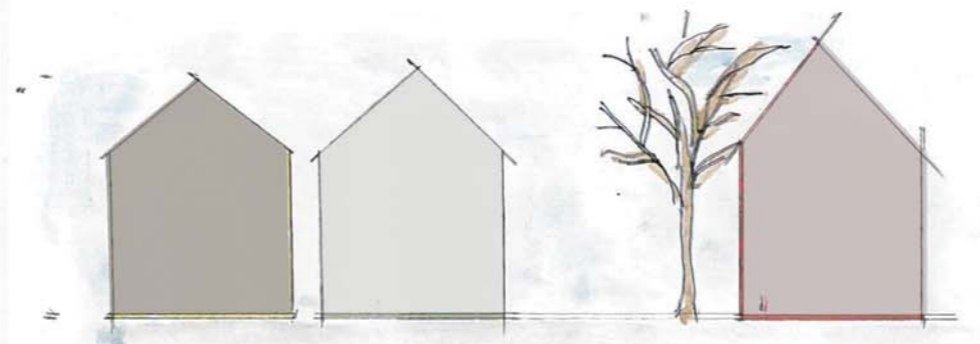
Vinter



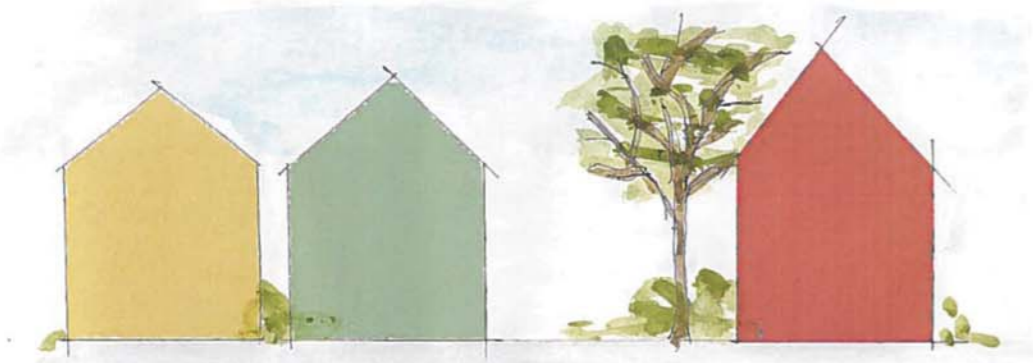
Vinter



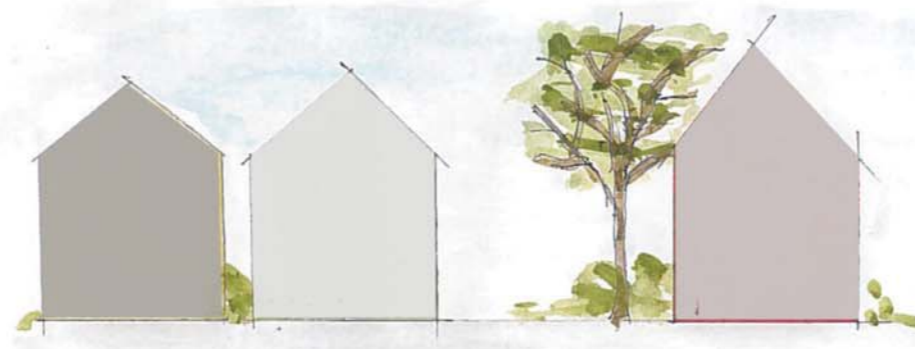
Vår



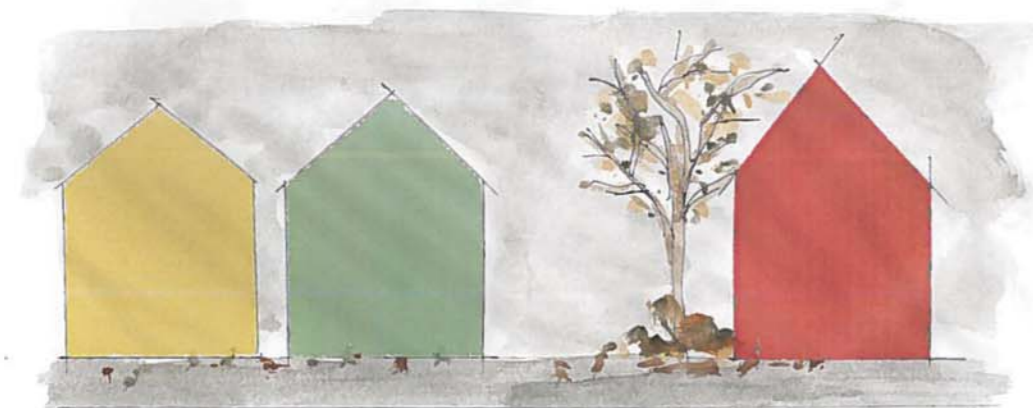
Vår



Sommer



Sommer



Høst



Høst

Betydningen av farger på husene i de ulike årstidene

Arkitektur uten farge gjennom årstidene.

Farger som virkemiddel.

Farger i arkitekturen er et virkemiddel som har blitt neglisjert i vår tid. Farger har en enorm påvirkningskraft på den menneskelige psyken. I et land som Norge med så mye grått vær, burde farger vært mye mer på dagsorden.



Skissering med farger og volum langs
Hønefossen opp mot Hønefossen, 1:500
(skalert ned)