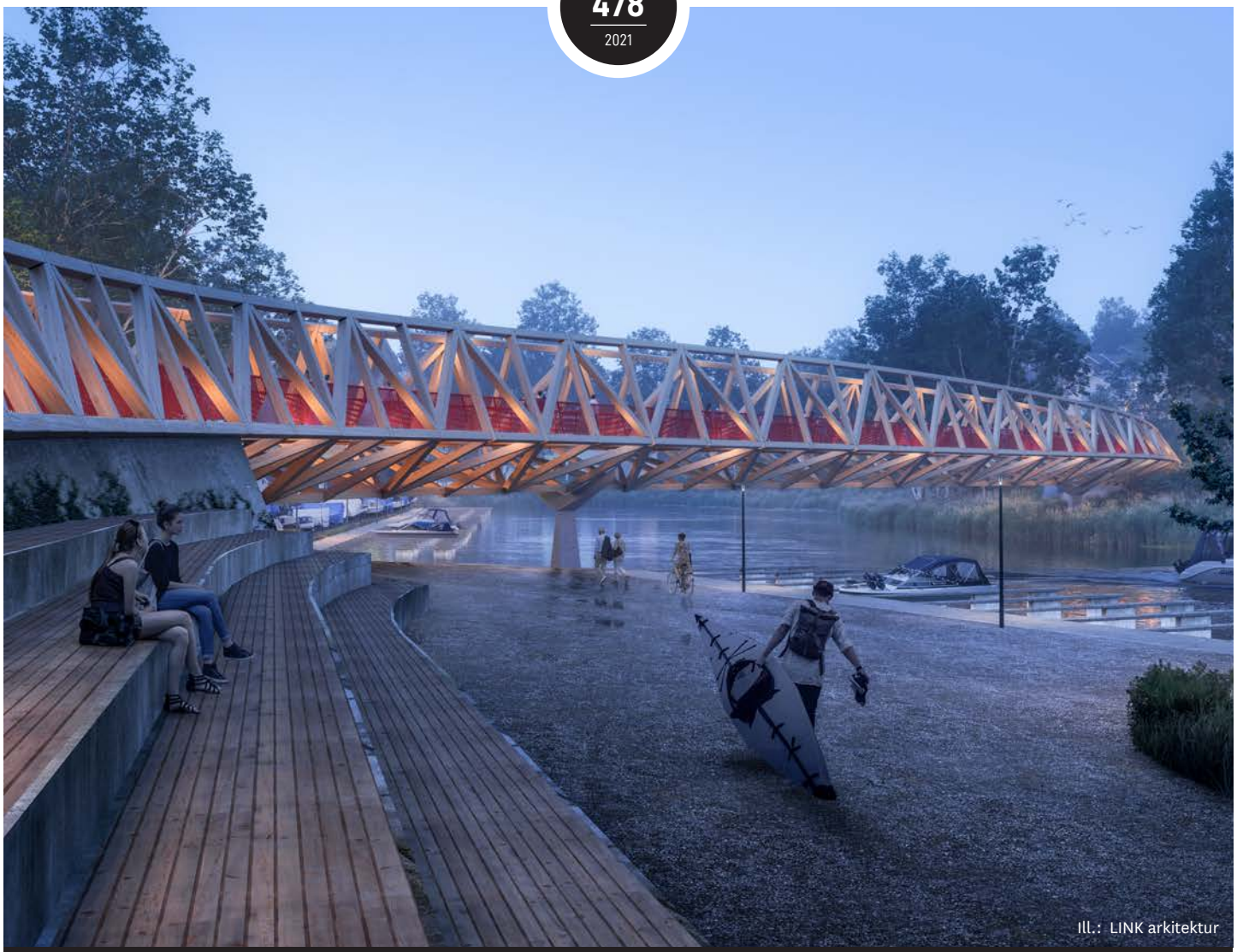
NORSKE
ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag fra Lillestrøm kommune

NR.
478
2021



Ill.: LINK arkitektur

Åpen plan- og designkonkurranse for

"GANG- OG SYKKELBRU OVER SKJÆRVAGAPET"

Norske arkitekters landsforbund

KORT OM KONKURRANSEN

Lillestrøm kommune innbyr til åpen Plan- og designkonkurranse for gang- og sykkelbru over Skjærvagapet. Visjonen er å skape et helhetlig anlegg som på tross av størrelse tilfører omgivelsene kvaliteter. Intensjonen er at konkurransen resulterer i et helhetlig grep for området med god arkitektonisk og landskapsmessig kvalitet.

Den nye gang- og sykkelbrua skal være et viktig arkitektonisk element i Lillestrøm og det er ønskelig at brua skal bli et landemerke som komplementerer de nye byggene og deres kvaliteter som kommer langs Skjærvaveien/Nitelva. Brua vil bli knyttet sammen med det eksisterende turveinettet langs Nitelva og være et viktig estetisk og praktisk forbindelsesledd mellom utviklingen som skal skje både nord og sør for Strømsveien og videre mot Lillestrøm sentrum. Brua vil også inngå som en del av «Elveparken». Bruas overbygning antas å bli synlig fra store deler av flomvollen på Lillestrømsiden, fra Nitelva bru og delvis fra Strømmensiden (Sagdalen).

I konkurransen skal det kåres tre vinnere. Den samlede vinnerpremien er på inntil kr. 1.000.000. Det er en jury som foretar kåring av vinnerne. Honoreringen gjøres etter følgende fordeling: 1. plass honoreres med kr. 500.000,- 2. plass honoreres med kr. 300.000.- 3. plass honoreres med kr. 200.000,-. Etterfølgende tjenestekontrakt tildeles kun tilbyder rangert som nr. 1 i konkurransen.

RANGERING

1. PREMIE
KONKURRANSENS VINNER

1. premie: 500 000 NOK
Motto: “SKJÆRVABUEN”
LINK Arkitektur, Oslo

2. PREMIE

2. premie: 300 000 NOK
Motto: “LYSGLIMT”
Degree of Freedom, Oslo

3. PREMIE

3. premie: 200 000 NOK
Motto: “SAGSVINGEN”
Lala Tøyen, Oslo

HEDERLIG OMTALE

Motto: “TRIPPEL A”
SAAHA, Oslo

Motto: “FUGL, FISK ELLER BEVER?”
Fabel Arkitekter, Oslo

Motto: “BRUPLASSEN”
Gottlieb Paludan Architects, Oslo / København

JURY

JURY

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

Lene Mürer
Juryens leder / Direktør Kultur, Miljø og Samfunn (KMS), Lilllestrøm kommune

Vidar Almsten
Kommunalsjef, Eiendom, Lillestrøm kommune

Stefan Lehn-Hermandsen
Avdelingsleder, miljøteknikk, Lillestrøm kommune

Lena Hammer
Sjefsrarkitekt, Lillestrøm kommune

Ivar Lunde
Sivilarkitekt MNAL / Partner, L2 Arkitekter
Oppnevnt arkitekt MNAL fra Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Knut Hallgeir Wik
Landskapsarkitekt MNLA,
Bar Bakke Landskapsarkitekter
Oppnevnt landskapsarkitekt MNLA fra Norske landskapsarkitekters forening (NLA)

Daniel Lund Godbolt
Juryens sekretær, arkitekt MNAL, Norske arkitekters landsforbund

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Lillestrøm kommune

Lillestrøm kommune

Norske arkitekters landsforbund

GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN

Konkurransen ble kunngjort og gjennomført som en åpen plan- og designkonkurranse. Lillestrøm kommune var konkurransens oppdragsgiver.

Konkurransen ble gjennomført som en åpen plan- og designkonkurranse i regi av Lillestrøm kommune. Kunngjøring overfor det norske og europeiske marked ble foretatt gjennom Doffin-systemet 13.4.2021, og TED og Norske arkitekters landsforbund (NAL) sin hjemmeside 23.04.2021. Frist for spørsmål til konkurranseprogrammet var satt til 11.06.2021. Innleveringsfristen var satt til 30.06.2021 kl 12.00. Det kom inn 20 konkurranseutkast i konkurransen, ingen ble avvist. Utkastene ble levert via konkurransegjennomføringsverktøyet Mercell Tendsign til konkurransefunksjonær. Konkurransefunksjonær var Ine Høyer, ved Lillestrøm kommune. Mottak av utkast og ble håndtert av konkurransefunksjonær slik at anonymiteten til konkurransedeltakerne ble ivaretatt gjennom hele juryeringperioden.

Av 20 utkast, ble 20 utkast godkjent av juryen for videre juryering. Konkurranseutkastene ble vurdert av en kompetent og bredt sammensatt fagjury. I tillegg til juryen er det bedt om ekstern kompetanse og brukspertise. Anonymitetsprinsippet har konsekvent blitt ivaretatt.

Jurymøtene ble gjennomført fysisk og digitalt. Juryen gjennomførte også en befaring av tomten i juryeringen. Juryen gjennomførte 4 jurymøter fysisk: 19-20.08.2021, 24-25.08.2021, og 1 digitalt møte over Teams: 7.09.2021.

Juryens mandat har vært å kåre konkurransens vinner, 2. plass og 3. plass. Juryen har også ønsket å utdele hederlig omtale til prosjekter som har utmerket seg, men som ikke er premiert. Vinnerforslaget er tildelt NOK 500.000, 2. plass NOK 300.000, og 3. plass NOK 200.000. Videre fikk tre utkast hederlig omtale av juryen. Både vinnerutkast- øvrige premierte og hedrede var levert inn av norske og internasjonale arkitekt- og ingeniørkontorer, alle med adresser i Norge.

Vinneren av konkurransen og øvrig premierte ble offentliggjort under et arrangement i Lillestrøm 01.10.2021, samt meddelt samtlige deltakere i konkurransen samme dag.

EVALUERINGSKRITERIER

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

1. Arkitektonisk kvalitet

- Arkitektonisk uttrykk og kvalitet som ligger i løsningen
- Arealdisponering, områdelogistikk, og trafikk- og publikumsflyt
- Ivaretakelse/forbindelse til lokal historie for området

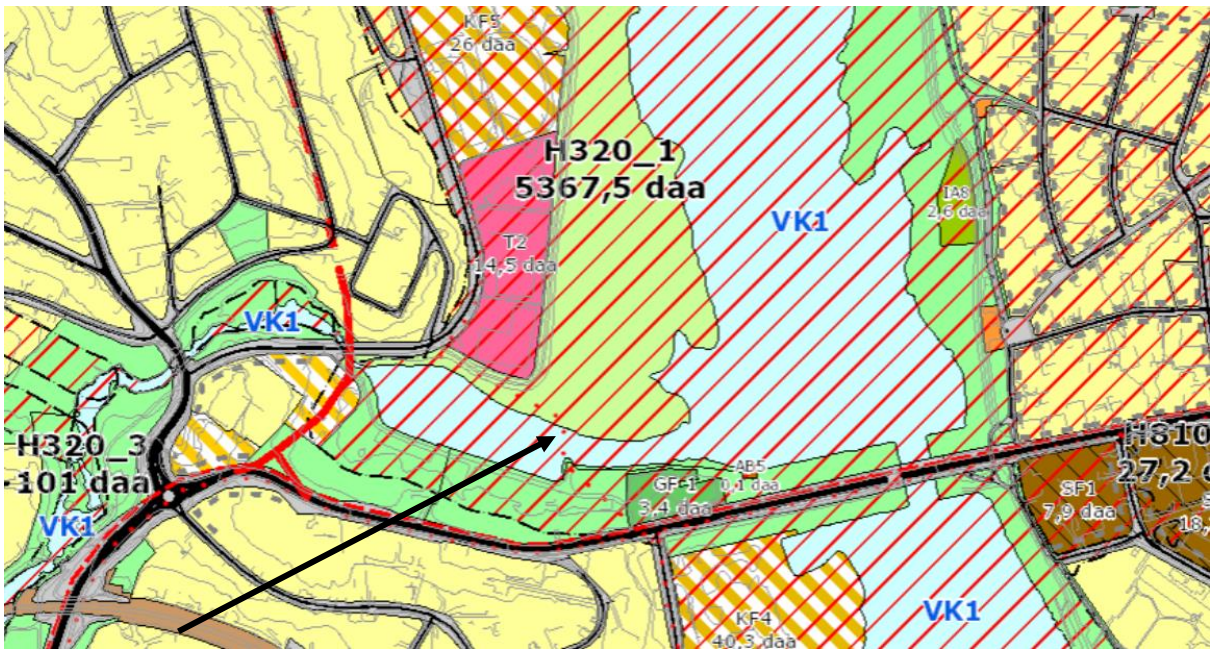
2. Gjennomførbarhet

- Konstruksjonsmessig realiserbarhet
- Potensiale for realisering innenfor realistisk økonomisk ramme
- Løsning som ivaretar behov for daglig drift gjennom hele året

3. Miljø

- Bruk av bærekraftige materialer
- Bestandig løsning og robuste materialvalg
- Ivaretagelse av natur- og terrenginngrep

Fra konkurranseunderlaget.



Utsnitt fra gjeldende kommuneplan med framtidig gang/sykkelbru-trasé som rød-prikket linje over Skjærvagapet (se pil). Vist trasé indikerer en veiledende plassering av den framtidige brua. Rød skravur innebærer en faresone for flom, H320_1. Ny skoletomt er markert med rosa farge, T2.

JURYENS GENERELLE KRITIKK

Lillestrøm kommune har gjennomført en åpen plan- og designkonkurranse om ny gang- og sykkelbru over Skjærvagapet. Arkitektkonkurransen er ment å munne ut i ei bru som blir et landemerke, og skal også inngå som en del av kunstparken langs Nitelva og Sagelva.

Den nye gang- og sykkelbrua over Skjærvagapet vil inngå som en del av turveisystemet på flomvollen langs Nitelva, og være et nytt og sentralt bindeledd mellom dagens og framtidige funksjoner og fortettingsområder i Strømmen og Lillestrøm. På den nordlige siden av konkurranseområdet er det planlagt en ny barneskole, og brua blir en viktig del av den nye skoleveien og skolens nærområde. Brua ligger i et naturskjønt område, med frilufts småbåthavn Strømmen båtforening like ved.

Det kom inn 20 forslag i konkurransen. Forslagene har både sett på hvor brua kan plasseres, tilknytning til eksisterende og planlagt infrastruktur, konstruksjonsprinsipp, og arkitektonisk uttrykk. Juryen mener det generelt er høy kvalitet på bidragene, og at de fremstår godt gjennomarbeidet og de fleste er rikt presentert. Juryen er godt fornøyd med responsen, og har gjennomgått de innkomne forslagene systematisk etter evalueringskriteriene.

I gjennomgangen av de innkomne forslagene ser juryen et stort spekter av ulike løsninger, som har belyst oppgaven fra mange vinkler, som ses som verdifulle innspill. Det er stor variasjon i forslagene som viser at både oppgaven og stedet er tolket på ulikt vis. De aller fleste har svart godt på å tegne en bru som et tydelig landemerke. Det har vært interessant for juryen å se at «landemerke» kan tolkes på mange ulike måter. De fleste forslagene har hatt som visjon å skape noe mer enn en bru, og flere av forslagene viser også amfi, utkikkssoner til naturen / fugleliv m.v. Identitet og forankring til lokalhistorie er også ulikt håndtert i forslagene. Det er stor variasjon i materialbruk, i bruk av betong, stål, tre osv.

Som følge av den store bredden i forslagene, har juryen brukt en del tid på å diskutere hva som er et godt «landemerke» på dette spesielle stedet og hvordan "Ivaretakelse/ forbindelse til lokal historie for området» skal tolkes. Må brua være høy eller ruvende, for å være et landemerke, eller kan brua inne holde andre kvaliteter som gjør den til et godt landemerke? Hvordan kan brua både passe inn i området, være et landemerke, og samtidig ha lokalhistorisk forankring? Videre har det vært diskutert hvilken bru kom-

Juryen på befaring ved konkurranseområdet.

munen ønsker, og hva en slik bru skal signalisere. Juryen mener at brua bør inneha en balanse mellom nøkternhet, tradisjon samtidig som den er framtidsrettet.

Juryen har vektlagt at det arkitektoniske utrykket skal gi en opplevelse til de som ferdes her og nærområdet. Videre har det vært sentralt at brua skal ha en funksjonell utforming, som er planmessig godt utført, med et godt skille mellom fotgjengere og syklister, med gode koblinger til eksisterende infrastruktur, og gode siktlinjer. Videre er prosjektene vurdert etter miljøhensyn, både av hensyn til bærekraftig materialbruk og plassering med hensyn til natur-vernsoner. Bruene er også vurdert i forhold til sosial sikkerhet. Bruene skal tilgodese fremtidig drift at båthavna, eksempelvis skal det være mulig å bruke slipp, og frakte båtene til vinteroppbevaring.

Det er stor forskjell blant forslagene hva gjelder konstruksjonstype og brulengde. Blant forslagene finner vi både skråstagbruer, kassebruer, platebruer, fagverkbruer og andre mer spesielle konstruksjoner. Juryen har gjennomgått de statiske prinsipper for bruene og har innhentet ekstern ingeniørkompetanse mht brustatikk, beskyttelse av trevirke på bruer og bygging og drift av trebuer. De som har store laster og fundamenter i nord, der fjellet faller dypt, er noe mer utfordrerne enn de som har plassert disse fundamenter i sør. På samme måte er det utfordrende å oppta store horisontallaster i nord. Konstruksjoner der laster går vertikalt til fjell er enklere å realisere enn der lastene også må opptas horisontalt. Juryen har ikke utelukket konstruk-sjoner som er utfordrende konstruktivt, men sett om de beste løsninger kan optimaliseres og komme innenfor et akseptabelt kostnadsnivå. Det er totalløsningen med ho-vedbæring, sekundærbæring og hele den konstruktive sam-menheng som har vært vurdert. Det er etterspurt konstruksjoner der tre er brukt, men det er åpnet for at vinneren kan løse oppgaven uten bruk av tre i bærende konstruksjoner. Det er vist et vidt spekter av materialbruk med betong, stål og tre i de bærende konstruksjoner.

Flere av bruene er unødvendig lange, mener juryen. Juryen ser midlertidig at det kan være hensiktsmessig å føre bruløpet fra nordsiden til samme høyde på Strømsveien på motsatt side. Flere av forslagene har tak, og eller tårn, og juryen er kritisk til noen av løsningene grunnet sosial sikkerhet og vedlikehold. Det er usikkert om ekstra kostnader til takkonstruksjon gir en merverdi her hvor åpenhet og utsyn til omgivelsene er et viktig poeng.

Juryen applauderer at de fleste forslagene har kreative løsninger som utfordrer det tradisjonelle konseptet rundt hva en bru skal være. Flere av forslagene har tilrettelagt for møteplasser på og / eller rundt brua. Likevel har trafikkfor-hold veiet tungt for juryen, da brua er tenkt som en hoved-fartsåre inn til byen for syklister, i tillegg til at flere av bru-as brukere vil være barn, som har dette som skolevei til den fremtidige skolen. Juryen er skeptisk til forenelighet mellom møteplasser og trafikk, og mener at møteplasser og sittemuligheter i umiddelbar nærhet av sykkelbanen ikke er optimalt. Møteplasser andre steder er oppfattet som positivt. I juryarbeidet har det blitt prioritert og vektlagt tydelige skiller mellom sykkel-bane og fotgjengerfelt, og at disse ikke krysser hverandre på en ugunstig måte.

Flere av forslagene krever sannsynligvis bedre tilpasning ift. trafikksikkerhet og drift. Mange har tredekke på veibanen, og juryen stiller spørsmålstegn om dette er hensiktsmessig ift. Bla. brøyting. Flere av forslagene skiller ikke godt nok mellom gang- og sykkelbane, og juryen mener flere av forslagene ikke ivaretar god nok trafikksikkerhet. Noen av forslagene er for dårlig løst i forhold til eksisterende veinett, med for krapp svingføring, og/eller ikke hensyntatt funksjonsmessig drift av småbåthavna.

Når det gjelder naturhensyn og ivaretagelse av miljøet, er det stor forskjell i forslagene. Fysiske inngrep i naturvernområdet bør reduseres så langt det er mulig med tanke på plassering av brufundamenter og tilknytningspunkt til flomvollen. Noen av forslagene har voldsomme landkar, dominerende voller og/eller støttemurer. Juryen mener dette får flere av forslagene til å oppleves som komplekse, og svekker koblingen til det stedsspesifikke. Flere forslag er plassert direkte i, eller svært nære naturhensynssoner, og juryen mener det vil være usannsynlig at flere av bruene kan bygges uten at anleggssonene vil berøre naturverssonene.

Det er juryens holdning at alle brukonsepter i konkurransen må gjennomgå en bearbeiding for å kunne realiseres innenfor en realistisk økonomisk ramme. De lange bruene har mindre kostnader på landsiden, mens de korte har større kostnader på landsiden med større terrengarbeider og store landkar. Bruer med store horisontalkrefter i nord hvor fjellet faller er mer kostbare enn andre bruer, osv. Det er også stor forskjell i mengdeopplysningene. I flere av forslagene er det mangler og usikkerhet knyttet til tallene. Noen av konseptene har stor usikkerhet knyttet til realisering / gjennomføring, som gjør at det er vanskelig å beregne pris (for eksempel i forhold til usikre grunnforhold). Alle utkastene blitt vurdert mht muligheter for tilpassinger og opti-maliseringer for å få dem realiserbare.

JURYENS AVGJØRELSE OG ANBEFALING

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

Juryen har hatt fokus på å finne det utkastet som samlet sett ivaretar konkurransens intensjoner og krav på en best mulig måte, og som er robust med hensyn til bearbeidelse i den videre prosjektutviklingen.

Juryen har hatt både engasjerende og krevende faglige diskusjoner om de tjue utkastene, og har kommet fram til valg av vinner. Vinnerutkastet er etter juryens totalvurdering det beste utgangspunktet for den videre prosessen med en ny gang- og sykkelbru over Skjærvagapet, og kan bearbeides i tråd med juryens anbefaling for det videre arbeidet. Viktige kvaliteter ved Skjærvabuen som har vært avgjørende for juryen for å kåre dette til konkurransens vinnerprosjekt har vært:

- Prosjektet fremstår som et landemerke, med en tydelig identitet som vil bidra til å løfte stedet. Brua er ikke for dominerende, men er likevel tydelig og gjenkjennbar gjennom sin egenartet.
- Skjærvabuen bru utmerker seg i konkurransen med en åpen fagverkskonstruksjon av limtrestaver som den bærende konstruksjonen. Den innovativ og estetiske bruken av fagverket fører brua den lokalhistoriske industrien i byggeteknikk og materialitet videre mot vår tid, uten å være tilbakeskuende.
- Prosjektet har løst det planmessige på en overbevisende måte, med gode trafikale og trygge løsninger, med blant annet et tydelig skille mellom gang og sykkelsti.
- Brua vurderes som realiserbar, og at konseptet kan justeres til å imøtekomme kommunens krav til økonomisk gjennomførbarhet og av hensyn til langsiktig drift og vedlikehold.
- Skjærvabuen bru har konkurransens beste svar på tilpasning til naturvernsonen. Besvarelsen redegjør grundig for lokale forutsetninger for landskap og natur, og har tatt kunnskapen med seg inn i løsningsforslaget på en forbilledlig måte.
- Materialbruken med limtre og massivtre et bærekraftig grep som gir positivt utslag i CO_2-regnskapet for brua.

LINK arkitektur med "Skjærvabuen" er konkurransens vinner.

JURYENS UNDERSKRIFTER

September 2021

Lene Mürer
Juryens leder / Direktør
Kultur, Miljø og Samfunn
(KMS), Lilllestrøm kommune

Vidar Almsten
Kommunalsjef, Eiendom,
Lillestrøm kommune

Stefan Lehn-Hermandsen
Avdelingsleder, miljøteknikk,
Lillestrøm kommune

Lena Hammer
Sjefsarkitekt, Lillestrøm kommune

Ivar Lunde
Sivilarkitekt MNAL / Partner,
L2 Arkitekter
Oppnevnt arkitekt MNAL fra Norske
arkitekters landsforbund (NAL)

Knut Hallgeir Wik
Landskapsarkitekt MNLA,
Bar Bakke Landskapsarkitekter
Oppnevnt landskapsarkitekt MNLA fra
Norske landskapsarkitekters forening
(NLA)

Daniel Lund Godbolt
Juryens sekretær, arkitekt MNAL,
Norske arkitekters landsforbund

”Lysglimt” er kåret som konkurransens 2. plass. Degree of Freedom står bak konkurranseutkastet.

«SKJÆRVABUEN»

1. PREMIE

KONKURRANSENS VINNER 500 000 NOK

LINK ARKITEKTUR

LINK ARKITEKTUR, OSLO
Andreas Nordström, konkurransesjef & ansvarlig arkitekt
Villads Hannibal Højberg, urban designer
Selma Zosel, arkitekt
Erle Stenberg, landskapsarkitekt
Johann Sverrisson, landskapsarkitekt

SAMARBEIDSPARTNERE

NILS FORSÉN, INGENIØR, OSLO

MULTICONSULT, OSLO
Ruth Marie Bottheim, lysdesigner
Sondre Andrè Ski, miljørådgiver
Randi Osen, miljørådgiver

JOHS HOLT, OSLO
Luke Justin Zaghini, ingeniør

INPLACE VISUAL, BEIJING
Tony Wong, visualisering

Prosjektet Skjærvabuen bru kåres til vinner fordi: Forfatterne har evnet å skape et helhetlig grep for området med god arkitektonisk og landskapsmessig kvalitet. Den nye gang- og sykkelbrua er vist som et attraktivt og synlig arkitektonisk element i Lillestrøm, med karakter av et stedstilpasset landemerke. Skjærvabuen er det eneste utkastet som viser en overbevisende helhet for landskapstilpasning, veiføring med påkobling til eksisterende infrastruktur og samtidig et vakkert brukonsept. Utkastet er dermed rangert som klart beste. Juryen har likevel flere innspill til nødvendig bearbeidelse av brukonstruksjonen og landingspunktene.

Brua ligger diagonalt over Skjærvagapet, og forfatterne har valgt fagverk i limtre som hovedkonstruksjon. Fagverket er romlig med samvirke mellom fagverket i vanger på hver side og under brua. I endespennene er brua buet i horisontalplanet mot begge landkar. En ny gang- og sykkelvei forbinder Strømsveien i sør, til turveinettet og den framtidige skolen og Skjærvaveien i nord.

Brua er ca. 110 meter fra landkar til landkar. Hovedspennet på rundt 70 meter er rettet ut, og spenner over vannspeilet for å minimalisere torsjonskreftene, noe som er et godt grep for å forenkle statikken. Sidespenn i hver ende er korte og buer inn mot landkar. Brua er plassert sentrisk over vannspeilet med pilarer på hver landside, noe som gir en harmonisk bru på tre spenn, med fritt rom midt i Skjærvagapet. Brubanen er foreslått i massivtre. Rekkverket er utformet med vertikale spiler. Fagverket heller 10 grader innover mot gang- og sykkelbanen. Dette gir en bred bru, og muligens noe unødvendig bred. Begge pilarer og landkar er plassert innenfor de anbefalte sonene. Belysning er valgt med henblikk på godt lys og sikkerhet under mørke tider.

Den tradisjonelle fagverksteknologien er et godt kjent og utprøvd konstruksjonsprinsipp. Flere bruer i limtrefagverk er oppført både som veibruer og gang- sykkelveibruer i Norge og i andre land. I dette utkastet er imidlertid konstruksjonen ført noe lenger enn vanlig, med blant annet bruk av romlig

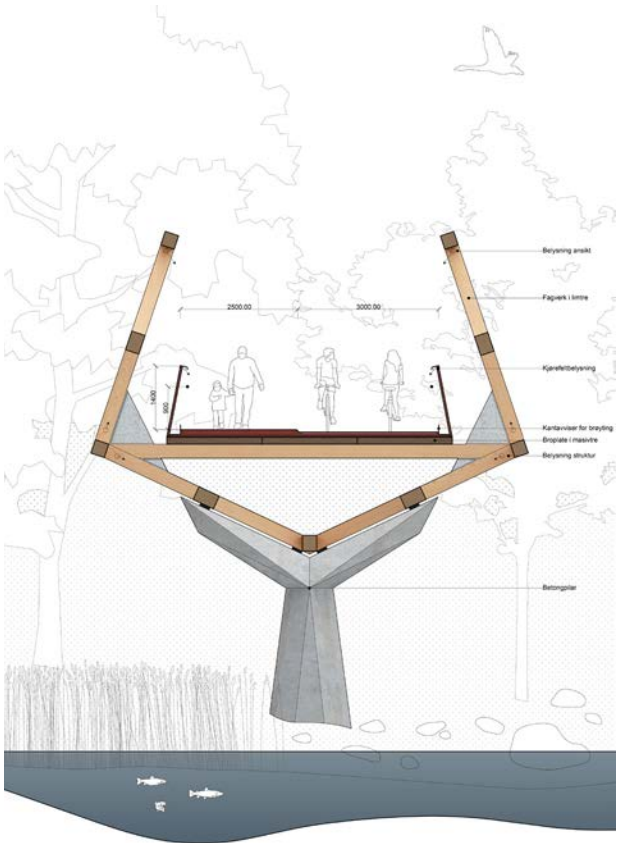
fagverk med mange staver og skråstilte vanger. Overgurt er i tillegg buet. Dette er fortjenstfullt gjort, og konseptet viser nye muligheter innen fagverksbruer i tre. Denne uttestingen medfører at forfatterne nødvendigvis ikke har kunnet redegjøre utfyllende for alle konstruktive detaljløsninger i konkurranseutkastet. Men de har maktet å utfordre et kjent konstruksjonsprinsipp og bringe det videre i en nyere og moderne formverden.

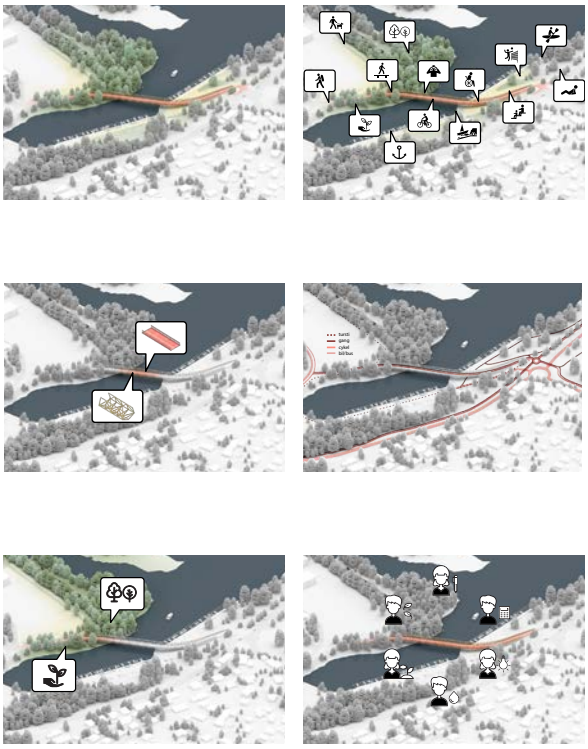
Formen på veibanen med rødfargen føres fra landsidene og over i brua, samtidig som deler av fagverket føres over på landkarene. Fagverket bues opp mot senter av hovedspennet og senkes noe i høyde mot landkarene. Gang- og sykkelvei, fagverk og landkar overlapper hverandre og «smelter» sammen til ett helhetlig utrykk. Den bølgende strukturen slynger seg gjennom landskapet og over vannspeilet i Skjærvagapet. Dette grepet er prosjektets identitet og juryen mener dette vil bidra til å gi karakter til stedet. Proporsjoner på brua med fagverk og landkar virker godt avstemt innbyrdes og i forhold til stedet. Brua er ikke for dominerende, men er likevel tydelig og gjenkjennbar gjennom en egenartet og vakker form. Fagverk kan tradisjonelt virke teknisk, men her er det brukt på en estetisk måte ved å gi det en organisk myk hovedform. Det er særlig sett i sammenheng med landskapet, vannspeilet og veisystemet rundt at brua viser sin styrke.

Det planmessige er løst på en overbevisende måte, med gode trafikale løsninger, og et tydelig skille mellom gang- og sykkelbane, med færrest mulige krysninger mellom gående og syklende. Syklende er til vest og gående til øst gjennom hele brua. I nord svinger de syklende slakt mot vest og lar gående bevege seg videre i tre retninger; parallelt mot Skjærvavegen, mot skoletomten eller turveinettet langs Nitelva. Den slake bevegelsen som brua og gang- sykkelveien skaper, gir en god flyt og god oversikt, uten uventede krappe svinger eller visuelle hindre på veien. Helhetsplanen er i sin forbilledlige enkelhet både trafikksikker og vakker. Det er ikke etablert møteplasser på brua eller i umiddelbar nærhet av sykkelbanen.

Brua sikrer gode driftsforhold for båthavn og båtslipp, med ny slipp flyttet noe vestover. Atkomstvei kobles godt til rundkjøringen på Strømsveien og helning på veien er akseptabel, og gir god tilkomst for kjøretøy og kranbil til den nye båtslippen. Båtplasser som fjernes erstattes i området lenger ut mot Nitelva i øst.

Gående kan bevege seg under brua, langs vannkanten og mellom båtplassene på sørsiden. Landkaret på sørsiden benyttes som sitteamfi. Amfiet er nordvendt, og terrenget kan med fordel bearbeides slik at sittemuligheter oppstår andre steder i området.





Juryen mener utkastet er et godt svar på utfordringen om å skape et «landemerke». Den lave og mykt formede trestrukturen er synlig både fra sjøsiden og fra brua og oppleves godt tilpasset stedet. Bruas organiske form og materialitet innlemmes naturlig og nøkternt i sin kontekst. Skjærvabuen bru står som et arkitektonisk element med skulpturelle kvaliteter. Brua legger seg inn i landskapet med en svak bue, skånsomt, men lekent i utførelsen. Byen og de urbane aktiviteter i sør knyttes sammen med den frodige naturen og den fremtidige skolen i nord.

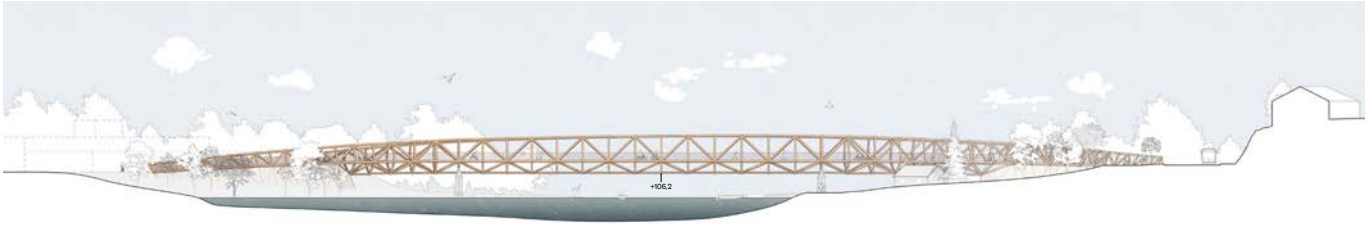
Den lokale forankring er tett forbundet med «landemerke-vurderingen» hos juryen. Her er det brukt tre i fagverket på en innovativ måte, noe som fører den lokalhistoriske industrien i byggeteknikk og materialitet videre mot vår tid, uten å være tilbakeskuende. Trekonstruksjonen vil, i samspill med den røde gang- og sykkelveien, danne et helhetlig uttrykk som styrker stedets karakter. Juryen mener at en moderne trebru er godt forenelig med Lillestrøm anno 2021, og at brua kan bli et symbol på dagens og fremtidens Lillestrøm.

Brua tenkes utført i seksjoner hos limtreprodusenten og fraktet i transportable seksjonsstørrelser til byggeplassen. Det er foreslått bruk av lekter og mobilkraner ved montasje. Skjøtedetaljene er foreslått gjort med innslisset stål. Forfatterne viser til at fagverk i limtre i de aktuelle formater har vist seg å være konkurransedyktig alternativ til stål og betong gjennom flere tiår. Det er i mindre grad redegjort for detaljer i fagverkskonstruksjonen samt overføring av krefter fra fagverket og ned i pilarene.

Juryen har benyttet ekstern kompetanse rundt beskyttelse av trevirke på bruer og bygging og drift av fagverksbruer i tre i Norge. Tilbakemeldingen viser at fagverksbruer er realiserbare og konkurransedyktige ift. andre brutyper. Tre har noen større utfordringer enn stål og betong på varighet. Skjærvabuen er realiserbar, men den må bearbeides for å sikre langsiktig drift og vedlikehold.

Prosjektet må sannsynligvis nedjusteres for å være økonomisk realiserbart. Juryen mener imidlertid at prosjektet er skalerbart, og at fagverk kan optimaliseres og brua forkortes uten at konseptet går tapt. Prosjektet har noen kostnadsdrivere. Fagverket er stort, og er ført langt bak landkar, noe som krever tilsvarende lengde på fundamentering og støttekonstruksjoner. Det er mye treverk og mange knutepunkt i brua som må beskyttes med bruk av beslag. Konseptet har behov for videre utvikling for å finne gode detaljer som sikrer ønsket brukstid på 100 år. Med en optimalisering av brulengde, bredde og en bearbeidelse vil brua bli realiserbar.

Brubane og rekkverk anses å være grei i forhold til brøyting og vannavrenning. Veibanen er ført rett frem, noe som gir en enkel drift og snøbrøyting. Med sprosserekkverk vil snøen fra



brøyting gå igjennom rekkverk og ned. Fagverket under brua er utsatt for smuss og snø fra brøyting samt regnvann som renner ned langs stavene i fagverket.

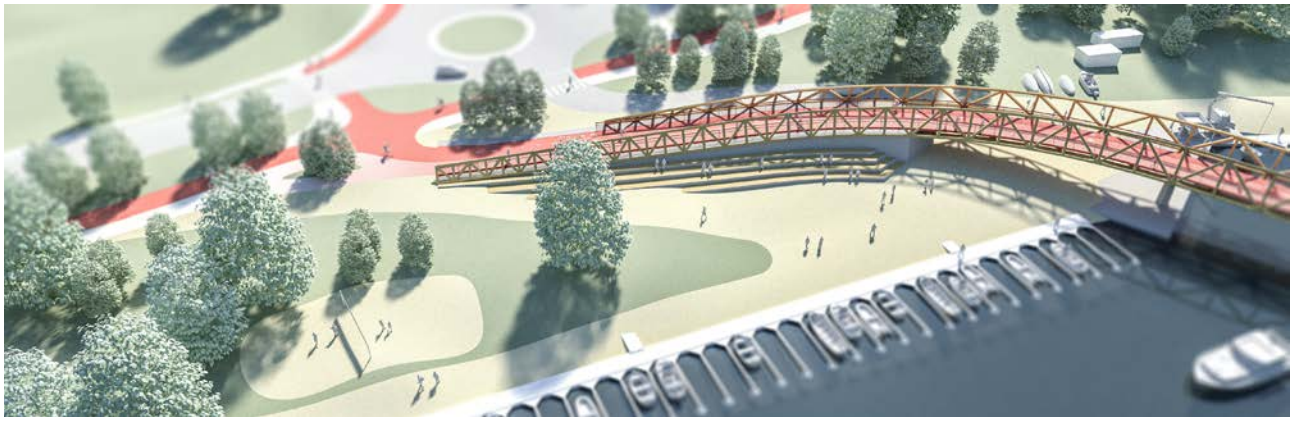
Besvarelsen Skjærvabuen bru redegjør grundig for lokale forutsetninger for landskap og natur, og har tatt kunnskapen med seg inn i løsningsforslaget på en forbilledlig måte. Hovedelementet i brukonstruksjonen er limtrestaver, materialbruken er robust, og hensynet til natur og terreng er godt løst.

Skjærvabuen bru utmerker seg i konkurransen med en åpen fagverkskonstruksjon. Limtre er hovedelementet i konstruksjonen som ellers består av landkar og bæresøyler i betong, bruplate av massivtre, dekke av gjennomfarget rød asfalt og rødlakkert stål i rekkverk og stål i innfestingsdetaljer. Foruten koblingen til lokalhistorien og treindustrien er materialbruken med limtre og massivtre et bærekraftig grep som gir et stort pluss i CO_2-avtrykket for brua.

Skjærvabuen bru har konkurransens beste svar på tilpasning til naturvernsonen. Plangrepet med å rette ut gang-sykkelveien mot vest fram til Skjærvaveien, ved å legge landkaret ut mot Skjærvagapet, gjør det mulig å unngå for store inngrep i det mest sårbare naturområdet. Det er også en god bevissthet om å unngå skader og beskytte sårbare områder i anleggsperioden. Brupillarens plassering er utsatt og det bør undersøkes hvilke muligheter man har for å justere denne i den videre bearbeidelsen. Ideen om en naturlig revegetering av området videre mot vest, og tilrettelegging for at naturområdet kan få utvide seg, er god. Det vil gi en flott, grønn portal der brua/gang-sykkelveien beveger seg tett på naturen og synliggjør opplevelsen av mudderbankene ved Skjærvagapet.

På sørsiden av brua er det opparbeidet et mer urbant landskap med et stort amfi langs landkarets nordside og en park videre østover langs småbåthavna som er med på å løse koblingen til Strømsveien og adkomsten for småbåthavna på en god måte. Juryen mener at løsningen fremstå noe overdimensjonert og urban for stedet, og at solforholdene heller ikke er optimale.

I belysning av brua er det vektlagt å kun lyse opp de områdene som trenger belysning og unngå sekundærbelysning og lysforurensing til omgivelsene. Det viser god omsorg for natur og dyreliv, slik at det ikke forstyrrer de sårbare naturvernområdene nord for brua.



Juryens råd til videre bearbeidelse av vinnerprosjektet:

Brua må tilpasses for å sikre langsiktig drift og vedlikehold. Noen hovedpunkter er:

- Den underliggende konstruksjon i tre må beskyttes bedre mot regnvann. Knutepunkter og undersøkes nærmere rundt impregnering og holdbarhet og beskyttelse med beslag. Det er kanskje aktuelt å erstatte deler av fagverket under brua i stål for å løse flere av utfordringene.
- Det må vurderes korte ned brua ved å legge pilarer ut i vannspeilet slik at endespenn og hovedspenn blir bedre dimensjonert og slik at brua samlet blir kortere.
- Det må vurderes å smalne konstruksjonen ved å legge fagverket tettere på rekkverket, noe som reduserer kostnader og fare for vanninntrengning i underliggende konstruksjon.
- Både over- og undergurt bør utføres kontinuerlige og skjøtes mellom knutepunkter.
- Fagverket kan vurderes å utformes slik at diagonaler kun får strekk, og som dermed kan utføres som slanke stålstag. Vertikale staver kan stå med lengre avstand slik at antall knutepunkter reduseres.
- Pilarer kobles til fagverket på en statisk bedre måte.
- Brubanen bør beskyttes bedre eller vurderes utført i stål.
- Terrenget på hver side kan bearbeides for å redusere lengden på landkar. Samtidig kan en vurdere å slake terrenget og korte ned landkar ved oppfylling.
- Amfiet langs sør, virker noe overdimensjonert. Her vil det være mulig med en mer terrengmessig bearbeiding, som vil gi bedre solforhold og samtidig utvide den Bruparken slik at brua får en grønn portal også på denne siden.

«LYSGLIMT»

2. PREMIE

KONKURRANSENS 2. PREMIE 300 000 NOK

DEGREE OF FREEDOM

DEGREE OF FREEDOM, OSLO / VALENCIA
Fernando Ibáñez, sivilingeniør
Diego Velayos, arkitekt
Gaute Mo, sivilingeniør
David Sánchez, arkitekt
Alexandre Cámara, sivilingeniør

WAMB, VALENCIA (FOTOMONTASJER)
Ricardo Gomez, Dr. of Fine Arts
Pablo Pallardo, Master of Fine Arts

Prosjektet Lysglimt premieres på grunn av sin utforming som et sterkt og tydelig landemerke. Brua er har en skråstag-konstruksjon, som juryen opplever som både elegant og karakteristisk. Brua har en vellykket materialkombinasjon av stål, tre og betong. Brua har få punkter som krever fundamentering. Brua er imidlertid svært lang, og vil være kostbar å gjennomføre. Trafikalt har den noen uheldige løsninger, der syklister må krysse gangsti, og brua krever tilpasning i møte med veinett i sør.

«Lysglimt» viser et skulpturelt utformet hvitt tårn som bærer brukonstruksjonen ved hjelp av skråstag. Tårnet fremstår som et synlig landemerke og arkitektonisk element omgitt av det flate landskapet, og er godt synlig fra lang avstand. Tårnet vil kunne inngå som en integrert del av kunstparken som ligger langs Nitelva.

Traséen for brua består av to rette linjer som møtes midt på i et knekkpunkt. I knekkpunktet, der eksisterende båtrampe ligger i dag, er tårnet plassert. Brua har en lengde på 110 meter, som er et langt spenn. Brua møter terrenget nokså tett på både turvei i nord og gang- og sykkelvei i sør. Koblingen til området i nord er løst ved en Y-form som åpner seg i begge retninger av flomvollen som er en opparbeidet turvei i området. Juryen vurderer at bruas møte med terrenget i sør er litt for brå, noe som kan gi en uoversiktlig situasjon for kjørende til båthavna og brukere av brua.

Brua gir ellers en jevn og horisontal bevegelse over vannflaten. Kablene, som bærer brua, går symmetrisk til nord- og sørsiden av tårnet langs brua og er innfestet for hver 12. meter. Kablene er montert asymmetrisk på en side. Dette gir brua et elegant og spenstig uttrykk.

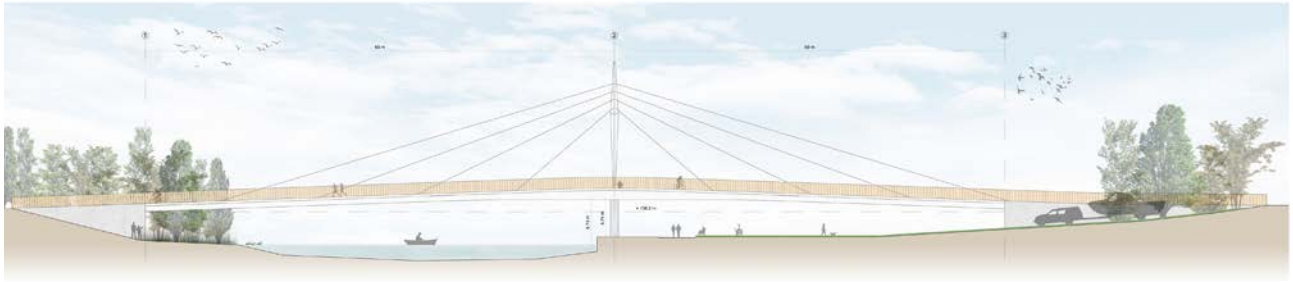
Gangbane og rekkverk er utformet i tre og brua fremstår som en myk linje av tre over elva holdt oppe av tårnet i hvitmalt stål og stag. Rekkverket virker noe massivt i forhold til bruas øvrige eleganse. Brupilar er i betong. Det er integrert belysning i underkant av håndløper som gir et jevnt lys i hele bruas bredde.

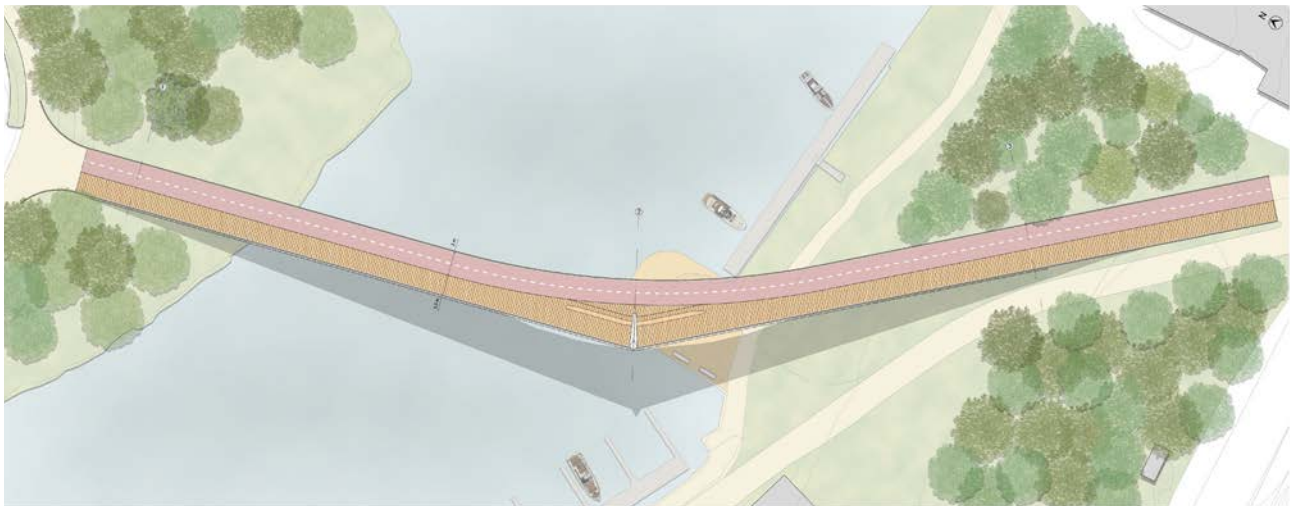
Gang- og sykkelbanen er adskilt med en liten nivåforskjell gjennom hele bruas lengde, som gir trygg ferdsel for både gående og syklende. Sykkelbanen ligger på østsiden og gangbanen på vestsiden. Midt på brua, ved tårnet og i knekkpunktet, er et lite areal med benker der man kan sitte og se på utsikten mot nordøst. Juryen vurderer at forslaget har en uheldig deling av sykkelbane og gangbane da de burde vært byttet om for å få en bedre sammenheng med gang- og sykkelveien videre mot Skjærvaveien i nord og langs Strømsveien i sør. Bruas konstruksjon og utforming med stag på den ene siden kan gjøre det vanskelig å bytte om på disse.

Kjøreadkomst til båthavna i sør ligger vest for brua og rampe for sjøsetting er flyttet lengst vest i området. Løsningen vil ikke redusere antallet båtplasser. Brua har en fri høyde for båttrafikk over vann på 4,2 til 5,0 meter som ikke vil begrense adkomstmuligheter for båter. Driften av båthavna ellers blir som i dag. Det blir en gangforbindelse under brua langs elvekanten der det skapes et område med benker og belysning.

Forslaget har en materialbruk som gjør at brua fremstår som en stålbru med mindre innslag av tre og betong. Juryen vurderer at den derfor ikke er spesielt lokalhistorisk forankret eller bygger videre på en identitet som området har i dag. Brua har likevel i seg selv en sterk identitet og kan konseptuelt inngå som «en skulptur» i skulpturparken langs Nitelva.

«Lysglimt» har en spennende konstruksjon bestående av et tårn av stål som ved hjelp av skråstag bærer brua bygget opp av en stålkasse. Brua vurderes å kunne være realiserbar slik den er utformet. Brua vurderes til å være kostbar, slik skråstagsbruer ofte blir grunnet store spenn, og juryen vurderer at den trolig vil gå over den økonomiske rammen som er antydet.





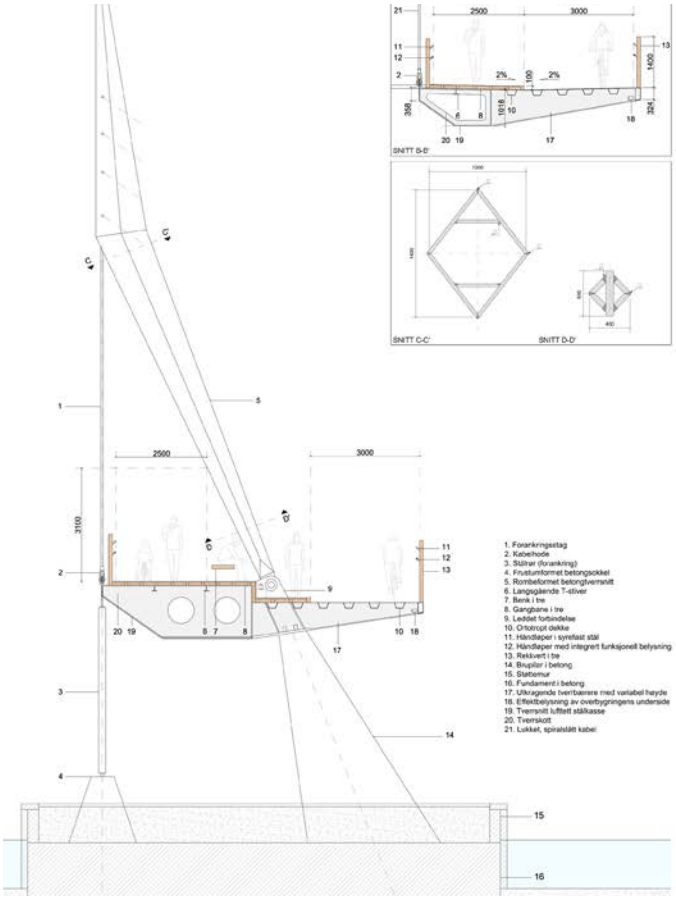
Drift av brua antas å bli noe krevende på vinterstid pga. nivåforskjell mellom gang- og sykkelbane, samt stag som kan komme i konflikt med brøytebil. Tredekke på stålkasse kan gi utfordringer bla. Ift. Innfesting og korrosjonsbeskyttelse. Det antas at disse utfordringer kunne løses i en videre bearbeidelse, så juryen har ikke lagt avgjørende vekt på disse forhold i rangeringen.

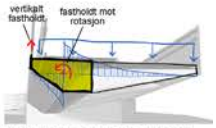
Hovedelementene i brukonstruksjonen for Lysglimt medfører bruk av forholdsvis store mengder stål og betong. Dette får brua til å gjøre det dårligere på kriteriet for bærekraftig materialbruk. Trematerialer er brukt til brudekke i gangsonen og i et relativt massivt og lite transparent rekkverk. Bruken av tre er sekundær i konstruksjonen og styrker ikke den ellers slanke og elegante stålkonstruksjonen.

Samlet sett er materialbruken robust og bærekonstruksjonen er vist diagrammatisk på en overbevisende måte. Landkarene er relativt store og massive i landskapet, men man unngår store terrengtilpasninger på hver side av brua.

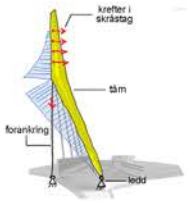
Selve brukonstruksjonen krager over naturvernområdet, og landkaret på nordsiden holder seg utenfor grensa, slik at avtrykket fra brua gir lite påvirkning av den mest sårbare naturen. Byggemetoden med fylling på tvers av elva og stillaser under brua vil kunne gi et uheldig inngrep i anleggsperioden, som vil være vanskelig å reetablere i skyggen under brua.

Brua strekker seg langt innover land på sørsiden og unngår på denne måten større terrengendringer. Det er ellers vist en parkmessig bearbeiding ned mot småbåthavna som kan være en god speiling av naturområdet på motsatt side, som samtidig også skjuler den høye sideveggen langs landkaret. Her er illustrasjonene i forslaget noe avvikende og mangler samsvar. Parken og turveien under brua er kun vist på en skjematisk måte.

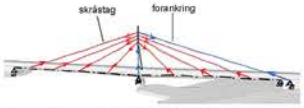




KRAFTDIAGRAM FOR BRUA

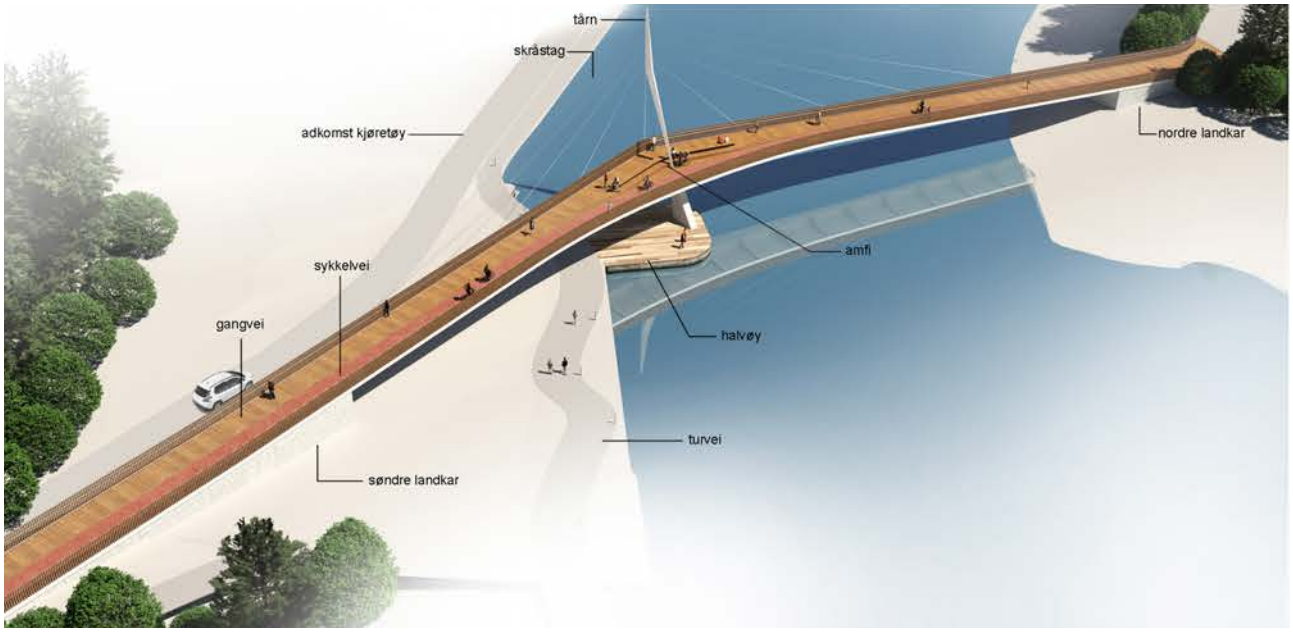


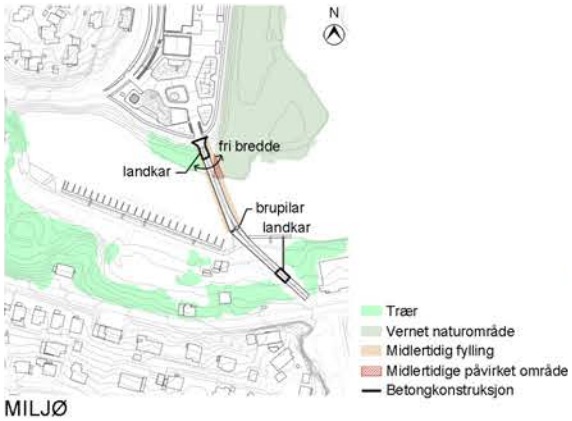
KRAFTDIAGRAM FOR TÅRN



KRAFTDIAGRAM FOR SKRÅSTAG

DEKOMPONERING AV KREFTER

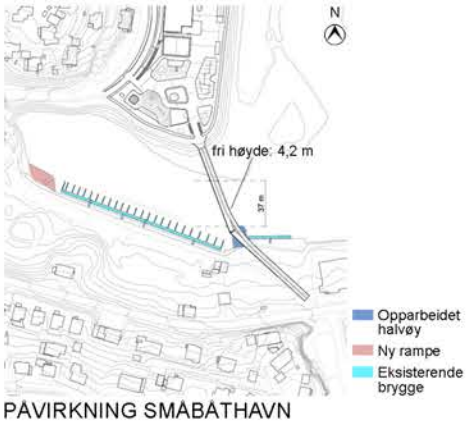




MILJØ

TRAFIKKSTRØMMER

FLOM



PÅVIRKNING SMÅBÅTHAVN

«SAGSVINGEN»

3. PLASS

3. PLASS 200 000

LALA TØYEN

LALA TØYEN, OSLO
Pernille Heilmann Lien, arkitekt MNAL & partner
Olav Fergus Kvalnes, arkitekt & partner
Iwan Thomson, landskapsarkitekt MNLA & partner
Kristina Grøndahl, arkitekt MNAL & partner
Martin Tosterud, arkitekt
Kristian Olsen Voigt, landskapsarkitekt MNLA
Vilde Husaas Aakhus, praktikant

DEGREE OF FREEDOM, OSLO / VALENCIA
Felice Allievi, sivilingeniør & partner
David Palmeiro, sivilingeniør

LIGHT BUREAU, PART OF AFRY, OSLO
Morten Jensen, head of lighting design
Andreas Ramdahl, lysdesigner

Prosjektet Sagsvingen premieres på grunn av sin enkelhet og innovative bruk av tre. Brua har en elegant form som buer seg over Skjærvagapet. Juryen mener brua er godt tilpasset området, men mener imidlertid at de skiveformede pilarene ikke harmonerer med det øvrige utrykket. Brua er godt plassert ift. naturhensyn. Landkarene er oppbygget som terreng, som danner en sørvendt bru-park. Brua er ikke for lang og løser godt trafikksituasjonen. Prosjektet er ikke løst gunstig ift. drift av båthavna, der det er for bratt mot båtslippen og båtene må transporteres under brua. Juryen er også skeptisk til drift og vedlikehold, med hensyn til massivtrekonstruksjonen under dekket.

Forfatterne beskriver en 100 meter lang bru som slynger seg i s-form over Skjærvagapet. De har blant annet vært opptatt av en god bevegelse, med attraktiv opplevelse på brua samt innovativ bruk av tre i brudesignet. Hovedelementene i brukonstruksjonen er limtre og betong. Limtrekonstruksjonen er buet med avtrappinger, som juryen mener har fanget stedets karakter på en god måte, og samtidig gir en lokalhistorisk tilknytning.

Brudesignet er enkelt og rolig. Buene i tre er vakre, men trekonstruksjonen er ikke synlig for gående og syklende på brua, og det er først når en beveger seg nede ved båthavna og ved elvebreddene at trebuene kommer til sin rette.

Landkarene er små og lite dominerende. Brua er inndelt i fire spenn med to hovedspenn på ca. 32 meter og to sidespenn på 18 meter. Plasseringen av pilarene er stivt formet med symmetrisk inndeling i fire spenn. Dette gir et noe statisk og grovt inntrykk, spesielt siden en søyle står midt i vannspeilet. Pilarene er skivefomet i betong og juryen mener de virker overdimensjonerte og ikke står i harmoni med trekonstruksjonen.

Gående og syklende ledes godt fra Strømsveien i sør til Skjærvaveien og turnettet langs Nitelva i nord. Syklende er lagt til vest og gående til øst, noe som gjør det enkelt å unngå uheldige krysninger. Det er vist atkomsttorg ved påkobling til veinettet både i sør og nord. Det er ingen uheldige hindre på brua, og slake svinger og oversiktlige forhold gjør brua og gang- sykkelveien trafikksikre.

Prosjektet har ikke løst båthavna med slippen på en god måte. Det er bare en bratt atkomst i øst som medfører at kranbiler og båtene inn under brua. Frihøyden under brua er begrenset.

Forfatterne har fortjenstfullt brukt tre på en interessant måte i brukonseptet. Kommunen har etterspurt slike løsninger med bruk av tre, og konseptet er ett av flere som har tatt denne utfordringen på alvor. Den enkle formgivning passer stedet, men brua når ikke helt opp som «landemerke» i den betydning juryen legger i begrepet. Brua er forholdsvis nøktern og treet utnyttes ikke trevirke i slanke konstruksjoner. Samlet er materialbruk og linjeføring godt gjort, mens konstruksjonen ikke har samme spenst.

Forfatterne skriver at «stålprofiler på tvers bærer det prefabrikkerte betongdekket som er fristilt fra konstruksjonen og lar luft passere under for å sikre god ventilasjon av trekonstruksjonen. Betongdekket bidrar ikke til bruas bæring eller stivhet, men krager ut 30 cm på hver side og skjermer treverket ytterligere».

Juryen er likevel skeptisk til drift og vedlikehold, med hensyn til massivtrekonstruksjonen under dekket i et norsk klima. I juryens samarbeid med brueksperter og ekspertise på drift av bruer i Norge, har det vært stilt spørsmål om mulig råteskader i toppen av bjelken dersom brubanen punkteres eller det kommer vann inn i trekonstruksjonen på annen måte. Det er vanskelig tilkomst og krevende å gjøre reparasjoner av konstruksjonen dersom slike skader kan oppstå. Det blir stor sammenhengende masse av tre som ikke kan inspiseres tross oppsplitting i to underliggende konstruksjoner. Fukt som eventuelt kommer inn mellom disse lagene, spesielt ved søylepunktene, vil ikke bli oppdaget. Selv med overliggende dekke i betong er konstruksjonen utsatt for fukt.

Brua vurderes som realiserbar, selv om det lite erfaring fra så massive konstruksjoner i tre utført i Norge. Det vises til en allerede utført tilsvarende bru i Neckar i Tyskland. Brua kan deles i 4 deler for transport og forenklet montasje. Drift og vedlikehold ellers mht. brudekket og rekkverk med landkar er antatt å være uproblematisk.

Hovedelementene i brukonstruksjonen for Sagsvingen er limtre og betong. Limtrebjelken er høy og kraftig og innebærer et positivt CO_2-avtrykk når en ikke regner inn økt materialbruk i forhold til referansebru som negativ faktor. Hovedkonstruksjon vil være innovativ i norsk sammenheng, men juryen mener, sammen med ekstern ingeniørkompetanse, at trekonstruksjonen ikke er godt nok optimalisert, med mye trevirke fordelt over forholdsvis korte spen, og at konstruksjonsløsningen ikke er en optimal bruk av treets egenskaper og potensiale.

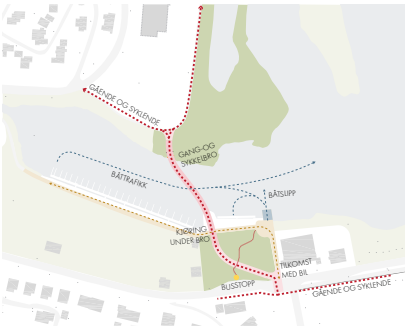
Fra begge ender av prosjektet Sagsvingen beveger man seg gjennom åpninger av høy vegetasjon, ut i elvelandskapet og videre ut på brua. Brua har en S-form som fra nord svinger nesten rett ut i Skjærvagapet og dreier mot byen, før det igjen svinger tilbake og lander rett inn mot land i sør. Dette er et godt grep for naturvernområdet der landkar og brupilarer går klar av det mest sårbare naturvernområdet. Det gjør også at det er lite terrengarbeider og tilpasninger omkring flomvollen i nord.

På sørsiden er landskapet trukket fram til landkaret med en omfattende, men myk terrengbearbeiding. Dette er tegnet som en ny brupark som i sin enkelhet løfter prosjektet. Terrenget mot elva har en svak skålform der sittebenker er satt inn i landskapsformen og gir et grønt amfi som henvender seg mot elva i nord, men som ikke blir liggende i skyggen fra brua.

I hver av ende av prosjektet er det vist plassdannelser i møte med eksisterende fortau i sør og turveien i nord. Plassene har en lite bearbeidet form, spesielt i sør. Prosjektet er ikke tilpasset ny kryssutforming med rundkjøring.

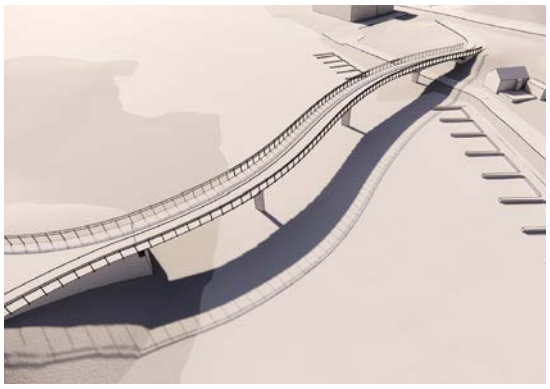
Diagram viser ulike områder. En ny park etableres der broen møter sydsiden.

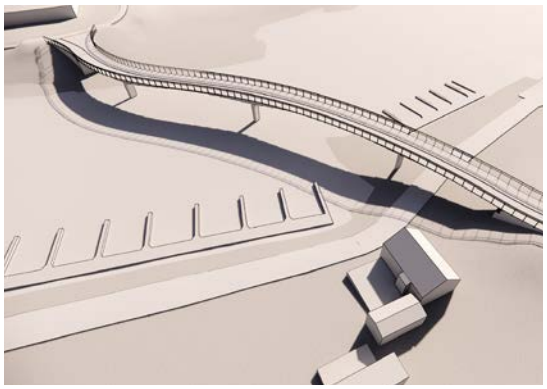
Stedskvaliteter som skapes eller forsterkes.

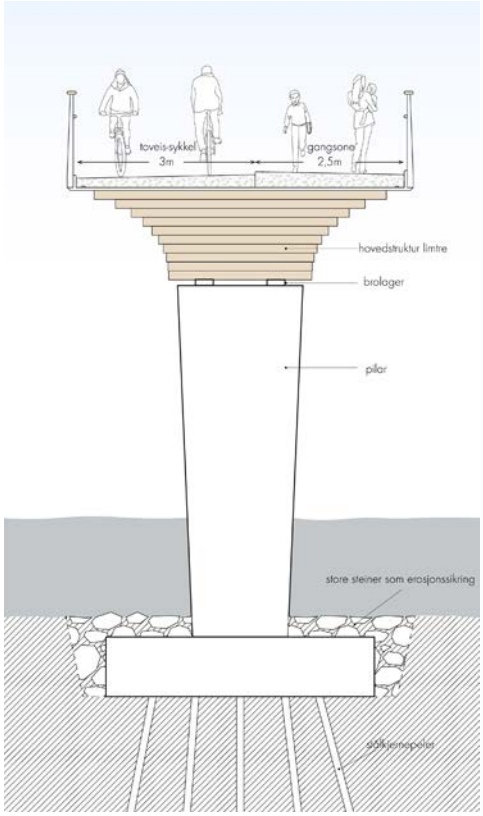


Oversikt over trafikk og bevegelser.

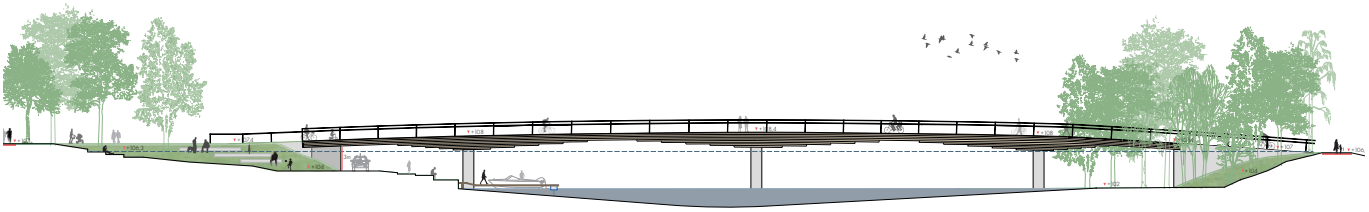
Broparken som del av potensiell framtidig utvikling.

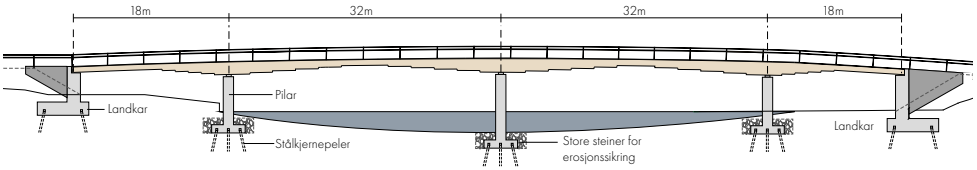


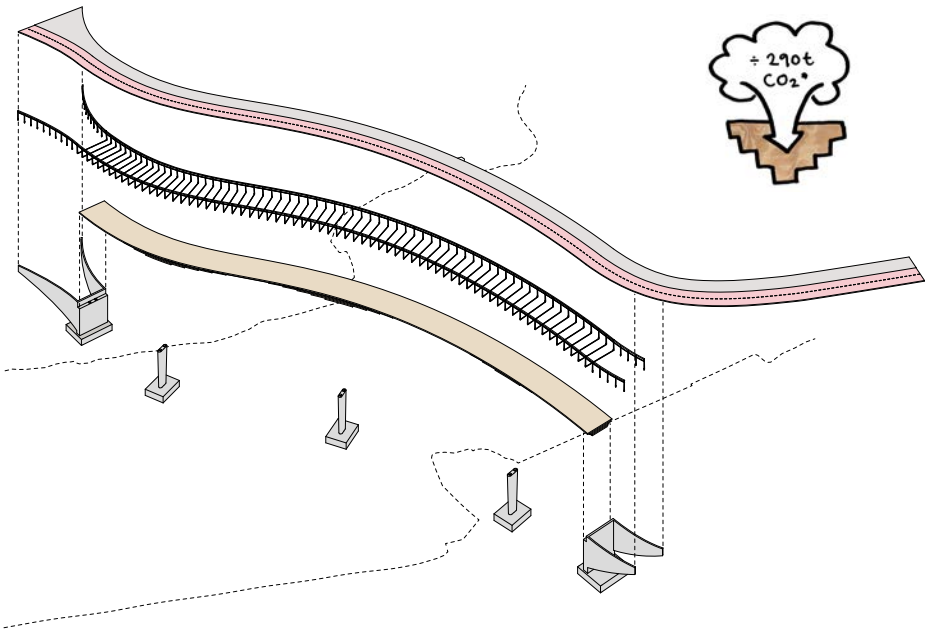


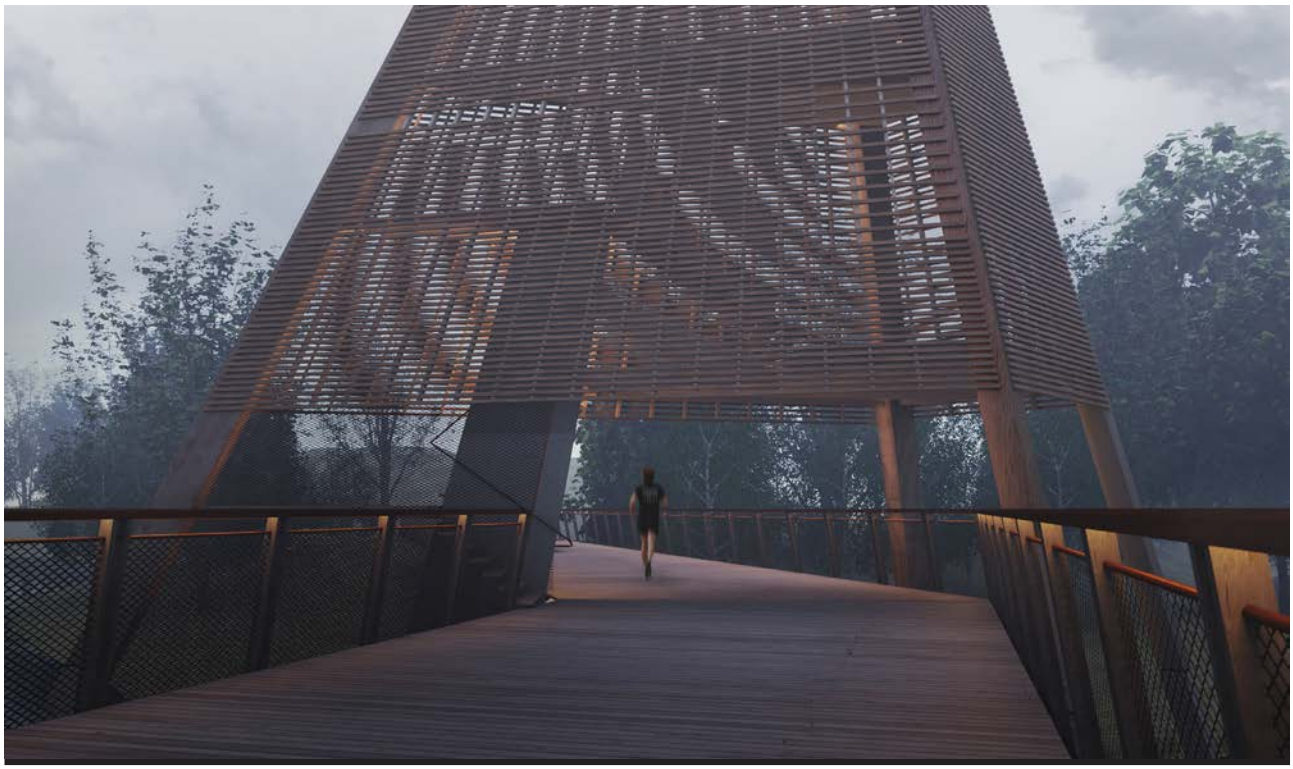


BROPARKEN
N




18m
32m
32m
18m
Landkar
Pilar
Stålkjernepeler
Store steiner for
erosjonssikring
Landkar


÷ 290t
CO2*



«FUGL, FISK ELLER BEVER?»

HEDERLIG OMTALE

HEDERLIG OMTALE

FABEL ARKITEKTER

FABEL ARKITEKTER, OSLO
Nicca Gade Christensen, ansvarlig arkitekt MNAL & partner
Tom Wike, arkitekt MNAL
Sivert Støren, arkitekt
Seungae You, arkitekt
Gjermund Røiri Donali, arkitekt
Torstein Ødegård, arkitekt MNAL

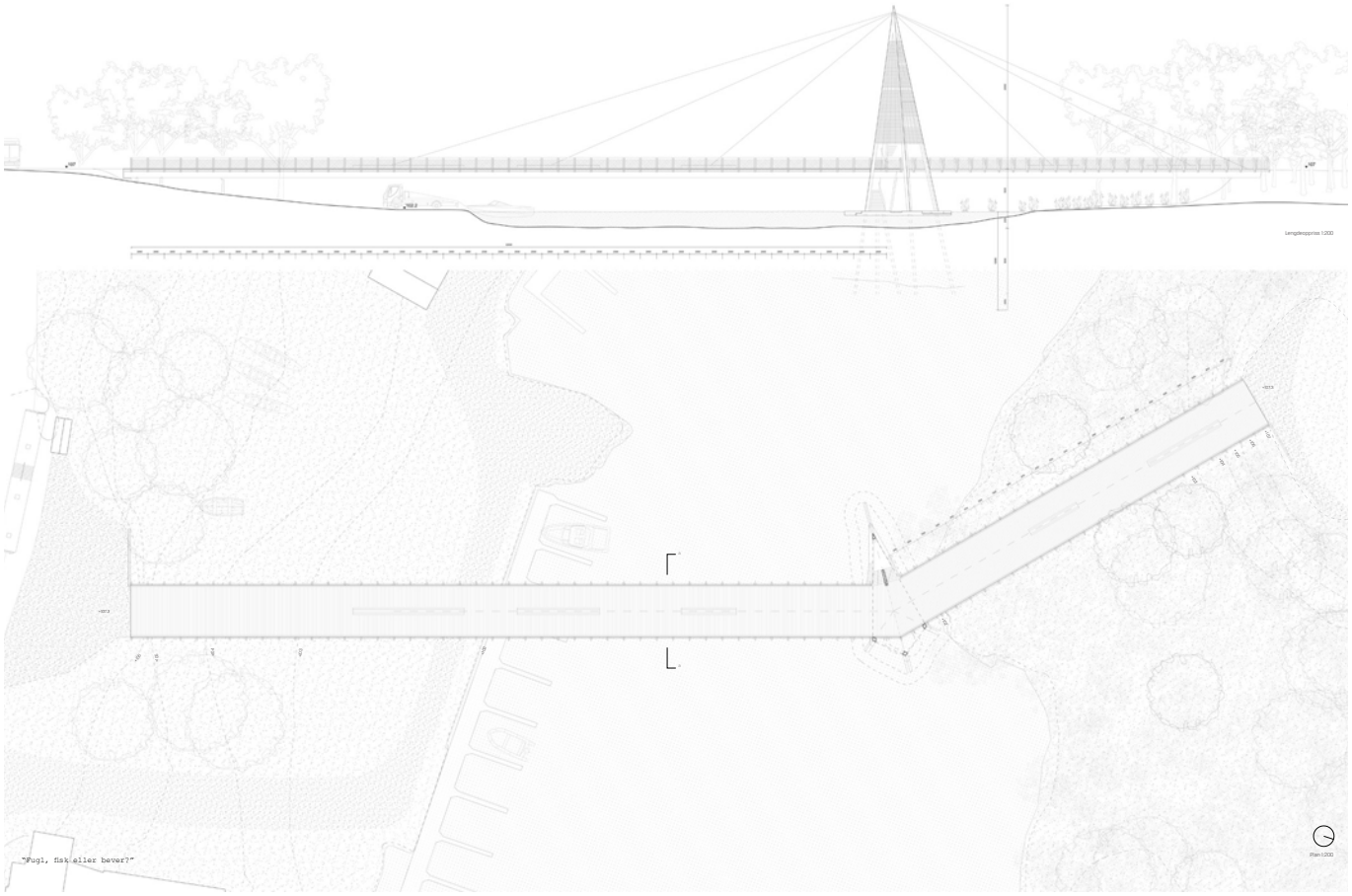
DR. TECHN. OLAV OLSEN, OSLO
Hannes Ludescher, sivilingeniør
Stein Atle Haugerud, fagansvarlig samferdsel, sivilingeniør

LIGHT BUREAU, LONDON/OSLO
Arve Olsen, lysdesigner

Juryen har valgt å gi hederlig omtale til «Fugl, fisk eller bever?». Forslaget viser en bru kombinert med et utkikkstårn som både er et spennende arkitektonisk og identitetsskapende element. Skråstag festet inn i tårnet bærer brua. Det er spesielt tårnets utforming og funksjon som er grunnlaget for den hederlige omtalen.

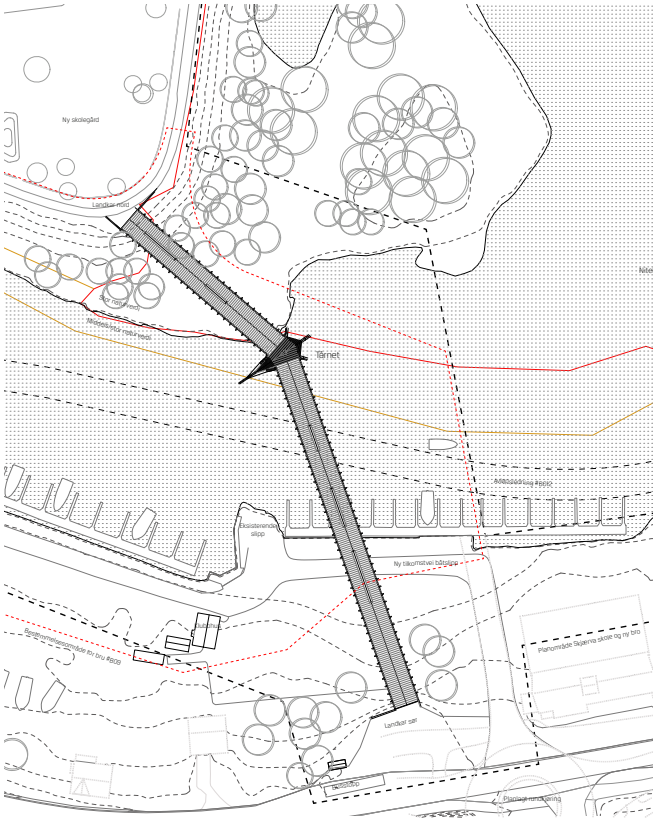
Tårnet har en trekantet grunnflate og trapper leder både opp og ned fra brua, enten opp i tårnet der man kan se på utsikten eller fugler eller ned til vannet der man kan se etter fisk eller bever. Juryen vil berømme kandidaten for ideen om et tårn der barn og unge kan komme i nærkontakt med naturen og dyrelivet i området. Juryen vil også berømme utformingen av tårnet, som med sin trekonstruksjon og spilekledning bygger på Lillestrøm sin sagbrukshistorie, og bygger videre på stedets identitet. Tårnet gir et takoverbygget utsiktspunkt for alle brukerne av brua og illustrasjonene viser en materialitet og belysning som gir følelse av et godt sted å være.

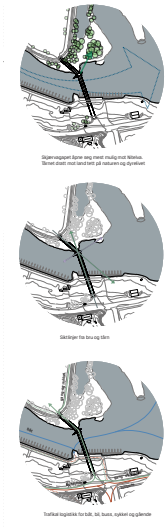
Forslaget når ikke helt opp blant de beste, mye på grunn av at løsningen gir et nokså stort inngrep i naturvernområdet. Tårnet er plassert inne i naturvernsonen med middels til stor verdi. Forslaget er også vurdert i forhold til sikkerhet for gående og syklende. Løsningen med en trapp midt på brua kan gi en uoversiktlig og utrygg situasjon både med tanke på

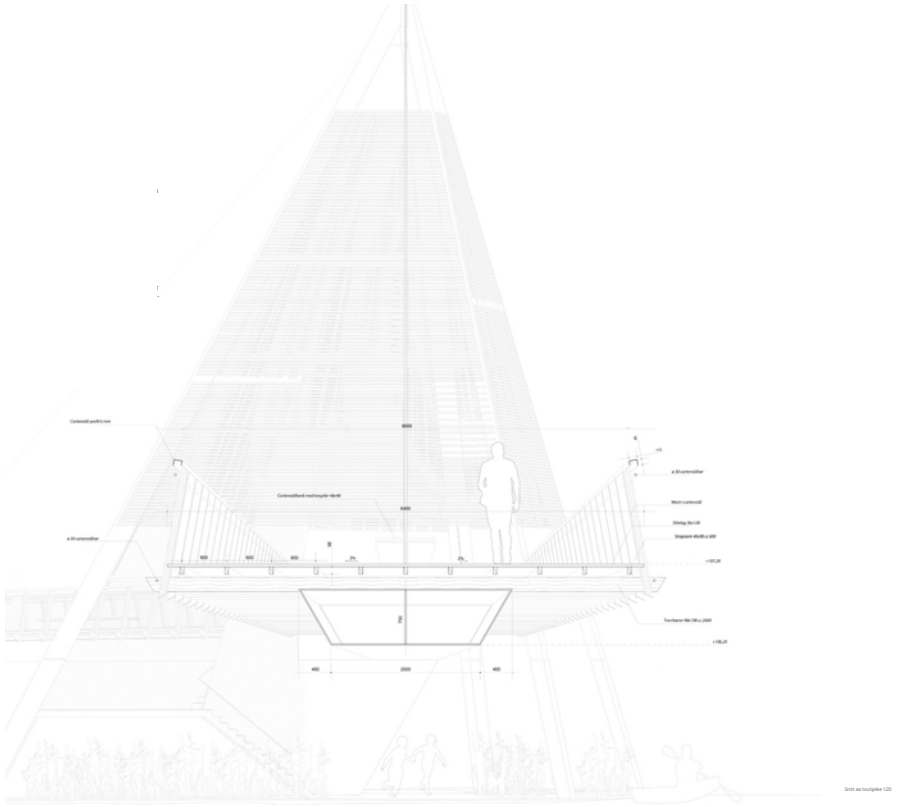


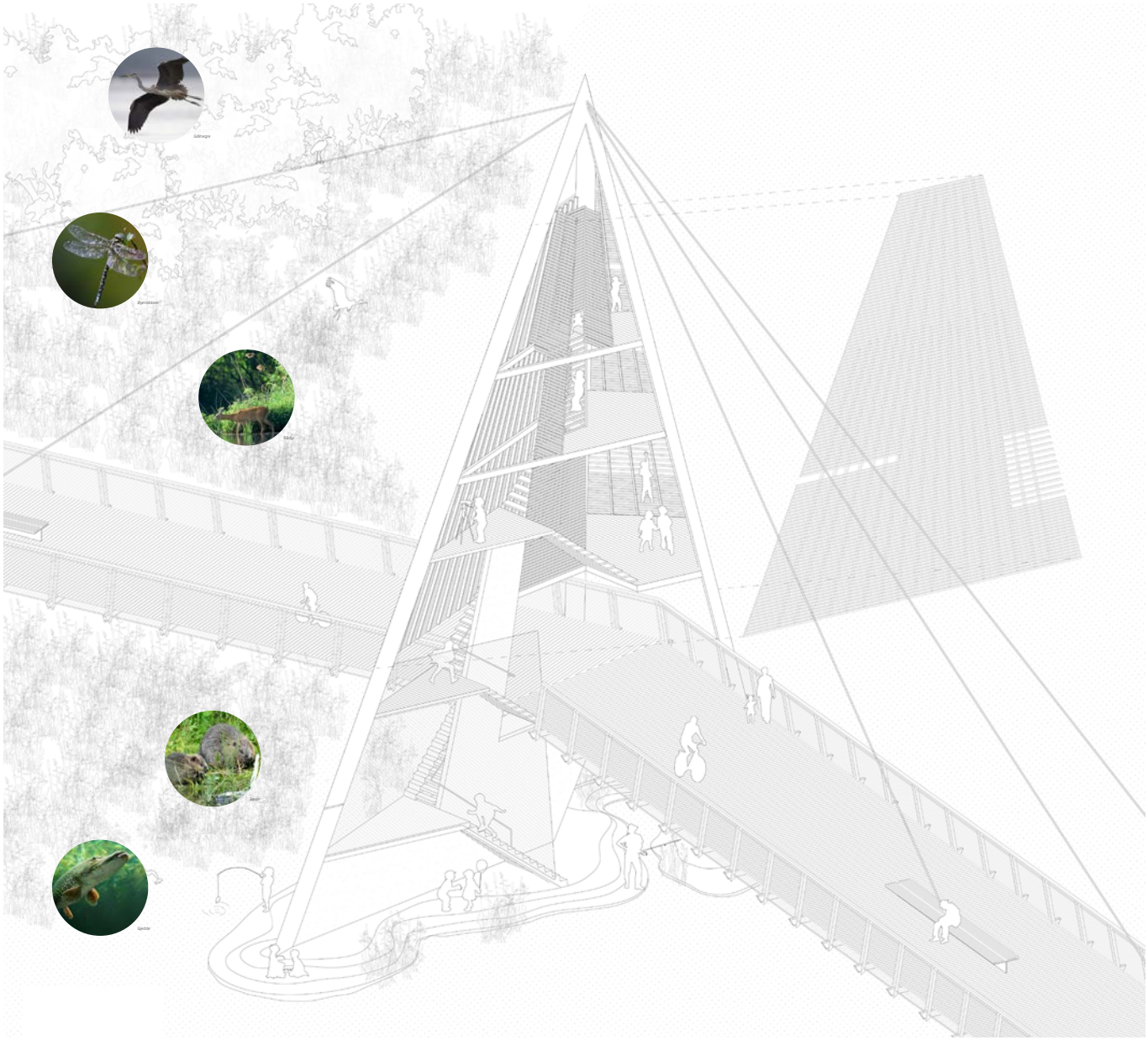
trafikksikkerhet og sosial sikkerhet. Videre vurderer juryen at tårnet vil kreve mer vedlikehold og tilsyn med tanke på drift. Juryen mener at tårnet i seg selv kunne ha vært oppført et annet sted som en flott attraksjon i byen, men at den ikke kommer helt til sin rett her.

Materialbruken, som består av betong, cortenstål og tre, er en spennende sammensetning av materialer. Trespilene i seg selv og utformingen av tårnet vurderes å bygge videre på en identitet Lillestrøm har som gammel sagbruksby og trekkes frem som positivt ved dette forslaget.








Gråhegre
Bjørnøksnaer
Rådyr
Bever
Gjedde

«TRIPPEL A»

HEDERLIG OMTALE

HEDERLIG OMTALE

SAAHA

SAAHA A/S, OSLO
Thor Olav Solbjør Siv.ark.MNAL
Sophia Ruff B.Eng
Adnan Harambasic Siv.ark.MNAL
Mateusz Pietryga B.Arch
Alf Isak Nordli M.Arch, MNAL

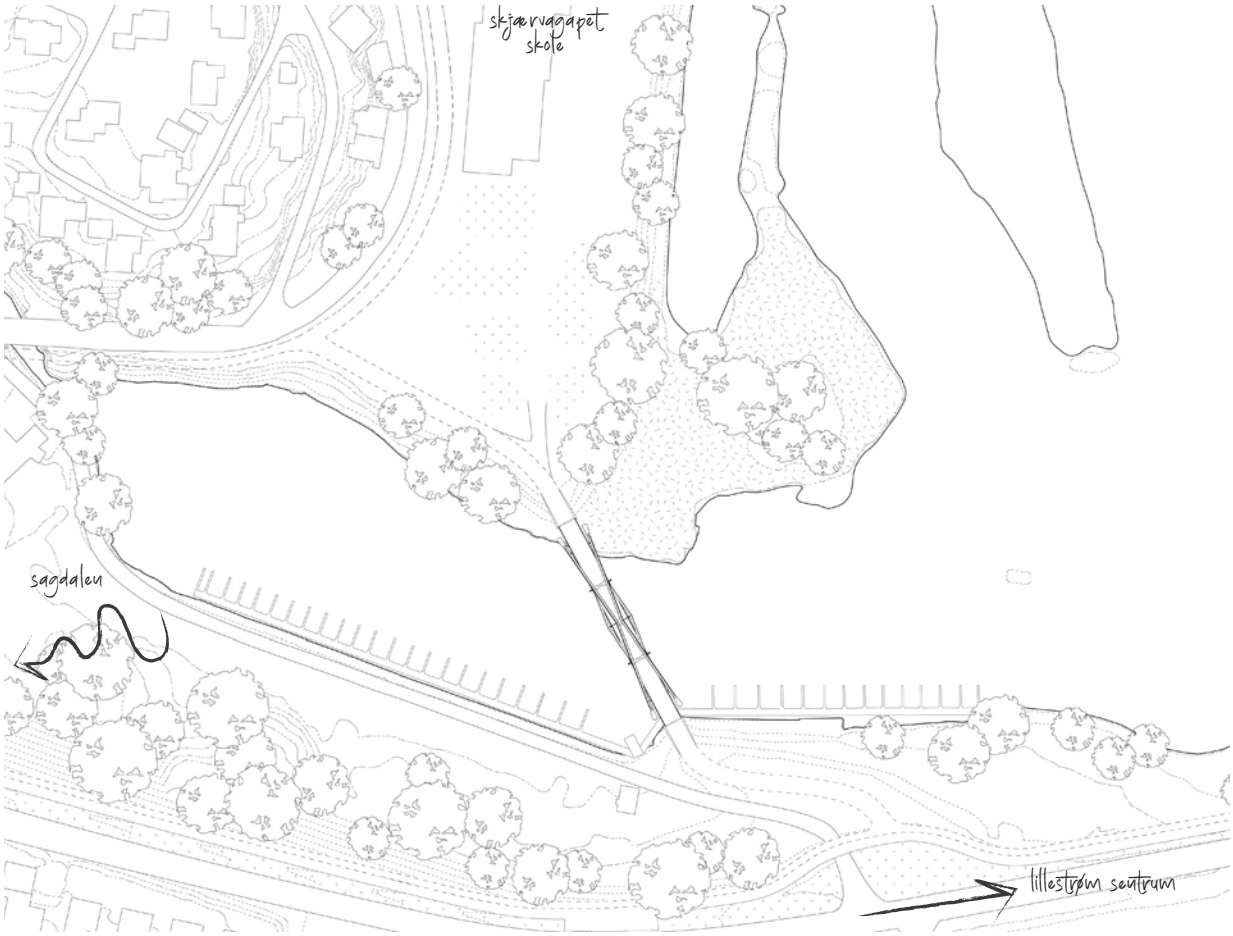
DEGREE OF FREEDOM ENGINEERS, OSLO
Mario Rando MSC ETSIIM

Juryen ønsker å hedre «Trippel A» for en effektiv og nøktern, men samtidig vakker og majestetisk bru. Brua fremstår som et tydelig landemerke og juryen vil trekke frem bruken av tre og koblingen til lokalhistorien som svært positivt. Brua svarer godt på mange av konkurransens evalueringskriterier som trafikksikkert, gjennomførbarhet, vedlikehold, og materialvalg.

Trippel A er en av konkurransens få fagverkbruer, og har tatt i bruk fagverket på en ny og spennende måte. Brua er fremragende presentert med flotte illustrasjoner og inspirerende håndtegninger av detaljer.

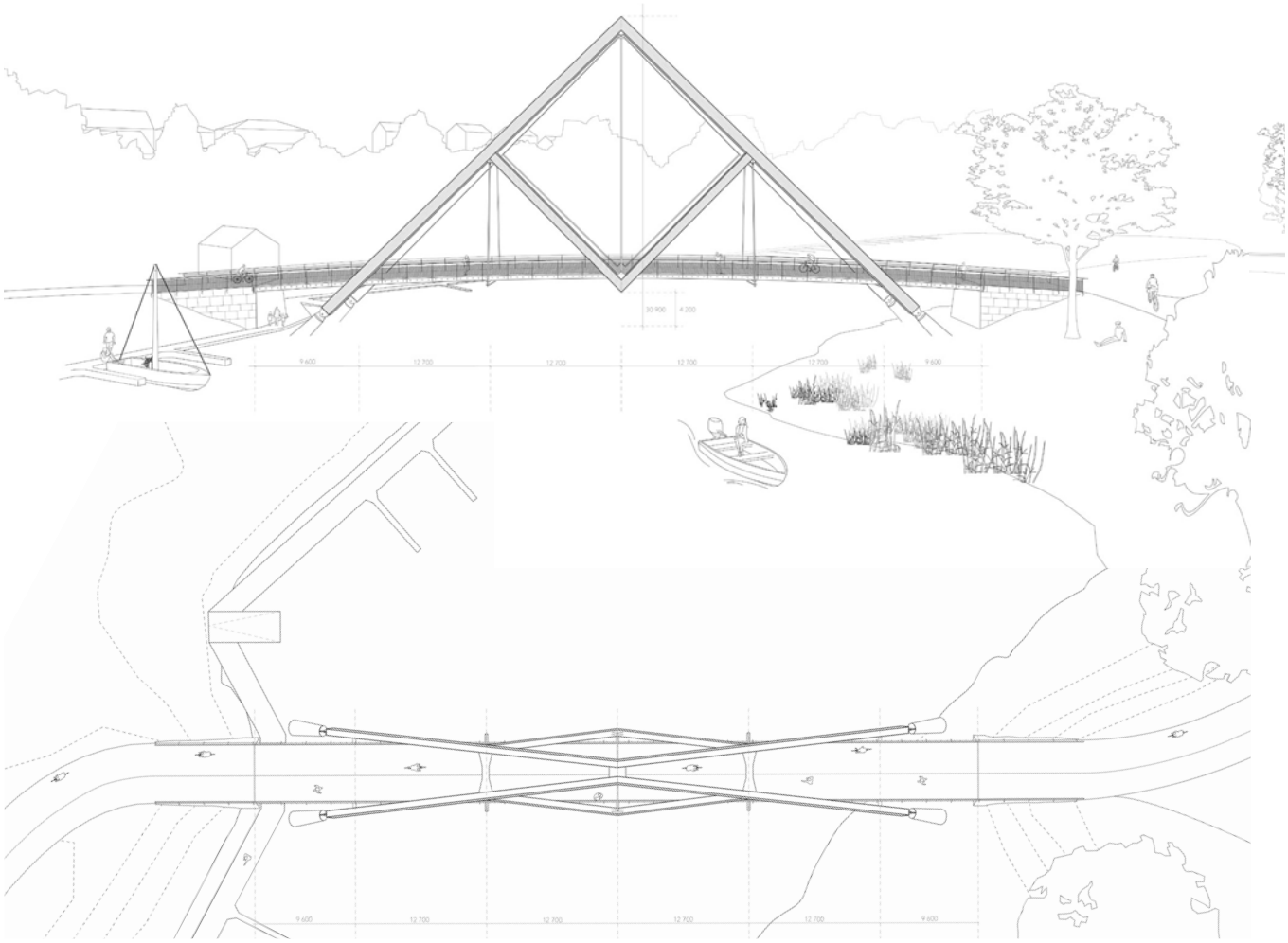
Detaljeringen i bidraget er høyt. Tekniske løsninger er detaljert på en overbevisende måte, noe som gir juryen tro på at brua kan realiseres slik den fremstår. Brua er en av konkurransens korteste, noe som bidrar positivt til kostnad og gjennomførbarhet. Selv om det korte bruspennet gir en kostnadseffektiv bru, er det også noe av utfordringen ved prosjektet, da brua griper inn i naturvernsonen negativt med relativt store terrenginngrep.

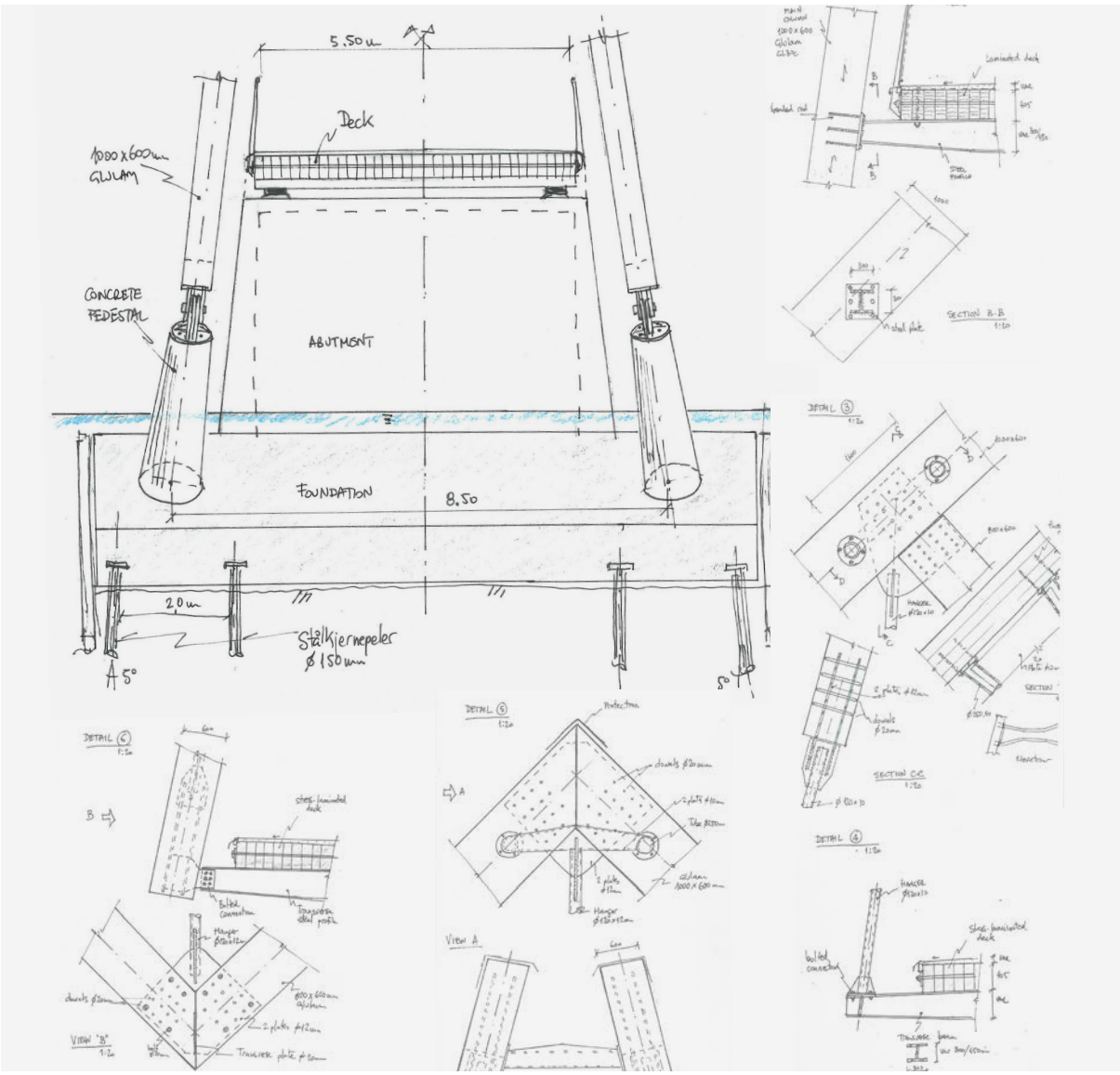
Selv om brua i seg selv er flott, mener juryen den er lite tilpasset stedet. A–tårnet blir noe stivt og markerer for sterkt en tenkt akse, som ikke finnes i Skjærvagapet eller langs



Nitelva. Juryen mener den kan oppleves ganske voldsom i et ellers lavt og dempet landskap. Det er ikke illustrert noen møteplasser i forslaget.

Juryen har vurdert ulike justeringer av brua, uten at disse i vesentlig grad vil løse noe av det juryen oppfatter som negativt ved prosjektet.




5.50 m
Deck
1000 x 600 mm
GLULAM
CONCRETE
PEDESTAL
ABUTMENT
FOUNDATION
8.50
2.0 m
Stålkjernepeler
ø 150 mm
A 5°
5°
DETAIL ③
DETAIL ⑥
DETAIL ④
SECTION B-B
SECTION C-C
VIEW A
VIEW "B"

«BRUPLASSEN»

HEDERLIG OMTALE

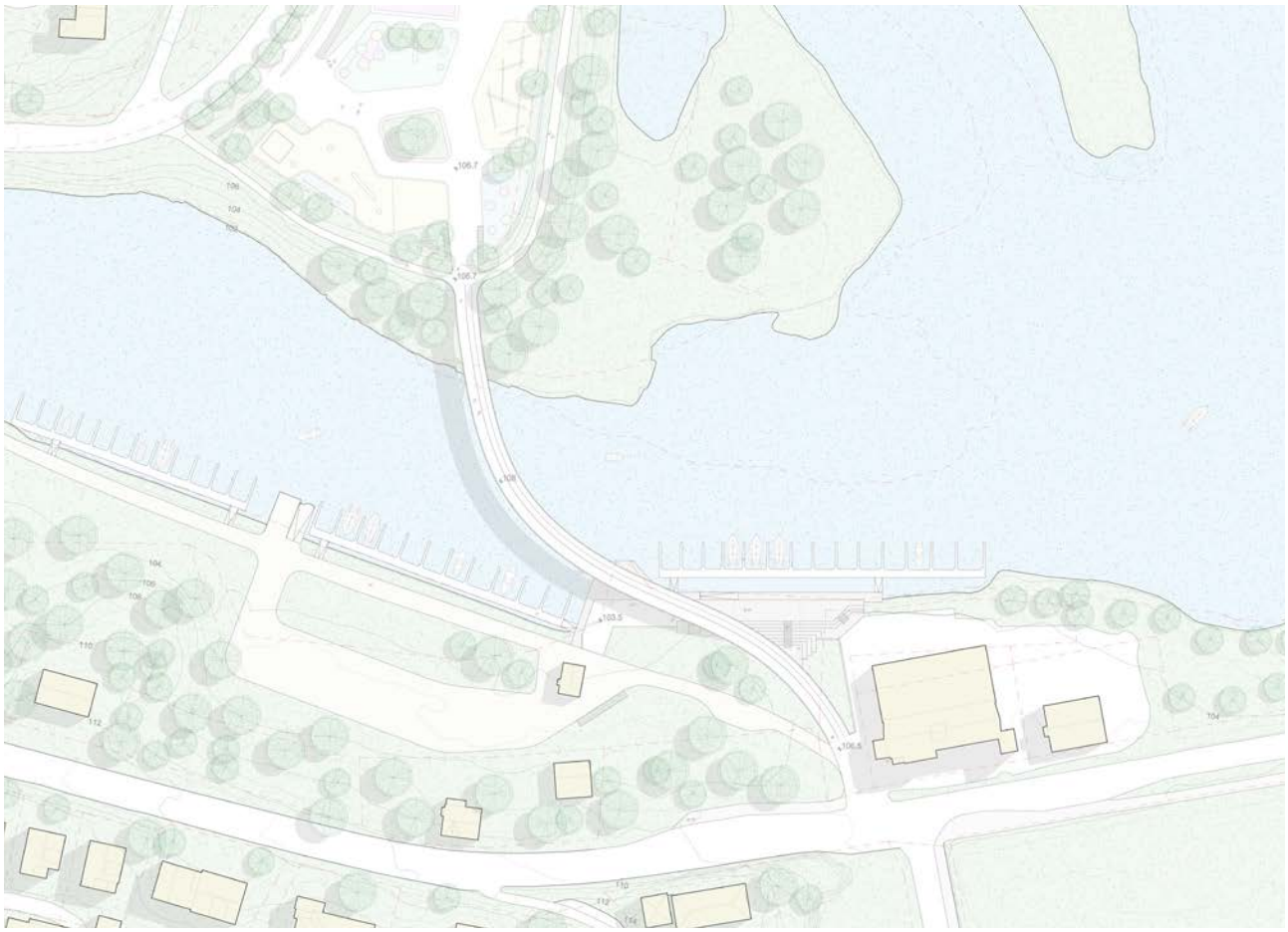
HEDERLIG OMTALE

GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS NORGE AS, OSLO / GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS A/S, KØBENHAVN
Christian Ernst, ansvarlig arkitekt
Pavel A. Fomenko, ansvarlig arkitekt
Momir Nikolic, arkitekt
Jens Rongstad, landskapsarkitekt

EFLA CONSULTING ENGINEERS, REYKJAVIK
Magnus Arason, sivilingeniør M.Sc
Kristjan Uni Oskarsson, sivilingeniør M.Sc

LIGHT BUREAU, OSLO
Wiggo Pedersen Evensen, senior lighting designer



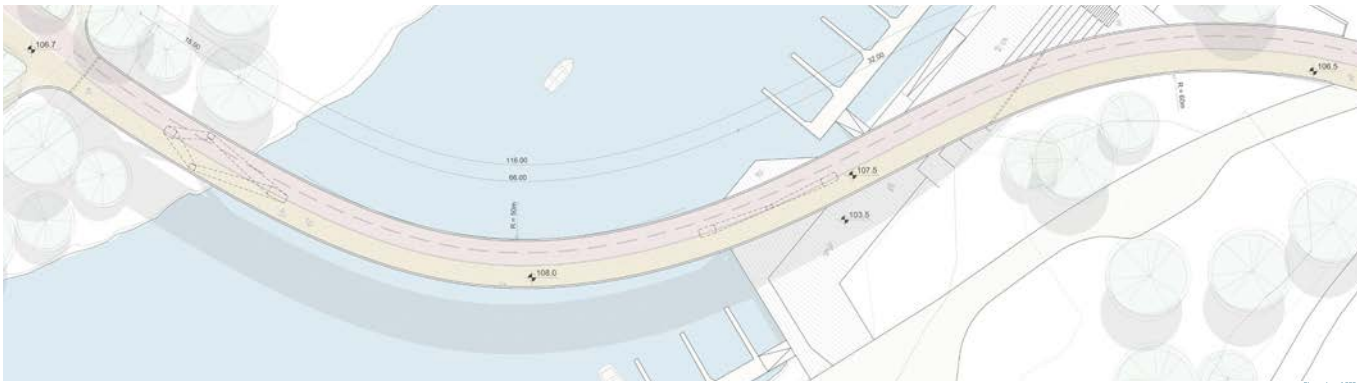
Juryen ønsker å gi hederlig omtale til løsningsforslag Bruplassen.

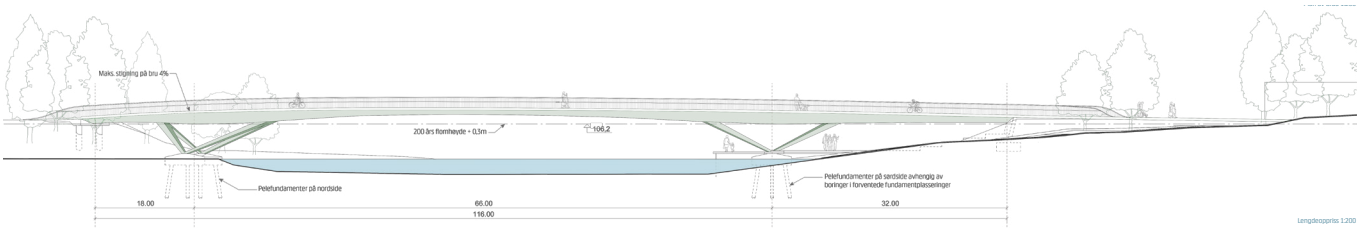
Bruplassen hedres på grunn av sitt enkle og elegante uttrykk. Bruplassen har en slank formgivning, fin flyt i bruspennet som utmerker seg blant løsningsforslagene Prosjektet har løst det planmessige på en god måte som med to myke buer slynger seg helt fra Strømsveien til turveien, med tydelig skille mellom gang- og sykkelbane, men der man med fordel kunne byttet side for å unngå kryssing mellom gående og syklende i hver ende. Den har tilrettelagt med møteplasser på sørsiden med et større amfi. Selv om juryen vil berømme for å tilrettelegge for møteplasser ved siden av brua, virker amfiet noe overdimensjonert. Videre oppleves ikke brua, gjennom materialitet og utforming, som spesielt lokalt forankret.

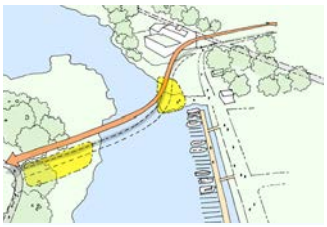
Prosjektet vurderes mindre gjennomførbart av økonomiske hensyn, med et stort buet hovedspenn i stål. De dobbetkrumme volumene i brukassa vil være kostbare å få realisert. En optimalisering ville være mulig ved å rette ut løpet for hovedspennet og forenkle brukassens design. Den store buen i horisontalplanet er stor og gir utfordring mht torsjon med ekstra laster. Buen er heller ikke nødvendig for å oppnå en tilpasset veggeomtri for en god påkobling til hver landside.

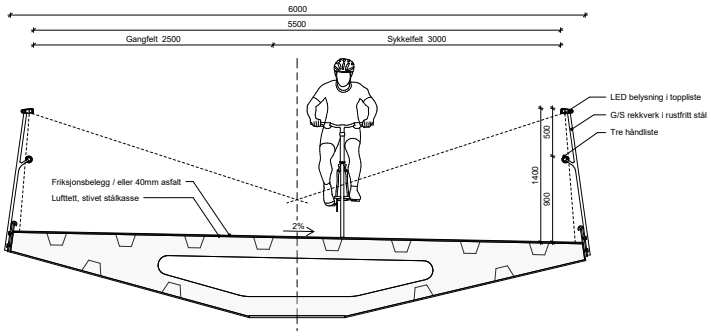
Buen blir derfor også bruas utfordring mht å oppnå en rasjonell statisk løsning og effektiv utnyttelse av materialer.

Uansett er brua et av de vakreste utkastene med sin slanke og myke form. Det er først og fremst sett fra området ved båthavna og vannet at brua kommer til sin rett. For gående og syklene på brua er designen mindre synlig. Den vil derfor ikke framstå som et “landemerke” sett fra brubanen og områdene rundt.


106.7
18.00
116.00
66.00
R = 50m
108.0
107.5
103.5
32.00
106.5
R = 60m


Maks. stigning på bru 4%
200 års flomhøyde + 0,5m
106.2
Pelefundamenter på nordside
Pelefundamenter på sørdside avhengig av boringer i forventede fundamentplasseringer
18.00
66.00
116.00
32.00
Lengdeopprist 1:200




6000
5500
Gangfelt 2500
Sykkelfelt 3000
LED belysning i toppliste
G/S rekkverk i rustfritt stål
Tre håndliste
500
1400
900
Friksjonsbelegg / eller 40mm asfalt
Lufttett, stivet stålkasse
2%

NR.
478
2021

Motto: "Skjærvabuen"
LINK arkitektur

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.

Norske arkitekters landsforbund
Josefines gate 34
NO-0351 Oslo

Tlf: 23 33 25 00
nal@arkitektur.no
arkitektur.no