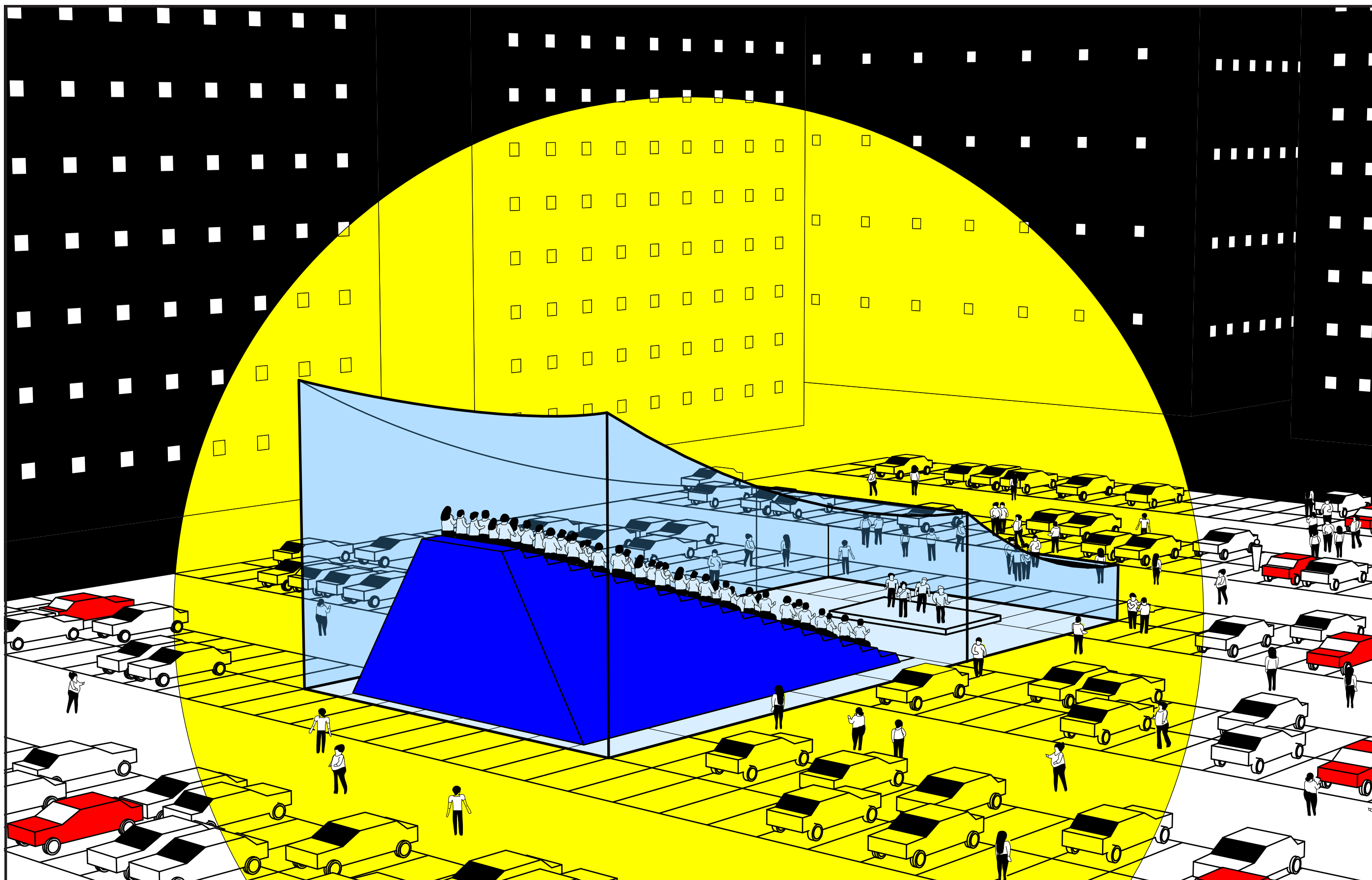




DET ÄR MIDNATT I LOUISVILLE. ETT BAND SPELAR EN KONSERT PÅ PARKERINGSPLATSEN. PÅ LÄKTAREN, TÄCKTA AV ETT GENOMSKINLIGT TÄLT, TITTAR EN PUBLIK NER PÅ FÖRESTÄLLNINGEN.

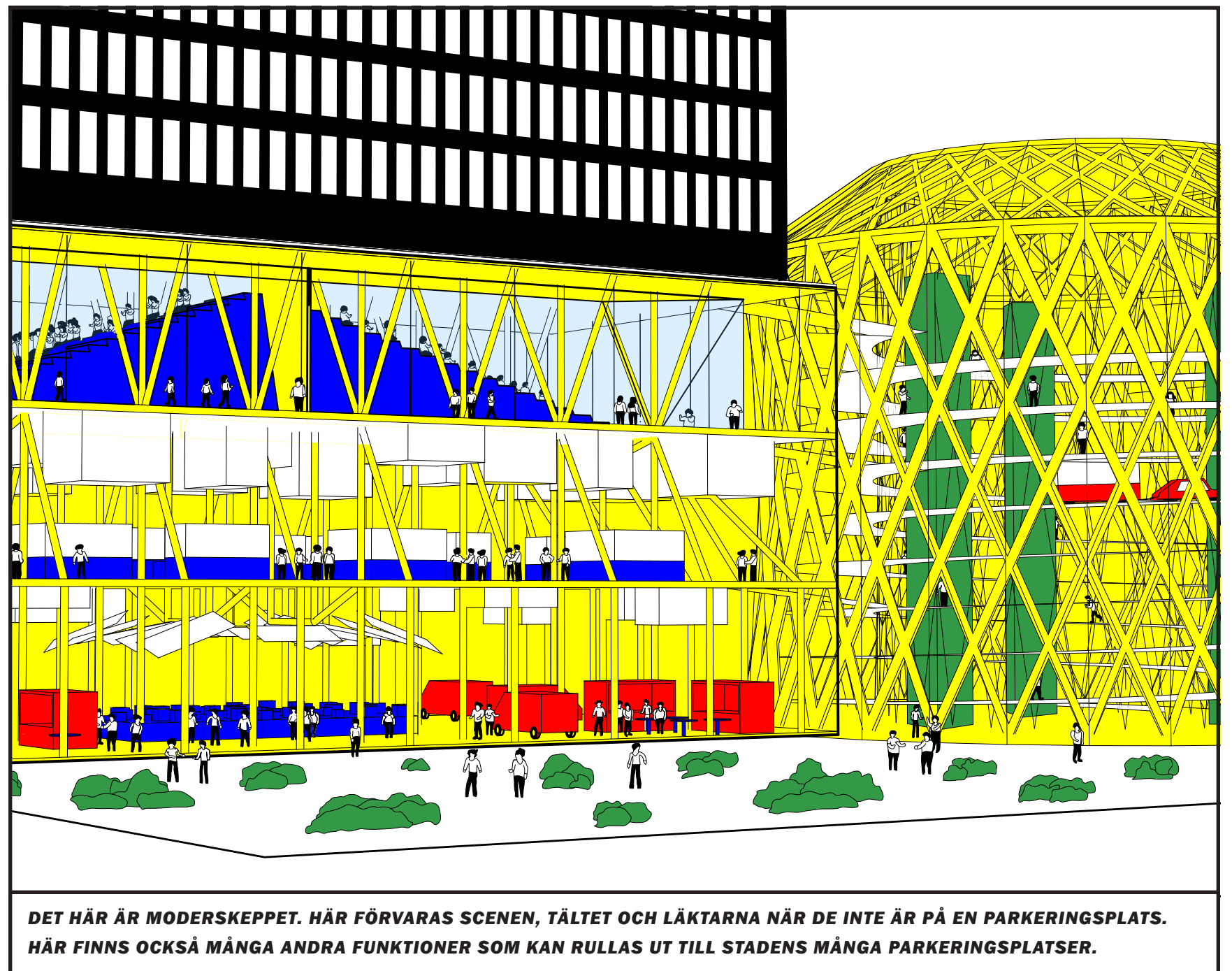
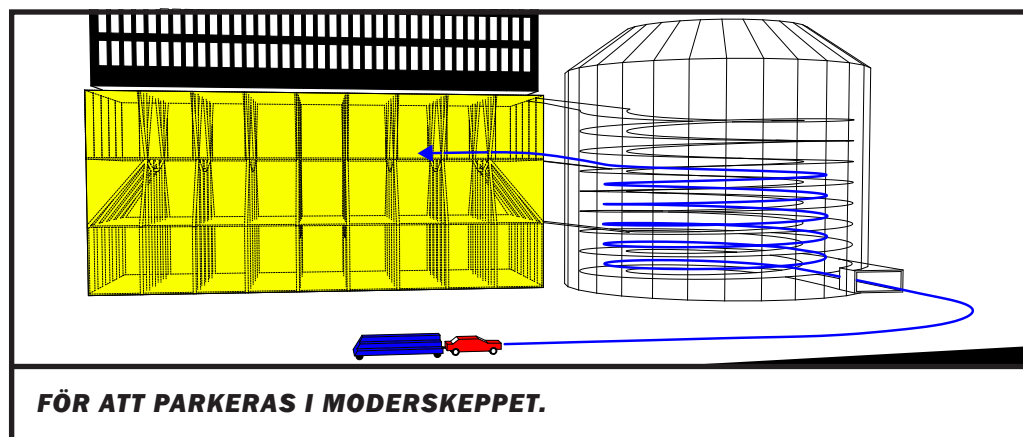
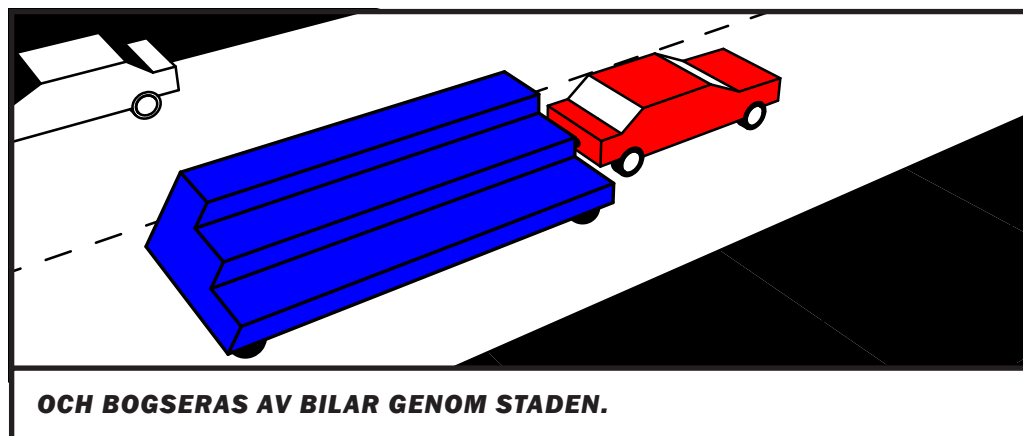
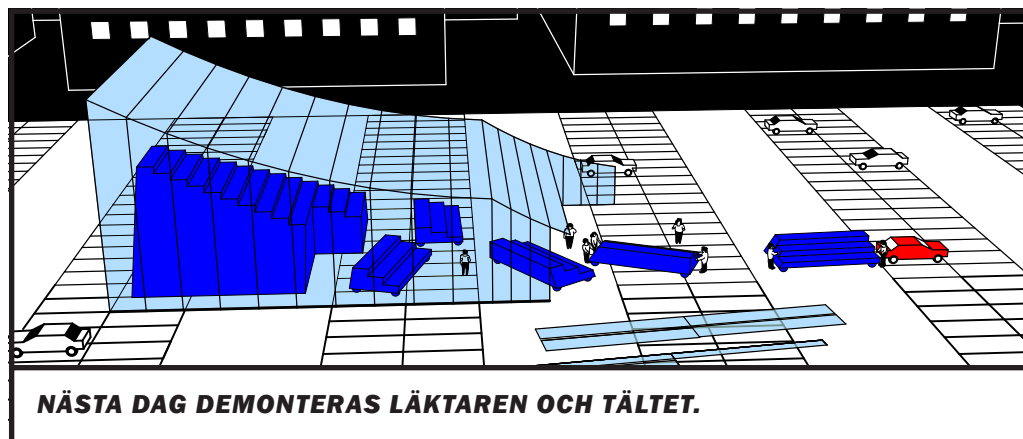
M O D E R S K E P P E T

Kurs: Kandidatarbete i
Arkitektur och teknik

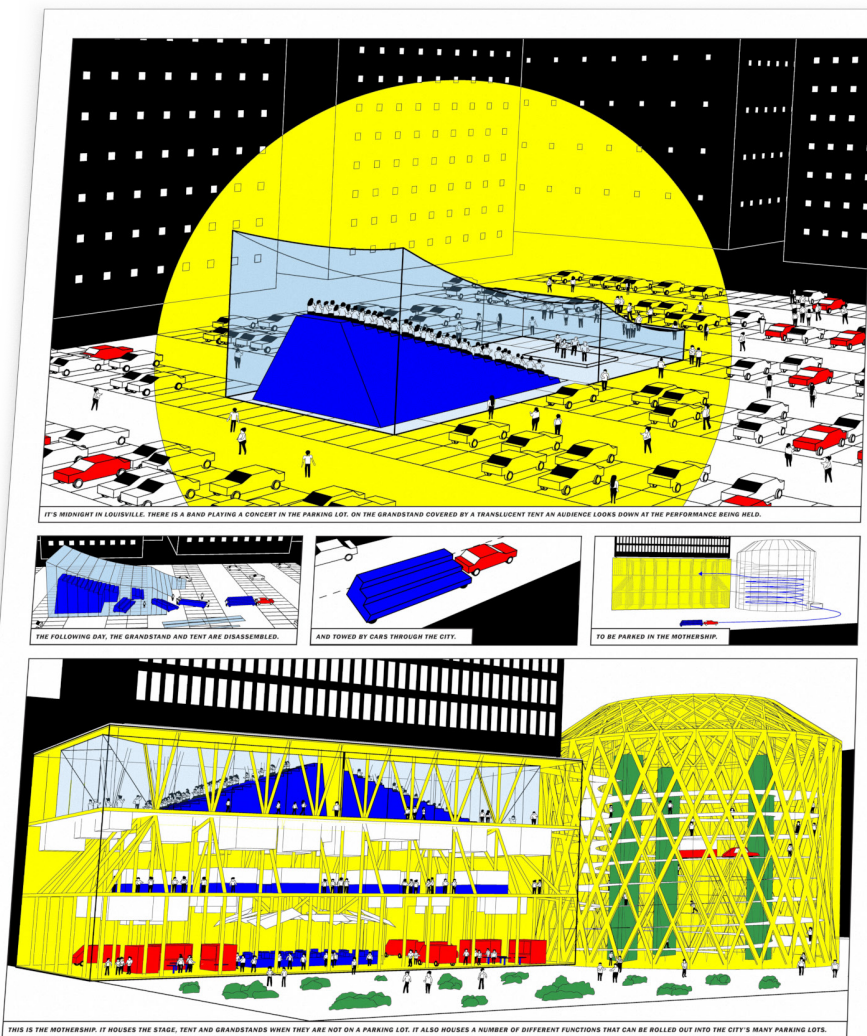
Lärare: Peter Christensson
Morten Lund
Wolfgang Kropp
Jan Gustén

Årskurs: 3:e, våren 2019

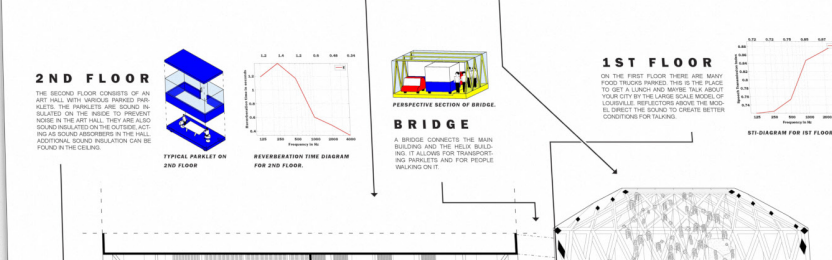
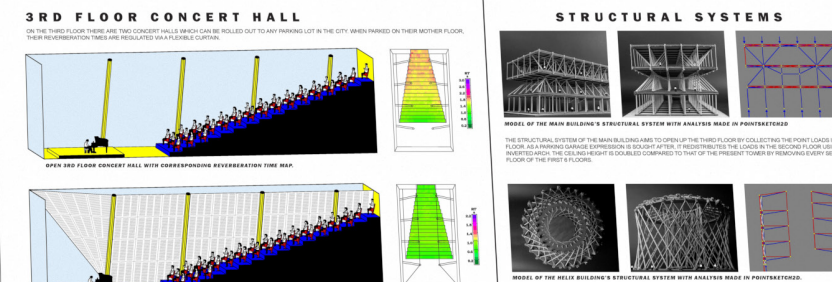
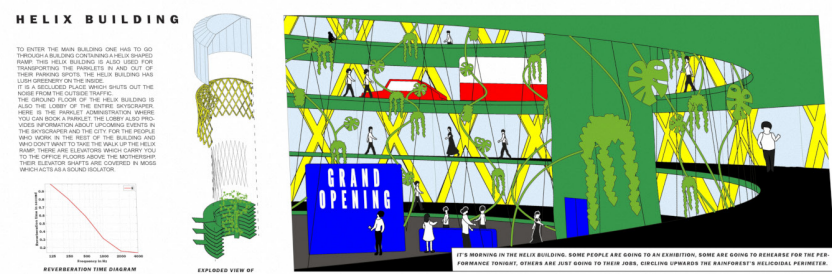
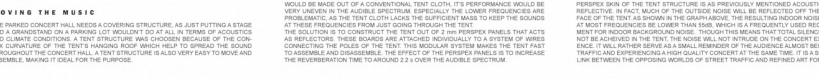
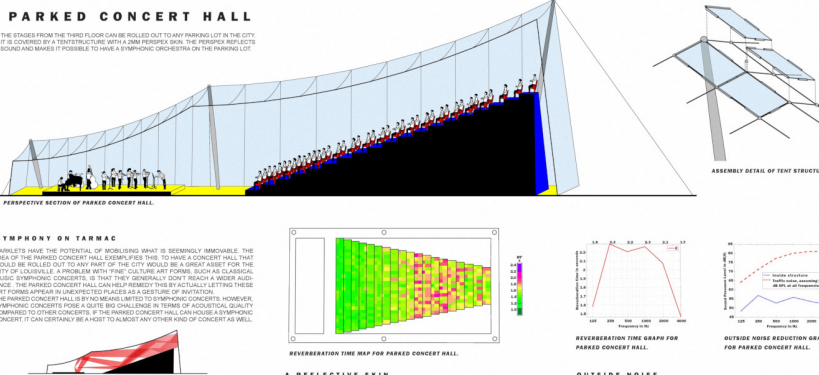
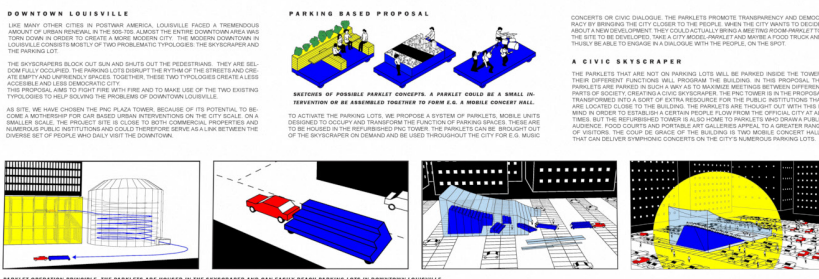
Grupp medlemmar: Axel Larsson
Mattias Udén
Guy Favill (akustiker)

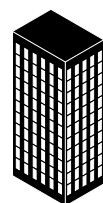


Presentation

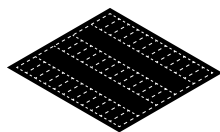


THE MOTORSHIP





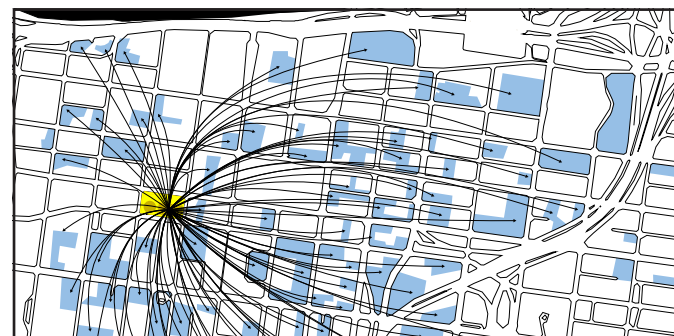
+



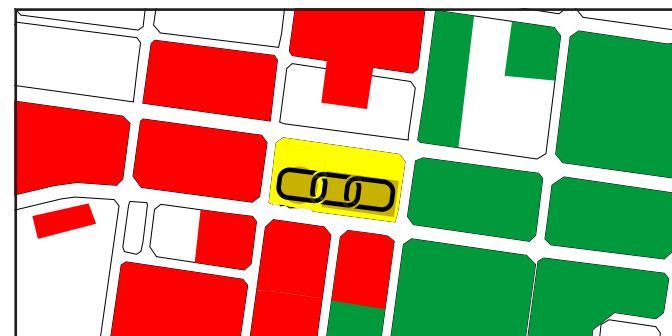
PARKERINGAR & SKYSKRAPOR: EN BERÄTTELSE OM TVÅ TYPOLOGIER



DET HÄR ÄR EN KARTA ÖVER DOWNTOWN LOUISVILLE SOM VISAR ÖVERFLÖDET AV PARKERINGSPLATSER (BLÅTT) OCH PNC-TORNET (GULT).



PARKLETS SOM FÖRVARAS I DET RENOVERADE PNC-TORNET KAN NÅ OCH AKTIVERA PARKERINGSPLATSER I HELA DOWNTOWN OMRÅDET.



PNC-TORNET SOM EN LÄNK. OFFENTLIGA INSTITUTIONER I RÖTT, KOMMERSELLA LOKALER I GRÖNT OCH PNC TORNET I GULT.

CONCERT HALL + AUDITORIUM

ART HALL + CONFERENCE

FOOD COURT + CITY MODEL

NÄR PARKLETSEN INTE ÄR PÅ EN PARKERINGSPLATS PARKERAS DE I PNC-TORNET. DERAS OLIKA FUNKTIONER KORSPROGRAMMERAR TORNET.

DOWNTOWN LOUISVILLE

Liksom många andra städer i efterkrigstidens Amerika mötte Louisville en enorm stadsförnyelse på 50-70 talet. Nästan hela Downtown området revs för att skapa en modernare stad. Det moderna Downtown i Louisville består mestadels av två problematiska typologier: skyskrapan och parkeringsplatsen.

Skyskraporna blockerar solen och stänger ute fotgängarna. De är sällan fullbelagda. Parkeringsplatserna stör gatornas rytm och skapar tomma och ovänliga utrymmen. Tillsammans skapar dessa två typologier en mindre tillgänglig och mindre demokratisk stad.

Detta förslag syftar till att bekämpa eld med eld och utnyttja de två befintliga typologierna för att hjälpa till att lösa problemen i Downtown Louisville.

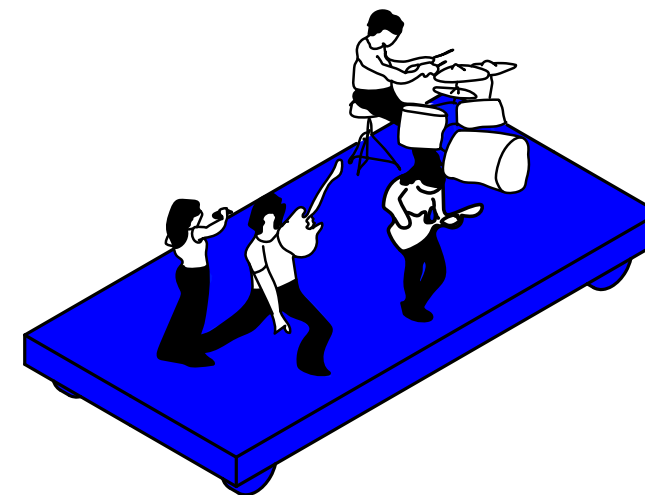
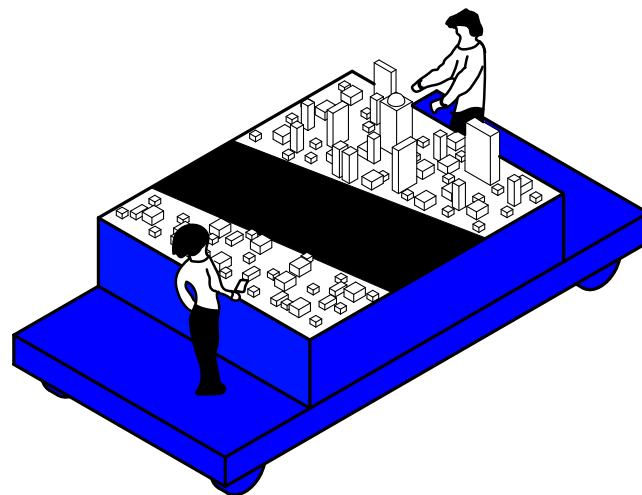
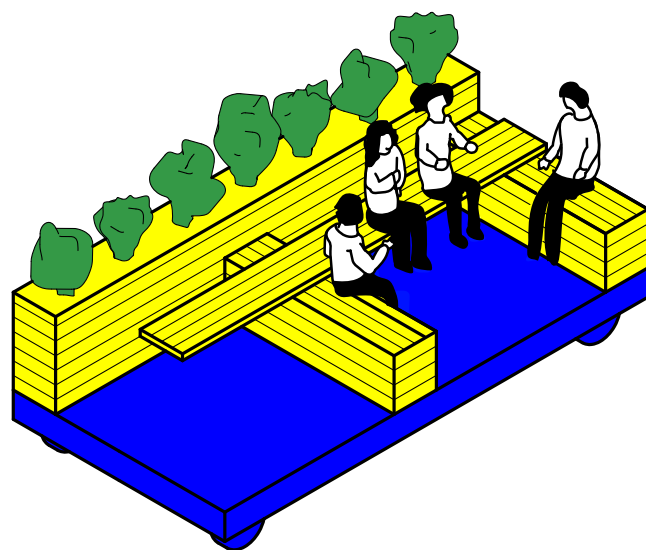
Som plats har vi valt PNC Plaza Tower, på grund av dess potential att bli ett moderskepp för bilbaserade stadsinterventioner på stadskalan. I mindre skala ligger projektplatsen nära både kommersiella fastigheter och många offentliga institutioner och kan därför fungera som en länk mellan de olika typerna av människor som dagligen besöker Downtown.

LÖSNING FÖR PARKERINGARNA

För att aktivera parkeringsplatserna föreslår vi ett system av parklets, mobila enheter som är utformade för att uppta och omforma parkeringsplatsernas funktion. Dessa ska vara inrymda i det renoverade PNC-tornet. Parkletsen kan tas ut från skyskrapan på begäran och användas i hela staden för t.ex. musikkonserter eller medborgardialog. Parkletsen främjar öppenhet och demokrati genom att föra staden närmare människorna. När staden vill bestämma sig för en ny stadsutveckling kan de faktiskt ta med sig en mötesrumsparklet till det område som ska utvecklas, ta med en parklet med en modell över staden och kanske en foodtruck och på så sätt kunna engagera sig i en dialog med folket på plats.

EN SKYSKRAPA FÖR MEDBORGARNA

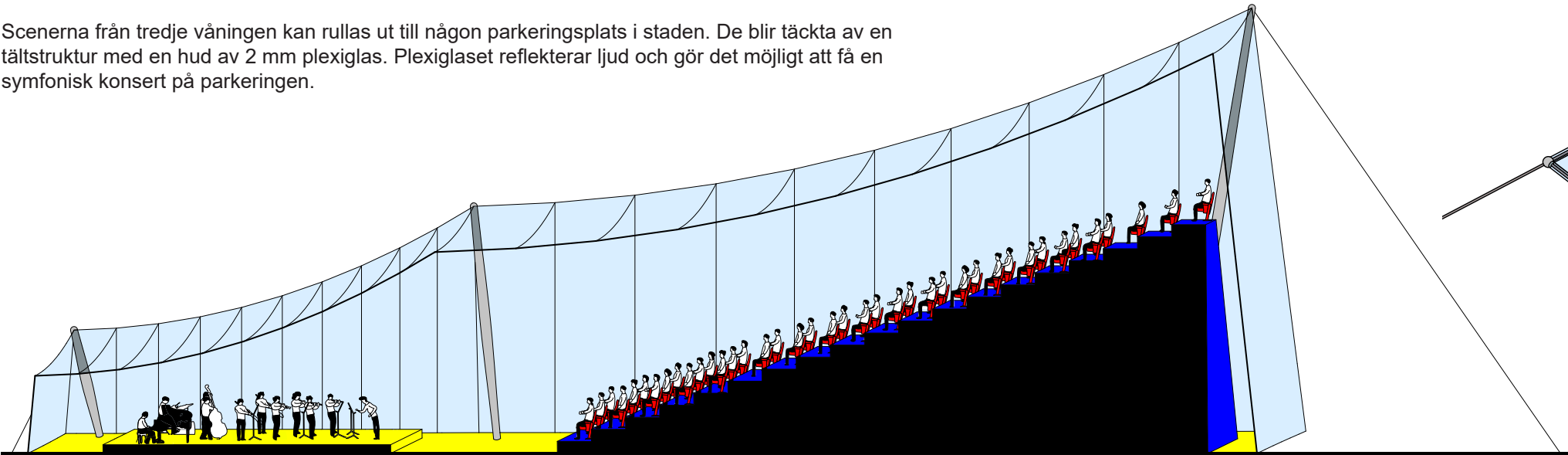
Parkletsen som inte finns på parkeringsplatser kommer att parkeras inuti tornet. Deras olika funktioner kommer att programmera byggnaden. I detta förslag parkeras parkletsen på ett sätt som maximerar möten mellan olika delar av samhället och skapar en skyskrapa för medborgarna. PNC-tornet är i förslaget omvandlat till en slags extra resurs för de offentliga institutionerna som ligger nära byggnaden. Parkletsen är tänkt med detta i åtanke för att etablera ett visst flöde av folk från de offentliga institutionerna hela tiden. Men det renoverade tornet är också hem för parklets som drar en allmän publik. Food Courts och portabla konstgallerier lockar ett större antal besökare. Byggnadens höjdpunkt är två mobila konsertsalar som kan leverera symfoniska konserter på stadens många parkeringsplatser.



SKISSER ÖVER MÖJLIGA KONCEPT FÖR PARKLETS. EN PARKLET KAN VARA ETT LITET INGRIPANDE ELLER SÄTTAS IHOP FÖR ATT TILLSAMMANS BILDA T.EX. EN MOBIL KONSERTHALL

PARKERAD KONSERTHALL

Scenerna från tredje våningen kan rullas ut till någon parkeringsplats i staden. De blir täckta av en tältstruktur med en hud av 2 mm plexiglas. Plexiglaset reflekterar ljud och gör det möjligt att få en symfonisk konsert på parkeringen.



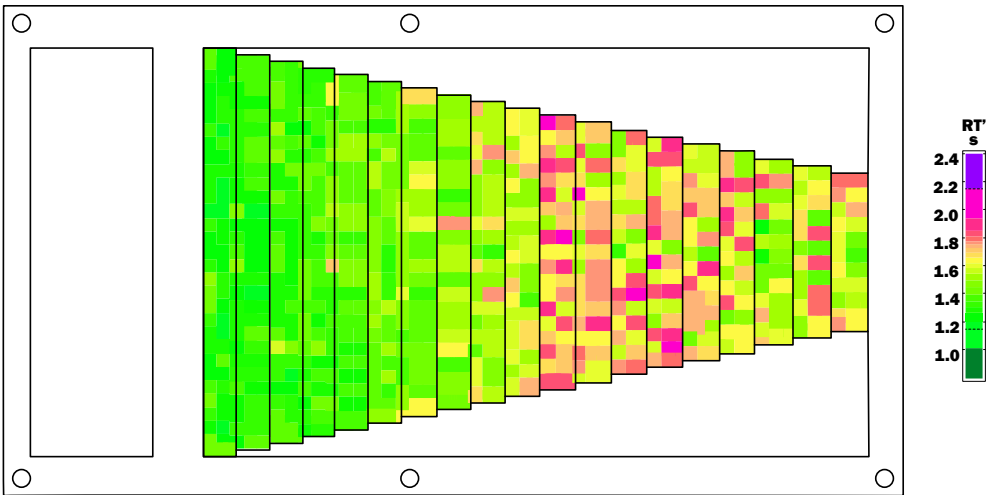
PERSPEKTIVSEKTION AV DEN PARKERADE KONSERTHALLEN

SYMFONI PÅ ASFALT

Parklets har potentialen att göra det som verkar oflexibelt flexibelt. Idén om den parkerade konserthallen exemplifierar detta. Att ha en konserthall som kan rullas ut till vilken del av staden som helst skulle vara en stor tillgång för Louisville. Ett problem med “fina” kulturkonstformer, såsom klassiska symfoniska konserter, är att de i allmänhet inte når en bredare publik. Den parkerade konserthallen kan hjälpa till med att avhjälpa detta genom att faktiskt låta dessa konstformer visas på oväntade ställen som en inbjudande gest.

Den parkerade konserthallen är inte begränsad till symfoniska konserter. Symfoniska konserter utgör dock en ganska stor utmaning när det gäller akustisk kvalitet jämfört med andra konserter. Om den parkerade konserthallen fungerar för en symfonisk konsert kan den med små modifikationer hålla för nästan alla andra konserter också.

Den parkerade konserthallen behöver en täckande struktur, eftersom det med hänsyn till akustik och klimatförhållanden inte bara går att placera en scen och en läktare på en parkeringsplats. En tältstruktur valdes på grund av den konvexa krökningen från tältets hängande tak som bidrar till att sprida ljudet i hela konserthallen. En tältstruktur är också mycket lätt att flytta och montera, vilket gör den idealisk för ändamålet.

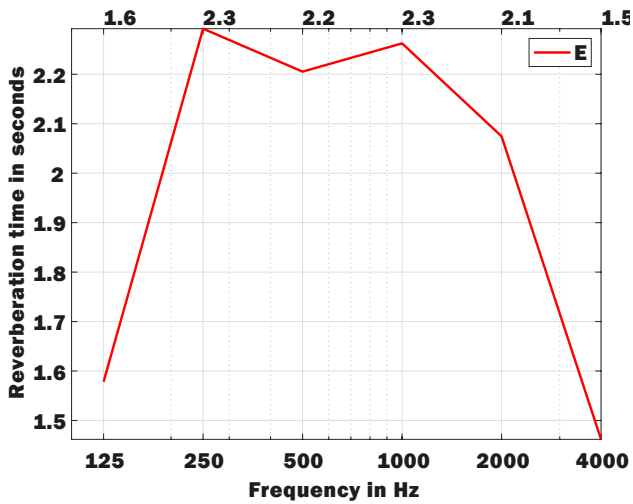


KARTA ÖVER EFTERKLANGSTIDEN FÖR DEN PARKERADE KONSERTHALLEN

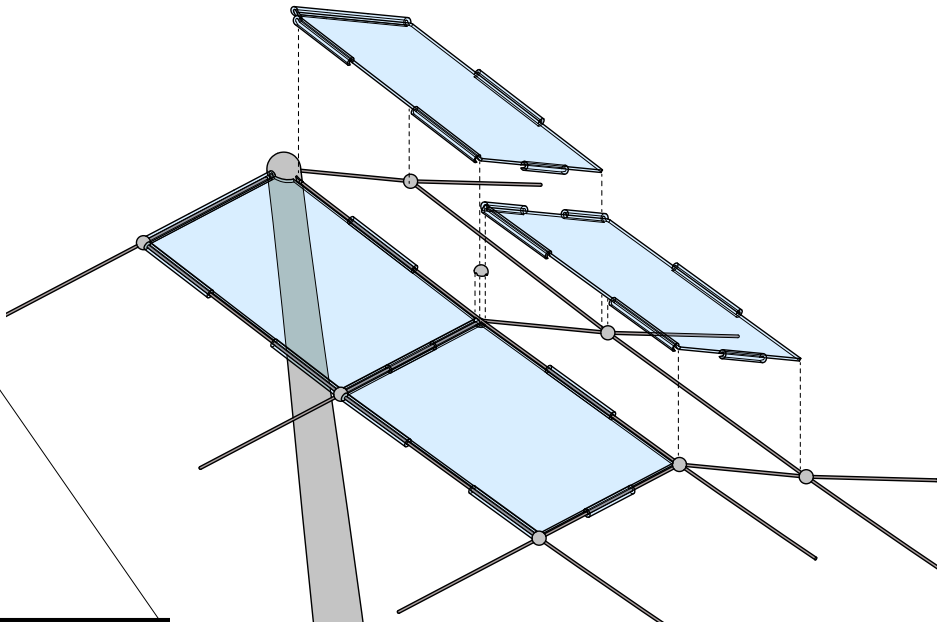
EN REFLEKTERANDE HUD

Den viktigaste akustiska frågan med tältstrukturer är att få efterklangstiden tillräckligt lång. För att skapa en bra akustisk kvalitet för en symfonisk konsert måste efterklangstiden vara minst 2 sekunder. Om tältet skulle vara tillverkat av en konventionell tältduk, skulle ljudet bli mycket ojämnt. Särskilt de lägre frekvenserna är problematiska, eftersom tältduken inte har tillräcklig massa för att förhindra ljuden vid dessa frekvenser från att bara gå igenom tältet.

Lösningen är att bygga tältet av 2 mm plexiglas-paneler som fungerar som reflektorer. Dessa paneler är fästa individuellt på ett system av vajrar som förbinder tältets stolpar. Detta modulära system gör så tältet går snabbt att montera och demontera. Effekten av plexiglas-panelerna är att de ökar efterklangstiden till cirka 2,2 sekunder över hörselspektret.



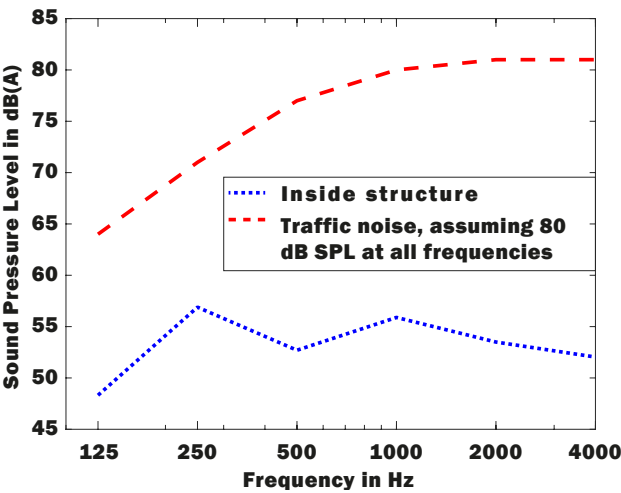
EFTERKLANGSTID FÖR DEN PARKERADE KONSERTHALLEN



MONTERINGSDETALJ FÖR TÄLTET

BULLER

Ett uppenbart potentiellt problem med att placera en konserthall på en parkeringsplats är ljudet från den omgivande trafiken. Bilar ger upphov till mycket ljud och detta är ett viktigt att ta i beaktning för konsertens upplevelse. Tältstrukturen är som tidigare nämnt akustiskt reflekterande. I själva verket kommer mycket av det yttre bullret att reflekteras från tältets yta. Som det framgår av diagrammet ovan kommer det resulterande bullret inomhus i de flesta frekvenser att vara lägre än 55 dB, vilket är ett vanligt gränsvärde för buller inomhus. Även om detta innebär att total tystnad inte uppnås i tältet, kommer bullret inte att inkräkta på konsertupplevelsen. Det kommer snarare att fungera som en liten påminnelse om att publiken nästan är i trafiken och upplever en högkvalitativ konsert samtidigt. Det är en subtil länk mellan vägtrafikens och raffinerade konstformers motsatta världar.

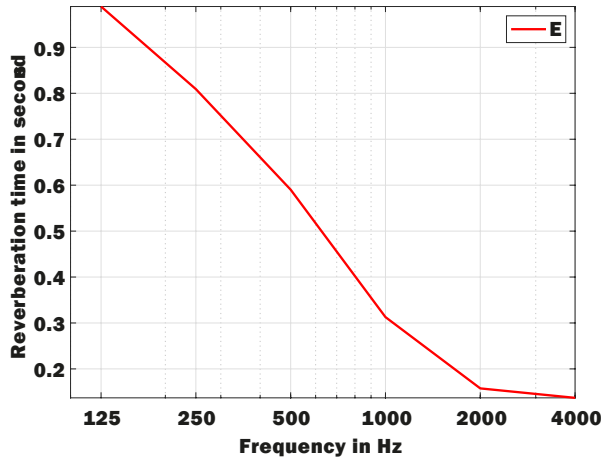


BULLERREDUKTION FÖR DEN PARKERADE KONSERTHALLEN

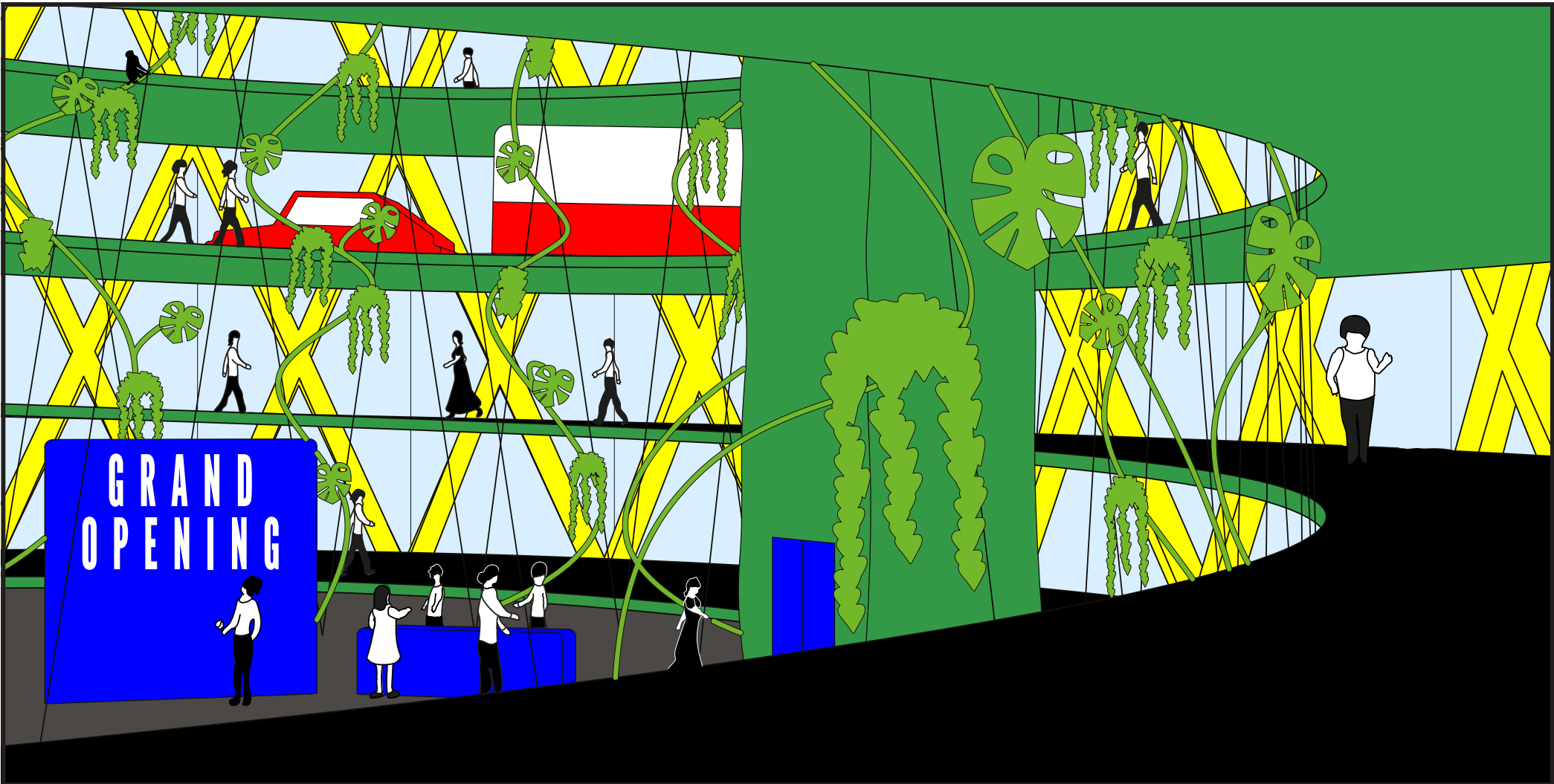
HELIXBYGGNADEN

För att komma in i huvudbyggnaden måste man gå igenom en byggnad som innehåller en helixformad ramp. Denna helixbyggnad används också för att transportera parkletsen in och ut från sina parkeringsplatser. Helixbyggnaden har en frodig grönska på insidan. Det är en avskild plats som stänger ute bullret från trafiken.

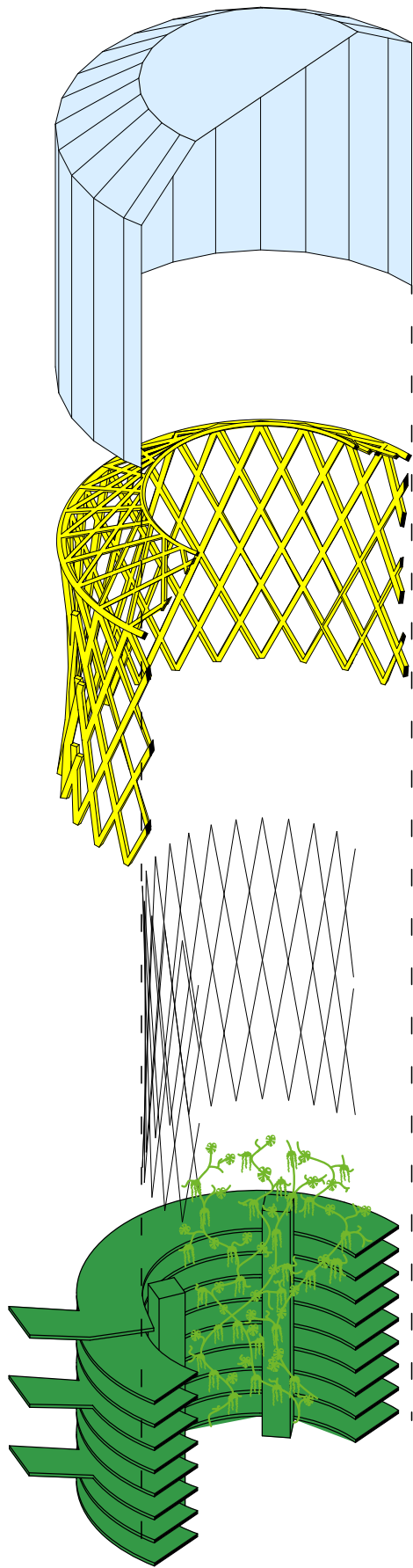
Bottenvåningen i Helixbyggnaden är också lobbyn på hela skyskrapan. Här är parklet administrationen där du kan boka en parklet. Lobbyn ger också information om kommande händelser i skyskrapan och staden. För de personer som arbetar i resten av byggnaden och som inte vill gå upp för helixrampen, finns det hissar som leder dig till kontorsvåningarna ovanför moderskeppet. Deras hisschakt är täckta av mossor som fungerar som en ljudabsorbent.



EFTERKLANGSTID FÖR HELIXBYGGNADEN

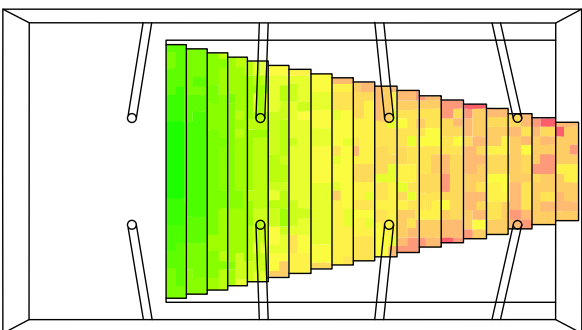


DET ÄR MORGON I HELIXBYGGNADEN. NÅGRA MÄNNISKOR ÄR PÅ VÄG MOT EN UTSTÄLLNING, NÅGRA SKA REPA INFÖR KVÄLLENS FÖRESTÄLLNING OCH ANDRA SKALL BARA TILL SINA VANLIGA JOBB. DE CIRKLAR ALLA UPPÅT I DEN SKRUVADE REGNSKOGEN.

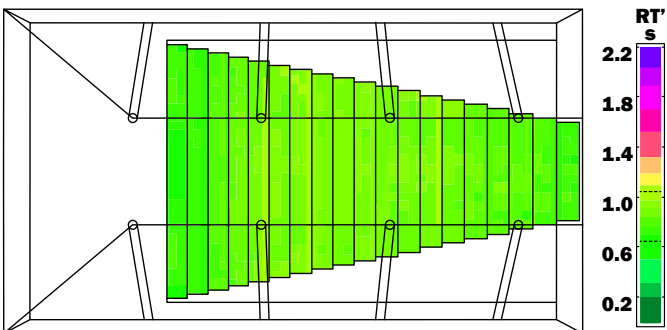


SPRÄNGSKISS ÖVER HELIXBYGGNADEN

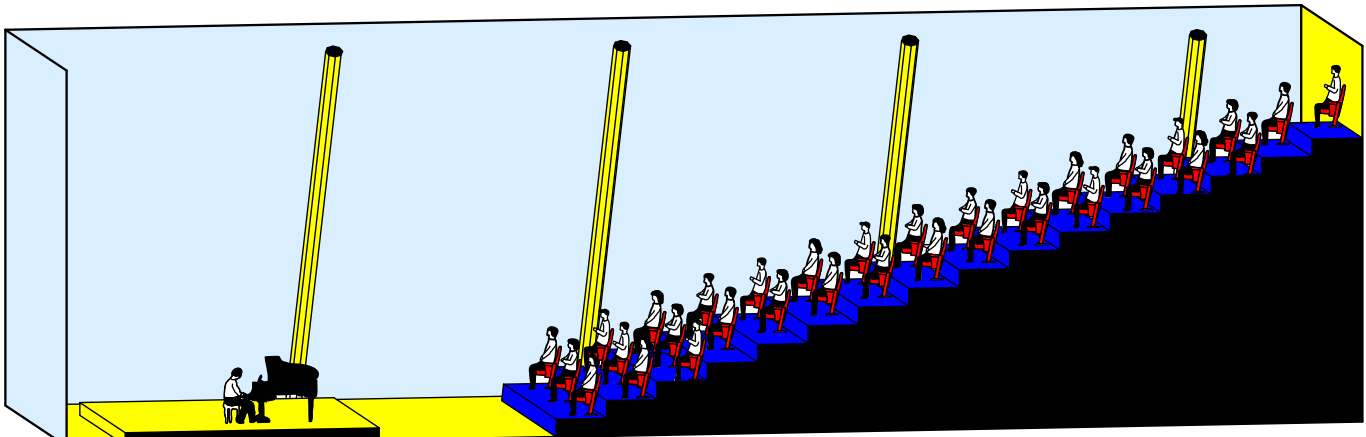
3:E VÅNINGENS KONSERTHALL STRUKTURELLA SYSTEM



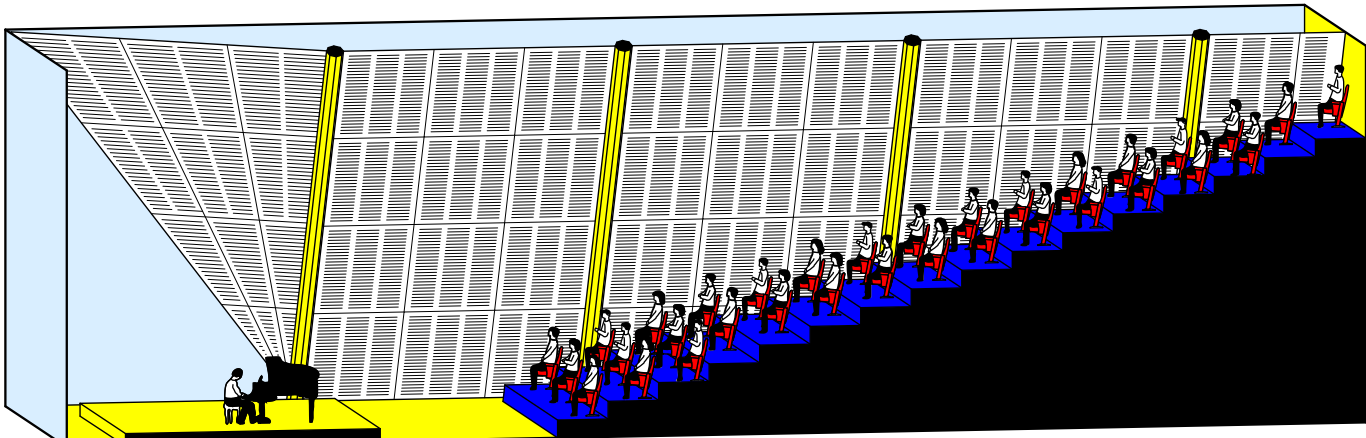
KARTA ÖVER EFTERKLANGSTIDEN FÖR ÖPPEN KONSERTHALL



KARTA ÖVER EFTERKLANGSTIDEN FÖR STÄNGD KONSERTHALL

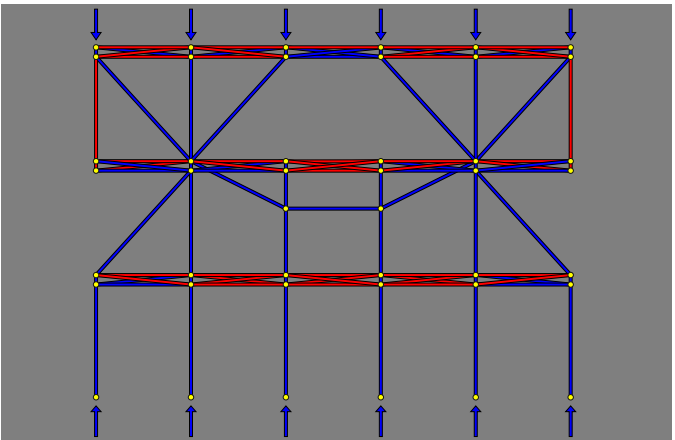


PERSPEKTIVSEKTION FÖR DEN ÖPPNA KONSERTHALLEN



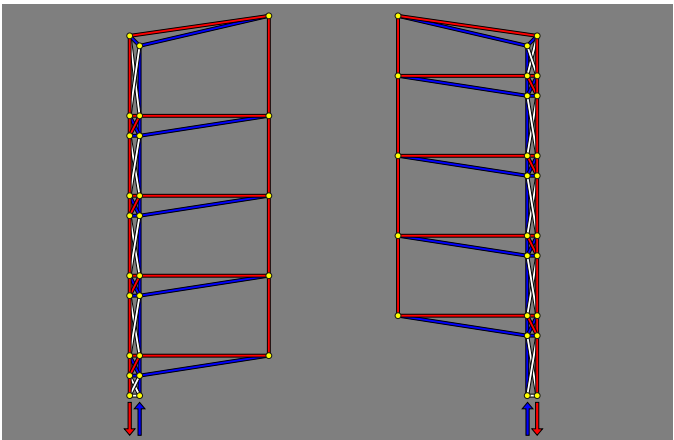
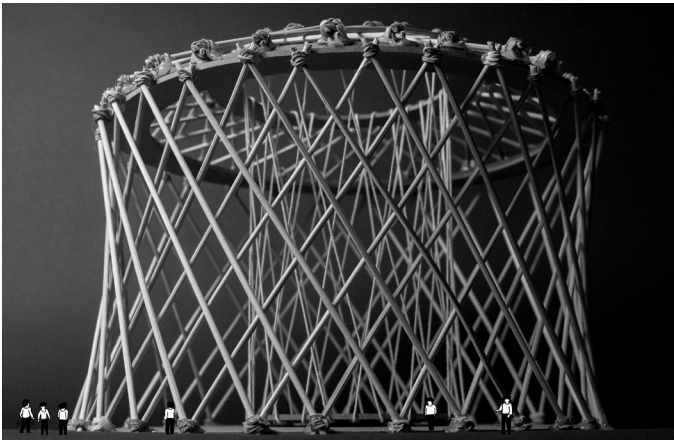
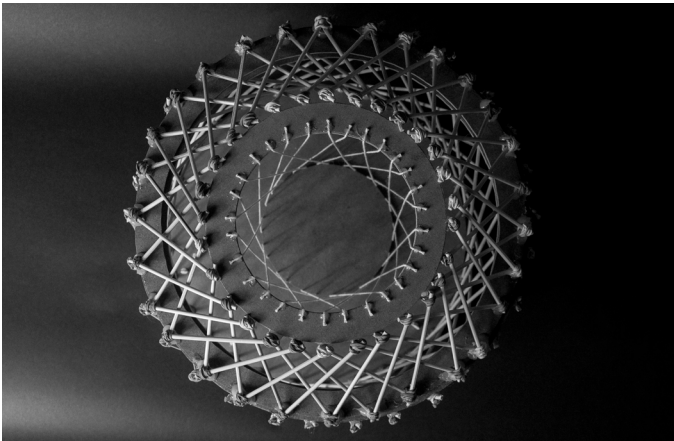
PERSPEKTIVSEKTION FÖR DEN STÄNGDA KONSERTHALLEN

På den tredje våningen finns två konserthallar som kan rullas ut till vilken parkeringsplats som helst i staden. När de är parkerade på sin modervåning regleras deras efterklangstider via en flexibel gardin.



MODELL ÖVER HUVUDBYGGNADENS STRUKTURELLA SYSTEM MED ANALYS GJORD I POINTSKETCH2D

Huvudbyggnadens strukturella system syftar till att öppna upp tredje våningen genom att samla punktbelastningarna i golvet. Eftersom ett parkeringshus liknande uttryck är eftertraktat, omfördelas lasterna i andra våningen med hjälp av inverterade valv. Takhöjden fördubblas jämfört med det nuvarande byggnaden genom att varannan våning tas bort från de sex första våningarna.

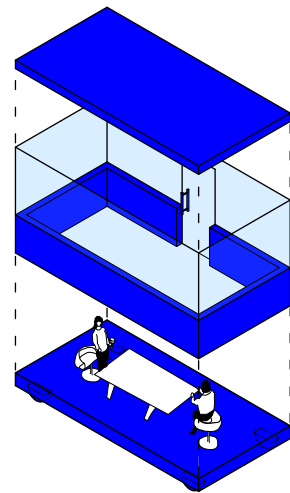


MODELL ÖVER HELIXBYGGNADENS STRUKTURELLA SYSTEM MED ANALYS GJORD I POINTSKETCH2D

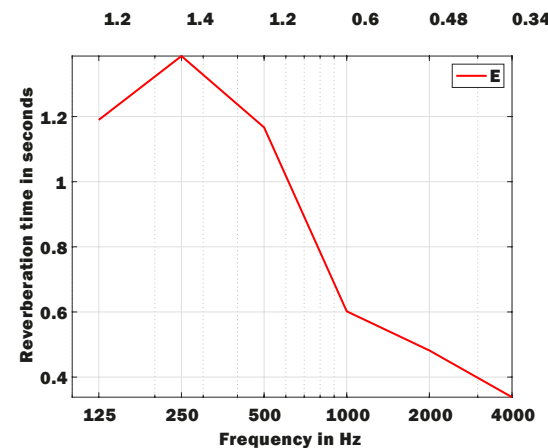
Helixbyggnadens strukturella system bygger på en hyperboloid, en anticlastisk och stabil yta som kan konstrueras från raka delar. Strukturen har en yttre hyperboloid i tryck och en inre hyperboloid i drag som hängs från den yttre.

2 : A VÅNINGEN

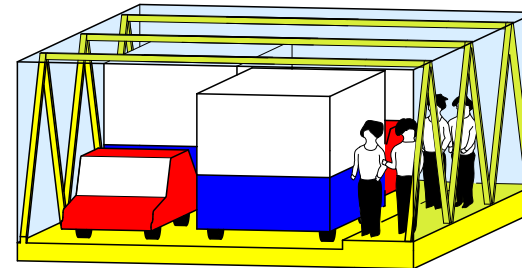
Andra våningen består av en konsthall med olika parkerade parklets. Parkletsen är ljudisolerade på insidan för att förhindra ljud i konsthallen. De är också ljudisolerade på utsidan, som fungerar som ljudabsorbenter i hallen. Ytterligare ljudisolering finns i taket.



TYP PARKLET PÅ 2:A VÅNINGEN



EFTERKLANGSTID FÖR 2:A VÅNINGEN



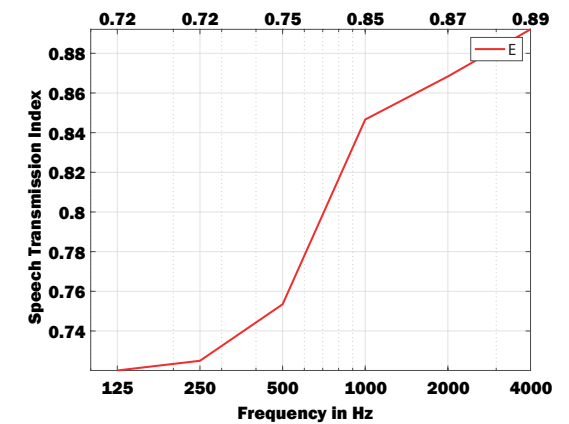
PERSPEKTIVSEKTION ÖVER BRON

BRON

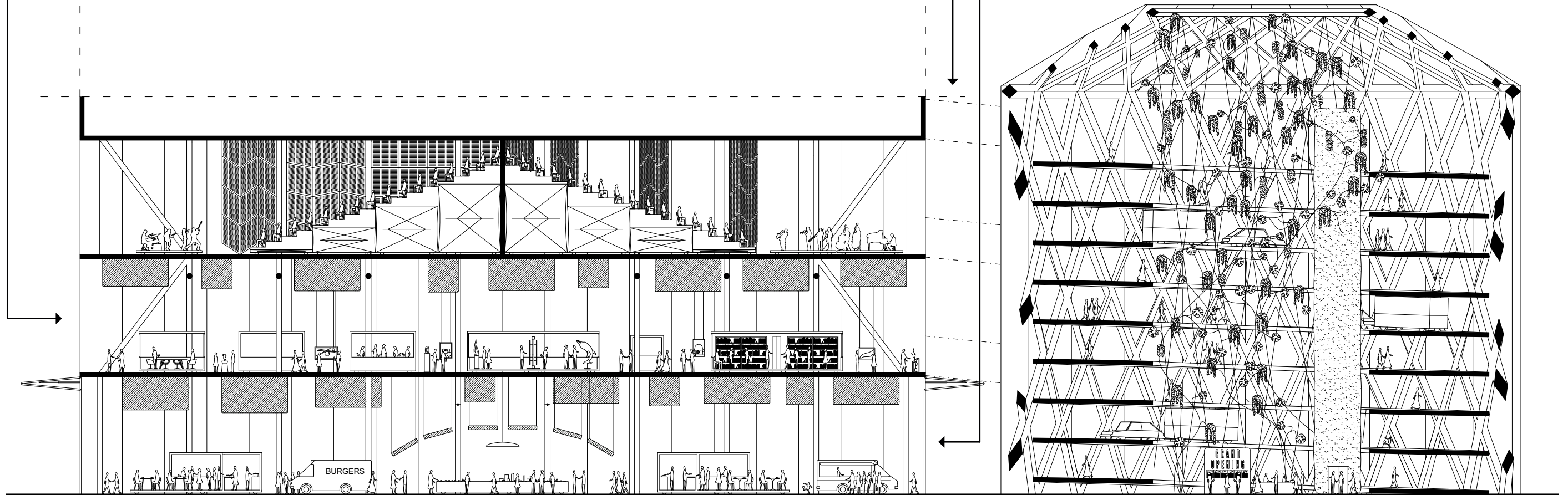
En bro förbinder huvudbyggnaden och Helixbyggnaden. Detta möjliggör transport av parklets och för människor att gå på den.

1 : A VÅNINGEN

På första våningen finns många food trucks parkerade. Det här är platsen att ta en lunch och kanske prata om din stad bredvid den stora modellen över Louisville. Reflektorer över modellen riktar ljudet för att skapa bättre förutsättningar att prata.



STI-DIAGRAM FÖR 1:A VÅNINGEN



MILJÖPROGRAM

Moderskeppet är en renoverad skyskrapa i centrala Louisville. Det syftar till att vara en skyskrapa för medborgarna som förbinder staden och underlättar dialogen mellan invånarna. Den används också för att lagra parklets, mobila ingrepp som kan placeras på parkeringsplatser i hela staden. Dessa parklets skall bogseras med bilar. Något som kan vara mycket problematiskt eftersom bilarna kommer att öka koldioxidnivåerna och införa utsläpp inomhus. Eftersom byggnaden arbetar med parkeringshuset typologi är det inte ett problem att ha stora tekniska installationer synliga i byggnaden, effekten liknar den som uppnåtts i HSB living lab.

Detta inomhusklimatprogram definierar klimatet i skyskrapan själv. Parkletsens klimat kommer att utelämnas, eftersom de kan variera kraftigt med typen av parklet.

MILJÖASPEKTER

Byggnaden syftar till att få en låg inverkan på miljön genom att återanvända en stor del av byggnadsstrukturen och genom att göra noggranna livscykelanalyser (LCA) vid val av material och installationer. Mestadels bör lokala material och entreprenörer användas för att minimera transporten om transporten inte motiveras av LCA. Det är också viktigt att minimera energianvändningen i byggnaden, både när det gäller värme och el. Den årliga användningen av värmeenergi bör begränsas till 35 kwh / (m ^ 2BTA år). Årlig användning av elektrisk energi bör begränsas till 60 kwh / (m ^ 2BTA år). Ventilationssystemet bör också använda en värmeväxlare med en effekt på minst 0,7.

Klimatet i Louisville varierar hela året men är i allmänhet ganska varmt vilket leder till att under året kommer behoven av kylning att vara större än de för uppvärmning. Fasaden består mestadels av fönster vilket innebär att det är nödvändigt att ha solskyddspaneler för att hålla temperaturen nere. Ett kylsystem kommer trots detta att behövas för att uppnå kraven på det termiska klimatet. Betong är ett material som kräver mycket energi när det skapas och det är därför positivt att vi kan återanvända ganska mycket av det gamla strukturella systemet i byggnaden. Vi river dock fortfarande ut våningar samt några kolumner och allt detta material måste transporteras från platsen. Eftersom det lastbärande systemet fortfarande är i betong med hög värmekapacitet kommer detta att minska effektivitetsbehoven för uppvärmnings- och kylsystemet.

AKUSTISKA KRAV

1:A VÅNINGEN

På första våningen önskas en känsla av marknadsplats. I mitten borde det vara möjligt att ha en konversation. Ljudnivåer i mitten ska inte störa tal, men i allmänhet accepteras en högre ljudnivå i den här delen av byggnaden. Detta innebär att efterklangstiden ska vara lägre än 1 s, tydligheten över 4 dB och ljudstyrkan 0-15 dB för de flesta frekvenser.

2:A VÅNINGEN

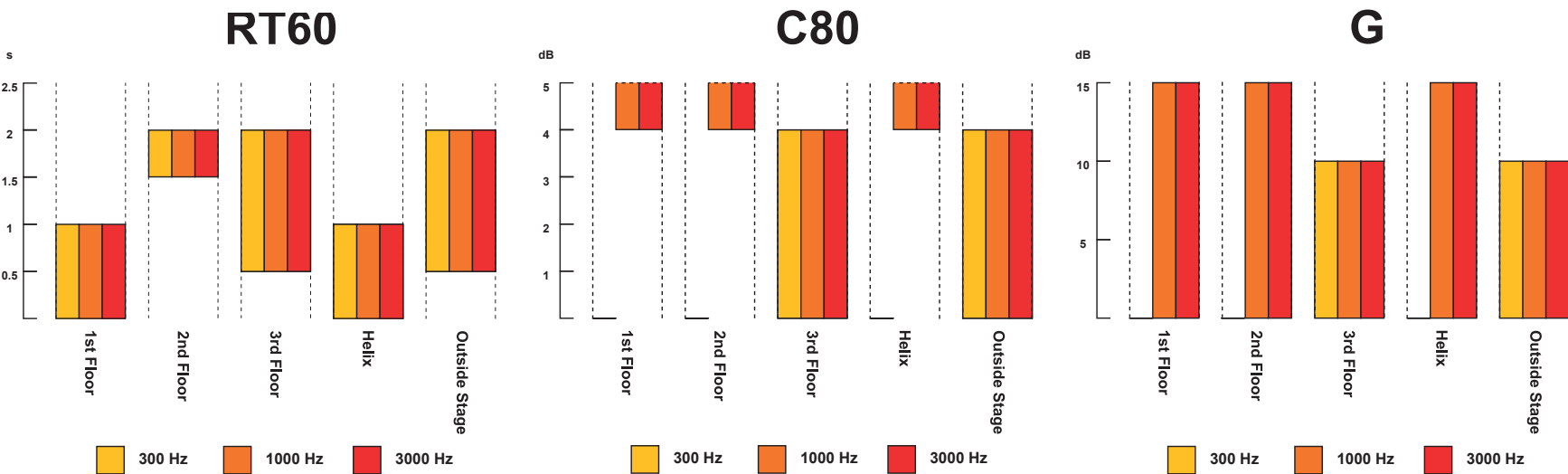
På andra våningen finns ett konstgalleri och parkerade parklets med olika funktioner. Det ska vara möjligt att prata i galleriet, men det borde inte vara för högljudd. Ljud från inuti parkletsen borde inte störa galleristerna. Efterklangstiden kan vara cirka 1,5-2 s (eftersom den höga efterklangstiden kommer att uppmuntra människor att vara tysta), klarhet över 4 dB och ljudstyrkan 0-15 dB för de flesta frekvenser.

3:E VÅNINGEN

På tredje våningen finns två konserthallar med scener för tal och musik. Bullernivån bör hållas till ett minimum. Ljudvis betyder det att efterklangstiden ska kunna variera mellan 0,5-2 s, klarheten under 4 dB och ljudstyrkan 0-10 dB för alla frekvenser.

HELIXBYGGNADEN

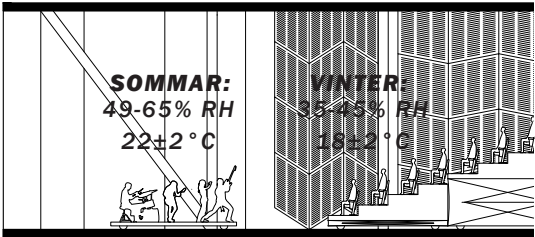
Helixbyggnaden är akustiskt separerad från omvärlden. Det är tänkt att den skall upplevas som ett lugnt lugnt ställe. Nivån av bakgrundsbrus bör vara ganska lågt. Här bör efterklangstiden vara lägre än 1 s, tydligheten över 4 dB och ljudstyrkan 0-15 dB för de flesta frekvenser.



KLIMATKRAV

3:E VÅNINGEN

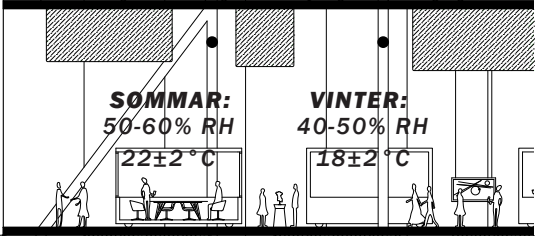
I konserthallarna på tredje våningen ska publiken ha en bra musikalisk upplevelse. Klimatet är också en mycket viktig faktor för att skapa denna upplevelse. Konserthallarna rymmer 300 personer vardera. Överväganden gällande inomhusklimatet kommer härledas ifrån detta.



KLIMATKRAV FÖR 3:E VÅNINGEN

2:A VÅNINGEN

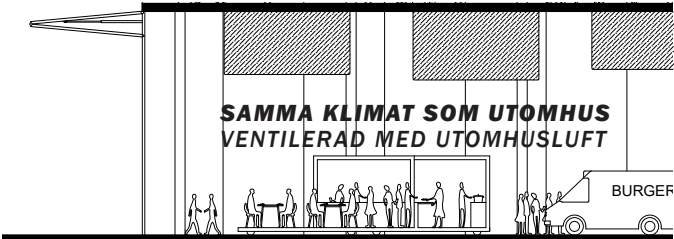
Konsthallen på andra våningen sätter vissa begränsningar på inomhusklimatet. Konsthallen är huvudsakligen tänkt att visa konst som inte vanligtvis visas i vanliga muséer, men klimatbegränsningarna ska möjliggöra att visa även mycket känsliga föremål.



KLIMATKRAV FÖR 2:A VÅNINGEN

1:A VÅNINGEN

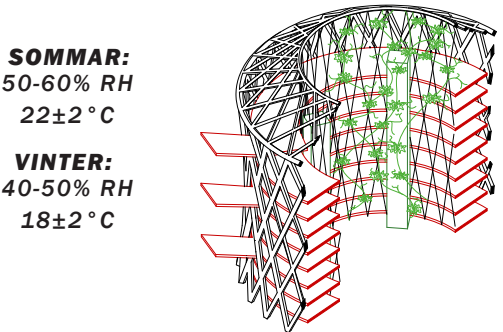
Den första våningen är tänkt att vara en förlängning av gatan och är därför tänkt att ventileras med utomhusluft. Den ska inte luftkonditioneras om inte utetemperaturen är mycket hög eller låg. Då kan dörrarna på första våningen stängas och skapa ett kontrollerbart klimat.



KLIMATKRAV FÖR 3:E VÅNINGEN

HELIXBYGGNADEN

Helixbyggnaden ska värmas året runt. Den är tänkt att ha ett bra klimat för de människor som passerar igenom den och upplever lugnet. Mossan i byggnaden fungerar som en akustisk dämpare och hjälper även till att kontrollera byggnadens relativa fuktighet. Effekten av att använda mossor som en luftfuktare och luftrenare är inte helt etablerad och kräver en separat undersökning.



KLIMATKRAV FÖR HELIXBYGGNADEN

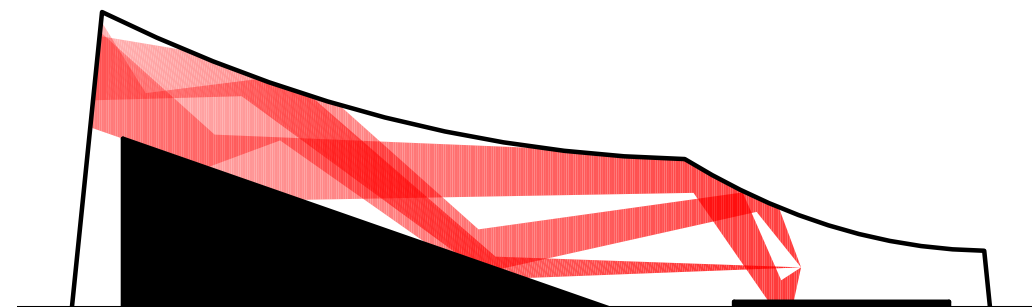
DISKUSSION

De akustiska kraven har studerats mer detaljerat under projektet och det borde inte vara något problem att uppfylla dem. Rumsakustiken i olika delar av byggnaden har analyserats och de uppfyller kraven. Det bör vara ganska lätt att rengöra byggnaden eftersom allt i det är baserat på parklets och därmed rörliga. En närmare titt måste göras vid ingången till Helixbyggnaden för att se till att varken folket eller parkletsen leder in för mycket smuts. Den största tekniska utmaningen kommer att vara att se till att ventilationssystemet kommer att kunna hantera de körande bilarna, men samtidigt kommer elbilar sannolikt att bli vanligare. Det finns också några problem med brandsäkerhet som behöver åtgärdas. Den mest kritiska är att all vertikal kommunikation går genom Helixbyggnaden. Det behöver åtminstone finnas en mindre trappa och en brandsäker hiss i andra änden av byggnaden. Det är också nödvändigt att dela upp byggnaden i olika brandceller och kanske varje parklet kan vara sin egen cell. Våra krav på luftkvalitet gör ett luftfilter nödvändigt. Filtret ökar elenergianvändningen på grund av den gradient i trycket som kommer att uppstå. De ganska strikta kraven på fukttinnehållet i luften på andra och tredje våningen kommer att göra det nödvändigt att både fukta och avfukta luften under olika delar av året. Detta ökar dessutom energianvändningen i byggnaden. I Helixbyggnaden behövs inte fuktare eller avfuktare, utan fukttinnehållet regleras av mossan på hisschakten och spiralen. Detta minskar kraven på ventilationssystemet och sålunda kan en mindre teknisk lösning användas i denna byggnad.

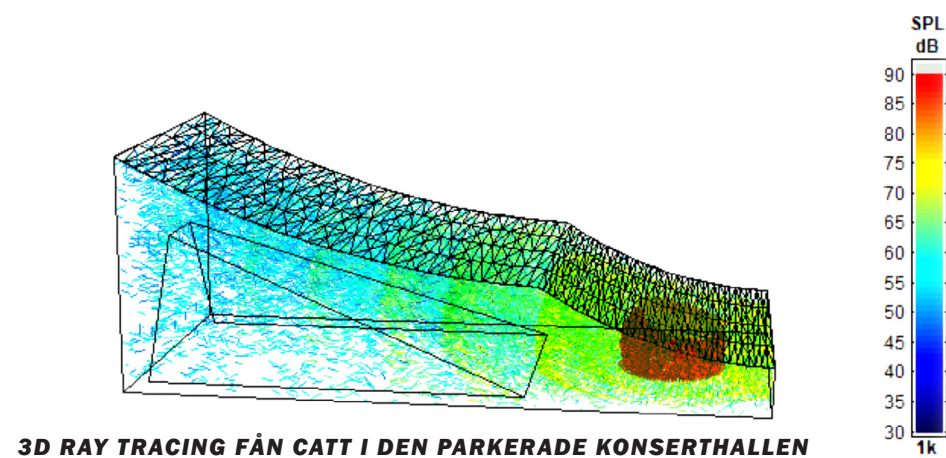
PROCESS

I början av kursen diskuterade jag och Axel vad vi ville uppnå med projektet och vi insåg att vi inte ville fokusera på Newman Fund Student Design Competition utan istället ville skapa något för Louisville och dess invånare. Således började vi göra en mer djupgående kontextuell undersökning om Louisville. För att få några riktlinjer kontaktade vi Louisville Arts Review och de ledde oss till en blogg som heter Brokensidewalk. Den här bloggen fokuserade på de många olika arkitektoniska problemen i Louisville och det vi tyckte var mest intressant var stadsförnyelsen som hade drabbat Downtown området och den nya strukturen som uppstod efteråt, bestående av skyskrapor och parkeringsplatser.

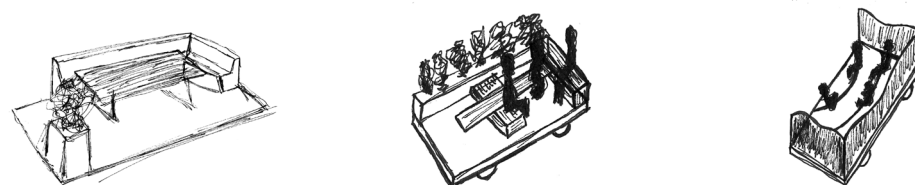
Som Downtown som vårt huvudfokus valde vi PNC Plaza som vår projektplats. Detta var den plats som valts ut för tävlingen, men vi tyckte att höghuset och dess läge också var perfekt för vårt angreppssätt. Med vårt projekt var det två olika problematiska typologier vi ville bekämpa, skyskrapan och parkeringsplatsen. Från bloggen fick vi idén att använda parklets i mycket större utsträckning än tidigare och därigenom få en aktivare stad. Vi kämpade mer om vad vi skulle göra med de höga byggnaderna och PNC-tornet tills vi äntligen insåg att vi kunde använda olika parkletsen inuti för att korsprogrammera byggnaden och så föddes vårt koncept.



SKISS ÖVER HUR LJUDET RÖR SIG I DEN PARKERADE KNSERTHALLEN



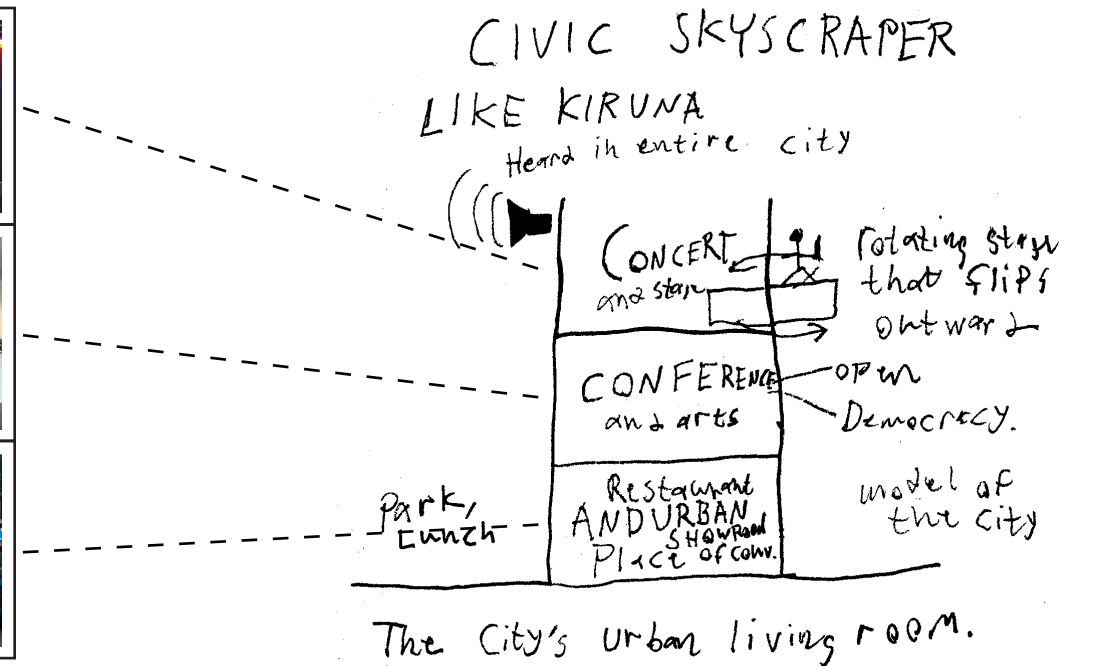
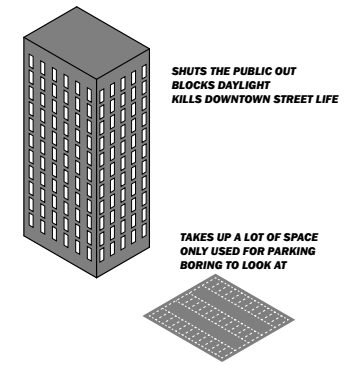
3D RAY TRACING FÅN CATT I DEN PARKERADE KONSERTHALLEN



LOUISVILLE, GAMLA DOWNTOWN



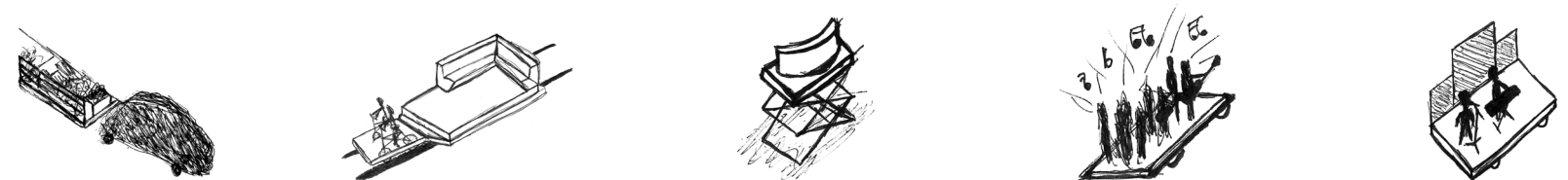
LOUISVILLE, NYA DOWNTOWN



Programmet för byggnaden förfinades sedan med avsikt att möjliggöra möten mellan personer med olika bakgrund. Byggnadens strukturella system behövde modifieras för att passa det nya programmet. Det är programmet samt valet att behålla parkeringshusets typologi som ledde oss till det strukturella konceptet att först samla punktbelastningarna från våningarna ovanför och sedan omfördela dem igen med hjälp av inverterade valv. Den vertikala kommunikationen behövde också lösas och detta ville vi lösa i en separat byggnad för att betona resan. Den runda formen valdes eftersom vi ville skapa en kontrast till närliggande bebyggelse och därmed kunde vi använda en spiral som gångväg, vilket är en form med en tydlig rörelse. För att förverkliga den kontrasterande effekten som vi sökte valde vi att använda ett hyperboloid som strukturellt koncept vilket skapar en

dubbelkrökta.

Akustiska analyser har genomförts löpande under projektet på varje våning med extra fokus på konserthallen, dessa analyser har sedan legat som grund för den efterföljande designiterationen. Det huvudsakliga akustiska fokuset har varit på den flyttbara konserthallen som fortfarande skulle kunna leverera en extraordinär musikupplevelse. Det fanns några idéer om att skapa något liknande en amfiteater, men vi bestämde oss för att använda ett tält för att få efterklangstiden tillräckligt hög. Tältformen är också akustiskt fördelaktig med sin konvexa form vilket är något vi har undersökt med ray tracings. Tältets material har också varit viktigt att analysera eftersom vi ville ha något genomskinligt som fortfarande var tillräckligt tungt för att reflektera ljudet.



REFLEKTION

En av de största styrkorna i projektet är att vi i början hade så mycket tid att utveckla ett bra koncept för projektet som vi sedan har kunnat förverkliga utan några större kompromisser. Vi kunde fördjupa oss helt i denna idé och driva den så långt som möjligt. Detta återspeglas också i vår layout samt vår grafiska profil som var sammanhängande i hela presentationen och passar väl ihop med projektet. Det framgår snabbt för läsaren att detta inte är ett vanligt arkitekturprojekt och de delar som är inspirerade av storyboards hjälper verkligen att berätta vår historia och förmedla våra idéer.

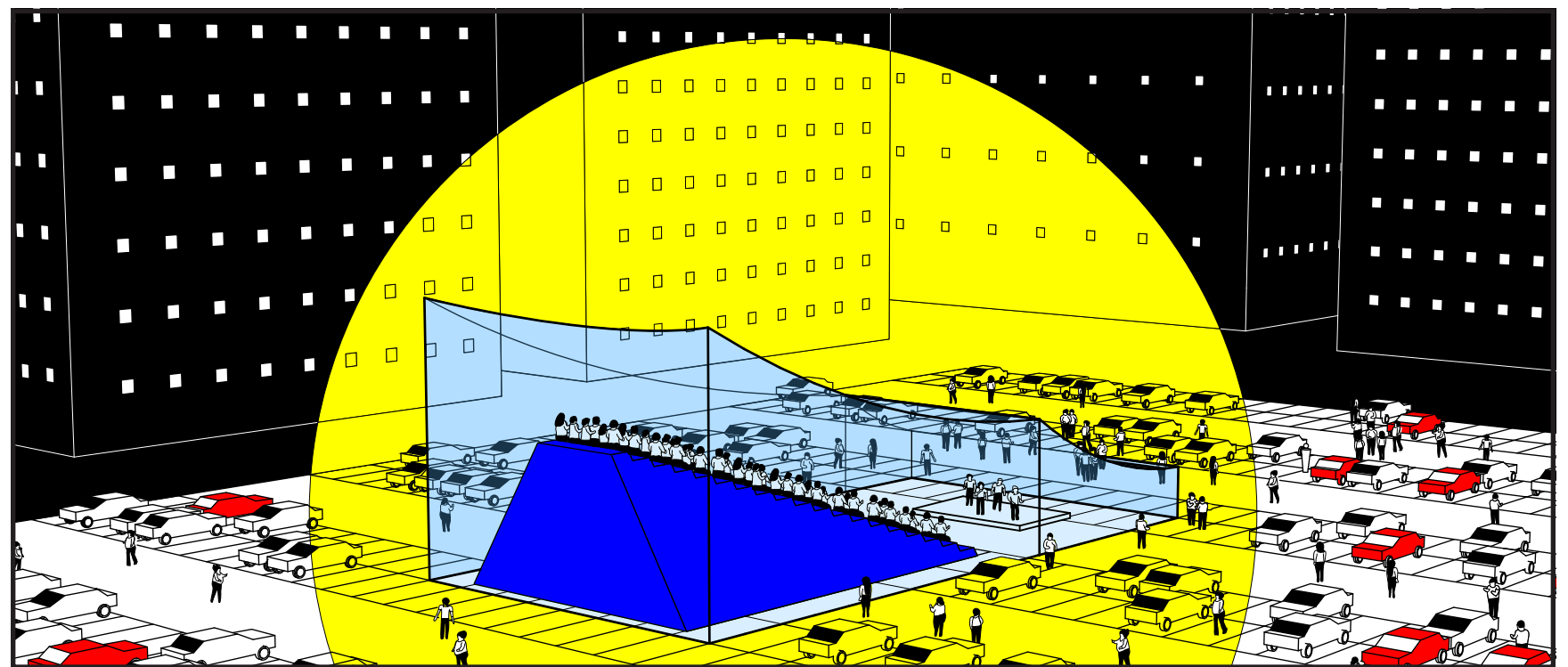
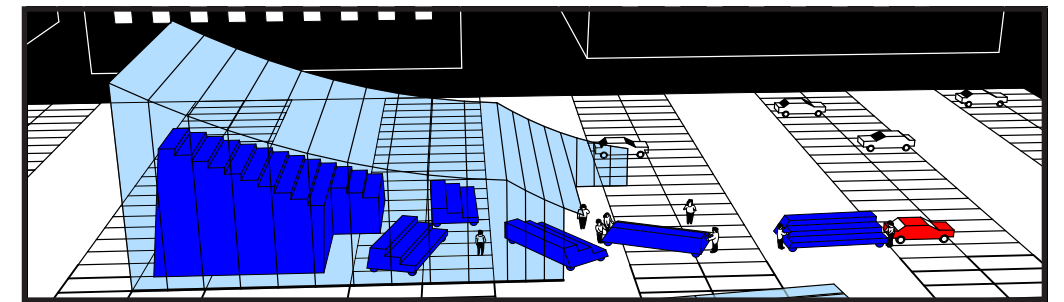
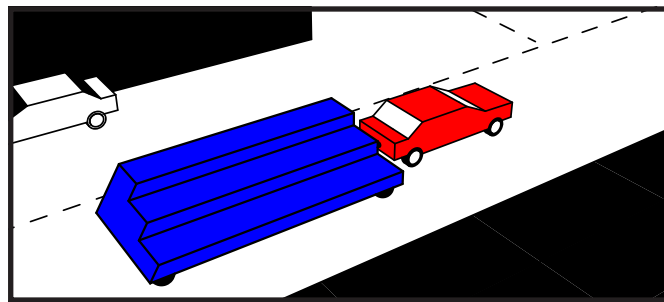
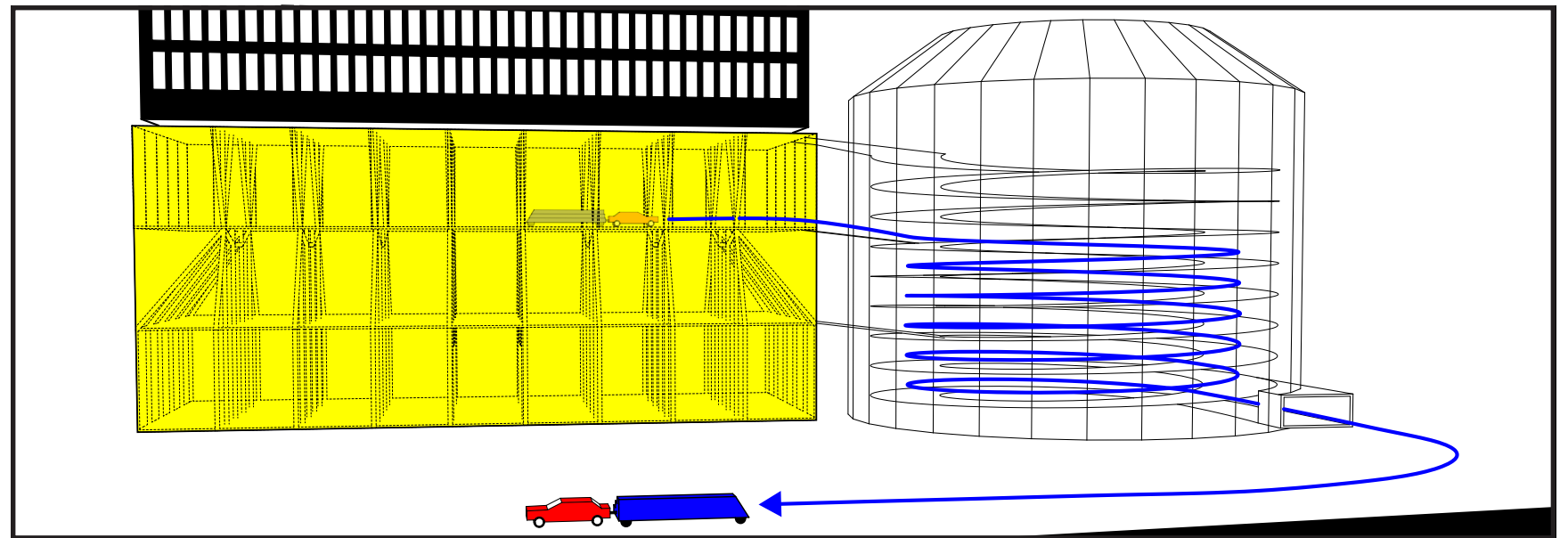
Vår process har fungerat bra för oss under hela projektet och våra diskussioner har drivit projektet framåt och hjälpt oss att inse vad vi ska fokusera på. Vi har kunnat expandera projektet i de riktningar som kändes relevanta för oss att utforska. Mycket tid har spenderats på att skapa material för olika presentationer och handledningar vilket har hjälpt oss att under projektet inse vilka delar som var oklara och behövde ytterligare förklaring.

Flexibilitet har varit ett mycket viktigt begrepp i projektet och grunden för varje parklet och dess funktion. Det här har lett oss till att undersöka den parkerade konserhallen i den utsträckning som vi gjorde. Vi lyckades få efterklangstiden tillräckligt hög för att fungera för en symfonisk konsert samtidigt som vi behöll den transparens som var vårt mål. Detta gör så att man kan njuta av musiken till fullo samtidigt som det tydligt framgår att man inte har lämnat parkeringsplatsen. Nästa steg skulle vara att ytterligare minska det yttre bullret samt fortsätta utvecklingen av olika detaljer för tältet. Själva resningen och rivningen av tältet hade också varit intressant att studera i större utsträckning för att förankra det ytterligare i verkligheten.

De andra parkletsen har inte studerats i lika stor utsträckning, vårt fokus har istället varit på deras olika funktioner vilket känns motiverade. På sättet som de programmerar byggnaden verkar det rimligt att tro att de skulle bidra till att aktivera området på det sätt som vi har tänkt och göra PNC-tornet till den länk som vi tror det har potential att vara. Det skulle dock ha stärkt projektet om vi gjorde några mer detaljerade studier av typiska parklets samt hur själva transporten av dem kan fungera.

Det strukturella konceptet i huvudbyggnaden har varit viktigt för oss och den rumsliga känslan som skapas av pelarna på de olika våningarna. Det finns betydande skillnader i programmen på de olika våningarna och jag tycker att det speglas på ett bra sätt i konstruktionen. Den är även väl synligt utifrån vilket gör det strukturella konceptet mer läsbart då man behöver de tre våningarna tillsammans för att förstå det till fullo. Det hade varit både intressant och lärorikt att försöka lista ut hur renoveringsprocessen kunde ha gått till och därigenom få en ökad förståelse för den befintliga byggnaden.

Diskussionen som vi under projektets början hade med Louisville Arts Review hjälpte oss verkligen med vår kontextuella och konceptuella undersökning. Kontakten med människor från staden gav oss en stabil grund att stå på och en trygghet i att vi gjorde något för Louisville. I projekts slutskede skickade vi även projektplanschererna till dem och de har hjälpt oss att sprida dem till olika personer i Louisville. Bland annat har de skickats till två olika tidningar och en stadsplanerare har kollat på dem och gett oss feedback. Denna diskussion med Louisville är inte färdig än och vi väntar spánt på fortsättningen.



FUNKTIONSPRINCIP FÖR PARKLETS. PARKLETSEN FÖRVARAS I SKYSKRAPAN OCH KAN ENKELT NÅ PARKERINGSPLATSER I DOWNTOWN LOUISVILLE.