

SYKKEL-LYKKE !

Det er i dag allment kjent at menneskers bruk av fossilt brensel forandrer klima på jorden. Heldigvis innser flere og flere dette, og mange ønsker å forandre livsstil. Våre sykkelhotell skal være med på denne utviklingen, og her er historien om hvorfor prosjektet vårt ser ut som det gjør og aller helst, hvorfor det virker som det virker. Før sa man at dette var ideen, i dag kaller man det gjerne prosjektets konsept, - en plausibel forklaring på hvorfor et byggverk er som det er.

Vern om jorda

For 4,6 milliarder år siden ble jorden til. For 3,5 milliarder år siden oppstod det liv og det vi i dag kaller natur. I dag vil vi sykle og reise kollektivt heller enn å ta bil, fordi vi dypest sett, nå i et glimt av jordas historie, ønsker å ta bedre vare på kloden og naturen på den. Våre sykkelhotell er derfor formgitt slik de er for å minne oss om dette.

Byggverkene vil i hele sin levetid fortelle om perioden der vårt samfunn innså privatbilismens ødende trykk på så vel bykultur som naturmangfold. Konstruksjonene er ment å utrykke denne, vår tids vilje, til å se med nye øyne på bruk av byens grunn og natur for å sette et langt mindre CO2-avtrykk. Designet manifesterer dette tidsskillet. Sykkelhotellet blir for oss som en feiring av det storslåtte ønsket om å verne klima og natur på den tynne jordskorpen. Derfor uttrykker våre konstruksjoner et slektskap til dette naturgrunnlaget.

Oslo og Bærum står sammen

Sykkelhotellene innevarslar en ny æra innen byutvikling for Oslo og Bærum. Men hva har Oslo og Bærum til felles, forskjellig fra andre kommuner i landet som og har med natur å gjøre?

Dagens vei- og kollektivnett binder Oslo og Bærum sammen, og man må med rette kunne kalle dette nettverket de to kommunenes mest synlige fellesprosjekt. Sykkelhotellene blir en del av dette fellesprosjektet, og hotellene vil legge til rette for enklere bruk av sykkel som transportmiddel, og som trenings- og fritidsaktivitet. Tilbudet gis til alle som bor i Oslo og Bærum; - syklist, bilister, gående og kollektivreisende. Sykkelhotellene må derfor gis en utforming som oppleves som riktig å binde Oslo og Bærum sammen. Slik at man likesom kjenner seg stolte og glade over dette samarbeidet for å redde jorda vår, ved å sykle mer.

Knollekalk

Oslo og Bærum ble dannet i jordas urtid for 1200 til 850 millioner år siden, og ligger i dag som del av det karakteristiske Oslofeltet, en gammel, innsunket del av jordskorpen. Den karakteristiske bergarten i området kalles knollekalk, og består av tettstilte, lyse knoller eller linser av kalkstein i en mørkere grunnmasse av skifer. I Oslo og Bærum ser man ofte at knollekalken er slitt ned, og der berget kommer opp i dagen, dannes det karakteristiske lave terrenget med parallelle rygger og forsenkninger, vekslende i lyse og mørke linjeføringer.

Gjennom vårt design ønsker vi å fortelle om disse langsomme geologiske brytninger som er så særegent for Oslo og Bærum, og som jo er selve fundamentet for det vi bygger på.

Vi tror et stedlig og kulturhistorisk godt forankret konsept er avgjørende for god formgivning.

Og selv om målet vårt har vært å skape nye funksjonelle og vakre rom, og gode steder for alle som skal bruke eller bare se på sykkelhotellene, så mener vi det er like viktig, om man går arkitekturen nærmere etter i sømmene, at konstruksjonene likesom ville kunne leses.

Naturens mønster

Et mønster generert og inspirert av, og dannet i harmoni med tegningene vi finner i de særegne naturformasjonene i Oslo og Bærum, blir grunnlaget for våre sykkelhotells arkitektoniske kvalitet og felles designspråk.

Med naturens myke formspråk, får hotellene et så forskjelligartet uttrykk fra eksisterende omgivelser at de vil gli inn som kontrasterende megler i så vel røffe og urbane T-baneomgivelser i Oslo, som i Bærums mildere landlige omgivelser. Det organiske designet gjør dermed konseptet svært tilpasningsdyktig til både by-, stasjons- og naturtomter.

Ved hjelp av designkonseptets mønstre generes arkitektoniske former med stor grad av transparens, mye lys, opplevelse av trygghet og oversikt. De behagelige romlige opplevelsene denne arkitekturen gir, håper vi at vil inspirerer til økt bruk av sykkel og samtidig forskjønne omkringliggende omgivelser.

Den transparente huden gir gode lysforhold, tilstrekkelig skjerming og sykkelhotellet oppleves som et trygt sted å være.

Energi- og materialbruk

Prosjektets overordnede mål er å redusere klimagassutslipp ved at flere sykler fremfor å kjøre bil.

Ren luft og trygge gater gir godt bymiljø. Vi søker derfor å utvikle et byggesystem med et lavt CO2-avtrykk i hele sitt livsløp. For å oppnå dette velger vi miljøriktige, energieffektive og bærekraftige materialer med god bestandighet både estetisk og rent teknisk.

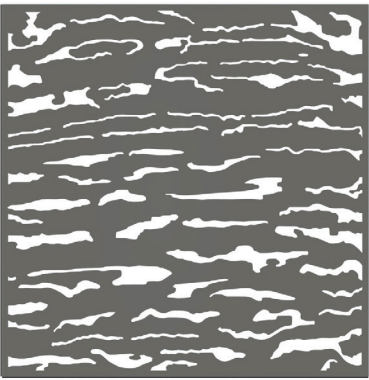
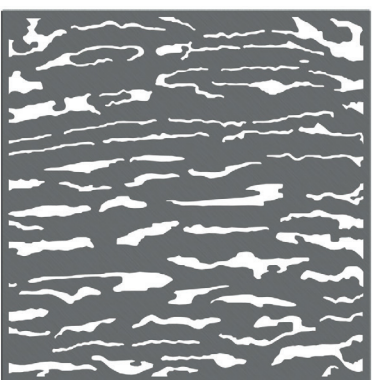
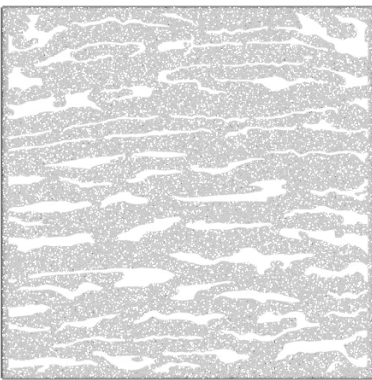
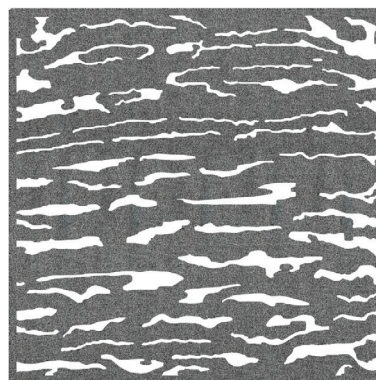
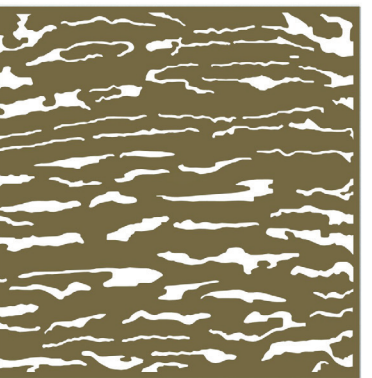
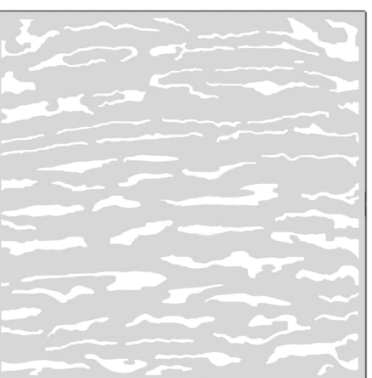
Systemet består av materialene stål/aluminium, glass/polykarbonat, tre og betong. Aspekter knyttet til drift, vedlikehold og sikkerhet avgjør hvorvidt man velger stål fremfor aluminium og glass fremfor polykarbonat. Mens aspekter knyttet til energiforbruk, bærekraft i livsløpsperspektiv og CO2-avtrykk målt opp mot det samme, vil avgjør hvorvidt man velger stål fremfor tre eller aluminium fremfor betong.

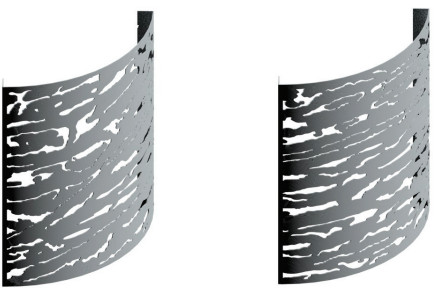
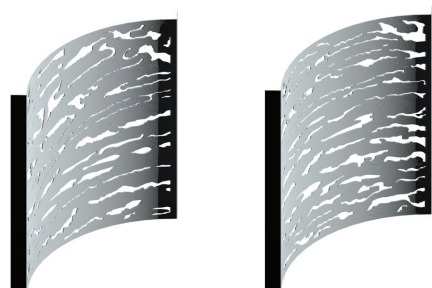
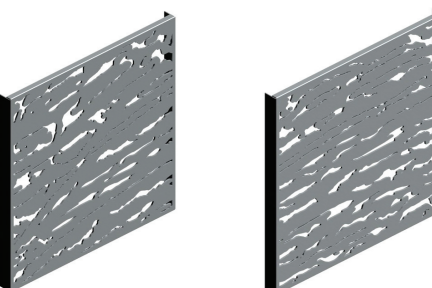
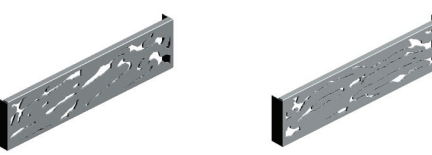
Enkelt sett kan man si at robuste og «vedlikeholdsfrie» materialer setter større CO2-avtrykk under fremstilling. Mens skjørere materialer setter større CO2-avtrykk i form av vedlikehold i sitt livsløp. Systemet er derfor så vidt fleksibelt for at man nettopp over tid, på bakgrunn av erfaring, skal kunne gjøre vurderinger rundt hvordan man velger materialer som best reduserer klimagassutslipp, samtidig som sikkerhet og fornuftig drift ivaretas. Et livsløpsregnestykke vil derfor i hvert enkelt tilfelle måtte etableres for best å tilstrebe lave klimagassutslipp.

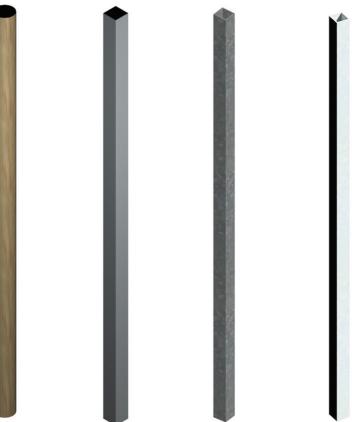
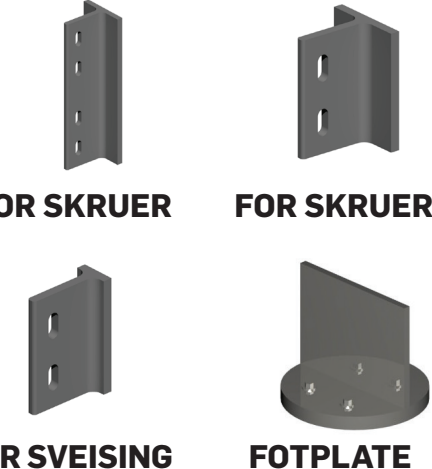
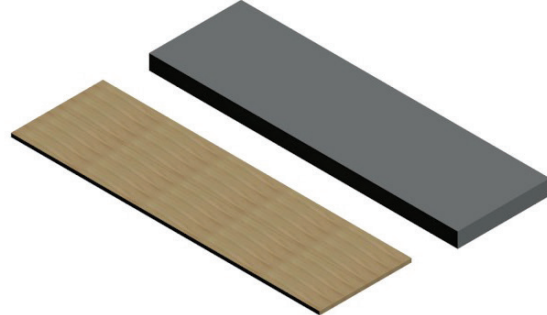
Ser man at det på en stasjon er svært lite hærverk, så kan man, for å sikre lave klimagassutslipp, velge platekledning i tre, som jo er et materiale som lettere slites og krever mer vedlikehold enn aluminium, stål eller betong.

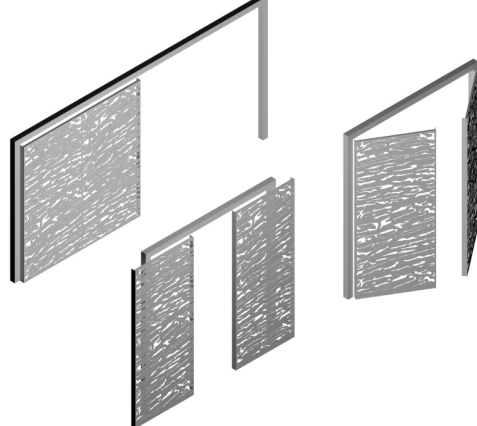
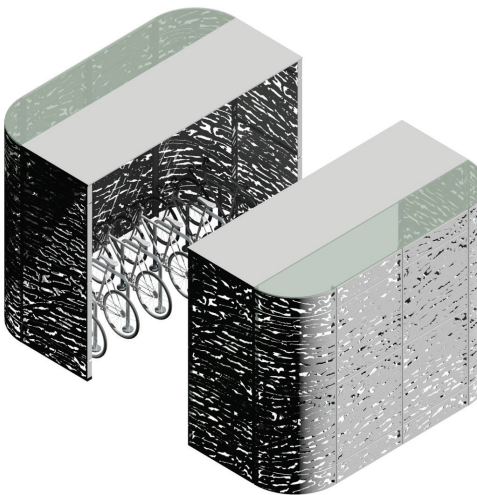
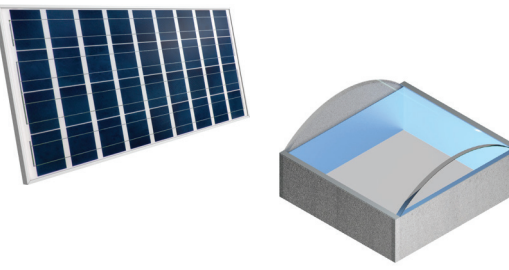


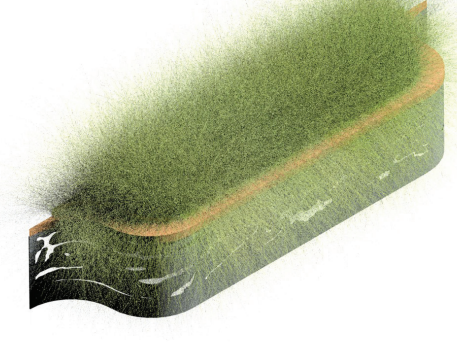
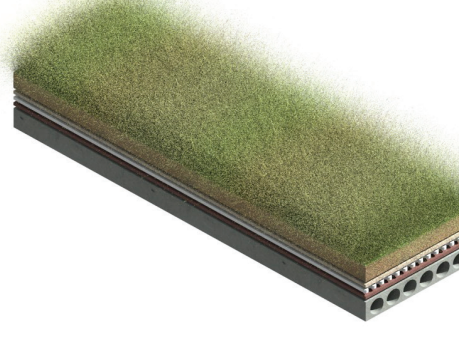
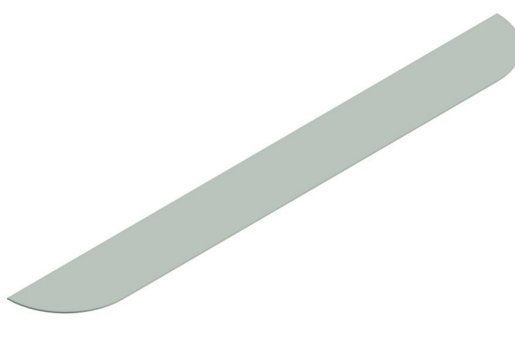
BYGGESYSTEMET

Fasadeplater - Materialer			
RUSTFRIE STÅLPLATER 	BØRSTET ALUMINIUM 	HERDET GLASS MED LED AKRYL I MIDTEN 	LAVKARBON BETONG MED BASALT FIBER 
VARMGALVANISERT OG PULVERLAKKERTE STÅLPLATER 	ELOKSERT ALUMINIUM 	OPAL POLYKARBONAT GLASSPLATE 	TREFIBER PLATE MED STÅLNETT 

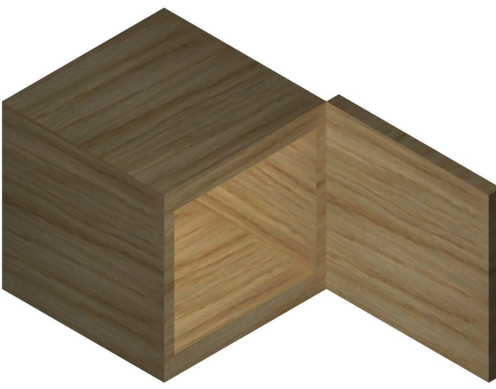
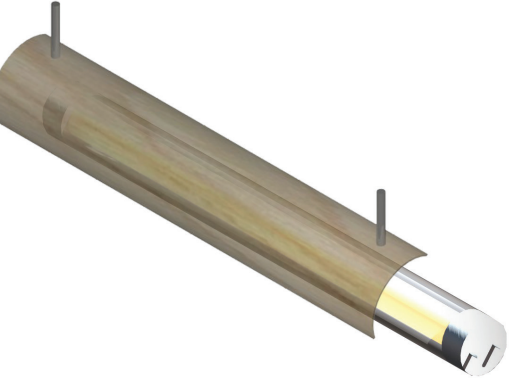
Fasadeplater - Former		
KONVEKS MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 1200 mm	KONKAV MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 1200 mm	RETT MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 1200 mm
KONVEKS MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 300 mm	KONKAV MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 300 mm	RETT MØNSTER PLATE 1 MØNSTER PLATE 2  L: 1200 mm x H: 300 mm

Søyler	Dragere	Braketter	Tak
 Tre: D: 200 mm Aluminium: 150x150 mm Betong: 200 X 200 Stål: 100x100 mm	 Tre: 150x400 mm Aluminium: 150x150 mm Betong: 150x400 mm Stål: 100x100 mm	 FOR SKRUER FOR SKRUER FOR SVEISING FOTPLATE	TRETAK BETONGTAK  Tre: H: 50 x B: 150 mm Betong: H: 200 mm

Dør	Sykkelskur	Energi
FOLDEDØRER SKYVEDØRER 		SOLCELLEPANEL  OVERLYS

Eksteriør gadget			
BENK  B: 500 mm x L: 2 420 mm x H:400mm	PLANTEKASSE  B: 500 mm x L: 2 420 mm x H:400mm	GRØNT TAK  H: 450mm	LETT GLASSTAK  B: 750 mm x L: 6400 mm x H: 20 mm

Hovedskilt		
FASADESKILT 	RETNINGSSKILT 	NUMMERSKILT 

Interiør gadget			
HJELMBOKS  L: 400 mm x H: 400 mm	SKIFTESETE  L: 430 mm x H: 400 mm	LÅS OPPBEVARING  L: 1000 mm x D: 100 mm	BELYSNING  L: 1000 mm x D: 100 mm

Småskilt		
KAMERAOVERVÅKNING  KAMERA - OVERVÅKET	SERVICESTASJON  SERVICE-STASJON	INFOSKILT HVORDAN BRUKE SYKKELHOTELLET 1 2 3

Modulsystemet
Materialvalg er implementert i et modulsystem som kan oppføres som frittstående konstruksjoner med og uten tak, like så lett som det kan integreres i eksisterende bygg og anlegg. Sykkelhotellenes form og utstrekning tilpasses hver enkelt tomt, og de er enkle å montere så vel som demontere og gjenbruke nye steder. Systemet kan tilpasses alle fundamenter. Fremfor alt er systemet lett å drifte da det består av få ulike elementer som ikke er større enn at en person alene kan løfte dem. Største kledningsmodul er på 1200 x 1200mm. Alle festemidler er kjente og lett å bruke med tradisjonelt verktøy.

Det felles designspråket i form av det organiske mønsteret, gjør at elementene selv med forskjellige materialvalg fremstår med en samlende arkitektonisk kvalitet. De ornamenterte transparente overflatene inviterer ikke til hærverk og tagging, de kan vaskes og repareres, slik at fasadene fremstår like vakre både første og andre gang de monteres. Fasadene er robuste i møte med hærverk og tagging, det er tatt hensyn til fremkommelighet ved vasking av gulv og vegger og om en skade skulle oppstå er det lett å bytte ut enkeltdeeler.

Kreativ gjenbruk
Systemet er som godt gammeldags verktøy. Det kan brukes til det aller meste, det er solid og bestående av få og enkle materialer. Det kan settes opp, slipes, oljes og smøres. Og om det passes på, repareres og stelles har du det med deg som en god kniv eller hammer resten av livet. Men når den tid kommer hvor livskraft og spenst ebber ut av enkeltelementer, så kan de alle gjenbrukes og resirkuleres.

Alt av treverk gjenbrukes som vanlig skurlast, sammen med alle søyler og bjelker i stål, aluminium og betong til nye konstruksjoner. Kanskje ble det tilbudt ideelle organisasjoner eller idrettslag. De små formatene er enkle å håndtere og lette å transportere med private kjøretøy.

Ødelagte fasadeplater i aluminium og stål brukes som armering for støp av plater i lavkarbon betong med basaltfiber. Betongplatene får samme format og integreres i modulsystemet ved etablering av nye hoteller. Har man ødelagte glass- eller polykarbonatplater, kan også disse støpes inn sammen med armerings-plater, maskeres ved utstøp, og etter avforskaling får man betongplater med mønsteret innstøpt i glass.

Plater med det karakteristiske Oslo Bærum mønsteret vil bli ettertraktede vintage designobjekter som lett transformeres til sengegavler, salongbord, skjumbrett og romdelere i de tusen hjem verden over. Plater betong vil nok være Oslo og Bæruns mest populære hagebord i hundrevis av år etter at sykkelhotellene trekker sine siste sukk.

Dette gir god balanse mellom materialressurser som investeres i prosjektet, ressurser som hele tiden er en del av systemet og de ressurser som hentes ut igjen, eller gis tilbake. Bruk av nye materialressurser minimeres og man får god livsløpsøkonomi i prosjektet.



Kolsås

Tomter

Prosjektene karakteristiske arkitektoniske uttrykk og skilting gjør at det er lett å lese byggenes funksjoner på avstand. Design og fargebruk inviterer intuitivt til oversiktlig og enkel bruk fra man nærmer seg, på jakt etter parkering, til sykkelen er hentet og tilbake i bruk.

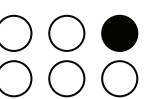
Mye både dagslys og kunstig belysning gir generelt god romlig lesbarhet. Valg av farger gir tydelige kontraster i overganger og sprang mellom flater, samt at oversiktlige og logiske planer gir trygg ferdsel både ved førstegangs og daglig bruk.

Hensynet til universell utforming er på hvert sted ivaretatt og sykkelhotellene hindrer ikke fremkommelighet, viktige siktlinjer eller ledelinjer i de tre aktuelle områdene.

Sykkelhotellene bidrar positivt i miljøene de plasseres inn i. I tillegg til høy kvalitet i arkitektur, materialer og detaljer, er de alle også supplert med utendørs benker, sitteplasser og opplysningsskilt som integrerte designelementer.

Østerås og Oslo sentrum

Vårt sykkelhotellkonsept vil lett kunne etableres både på Østerås T-banestasjon og som utstillingshotell i et sentralt byrom i Oslo fra 2018. Utstillingshotellet vil være 100% funksjonelt i perioden det står utstilt, det vil være lett å demontere og lett å flytte til en permanent plassering et annet sted etter endt utstilling.



RYEN

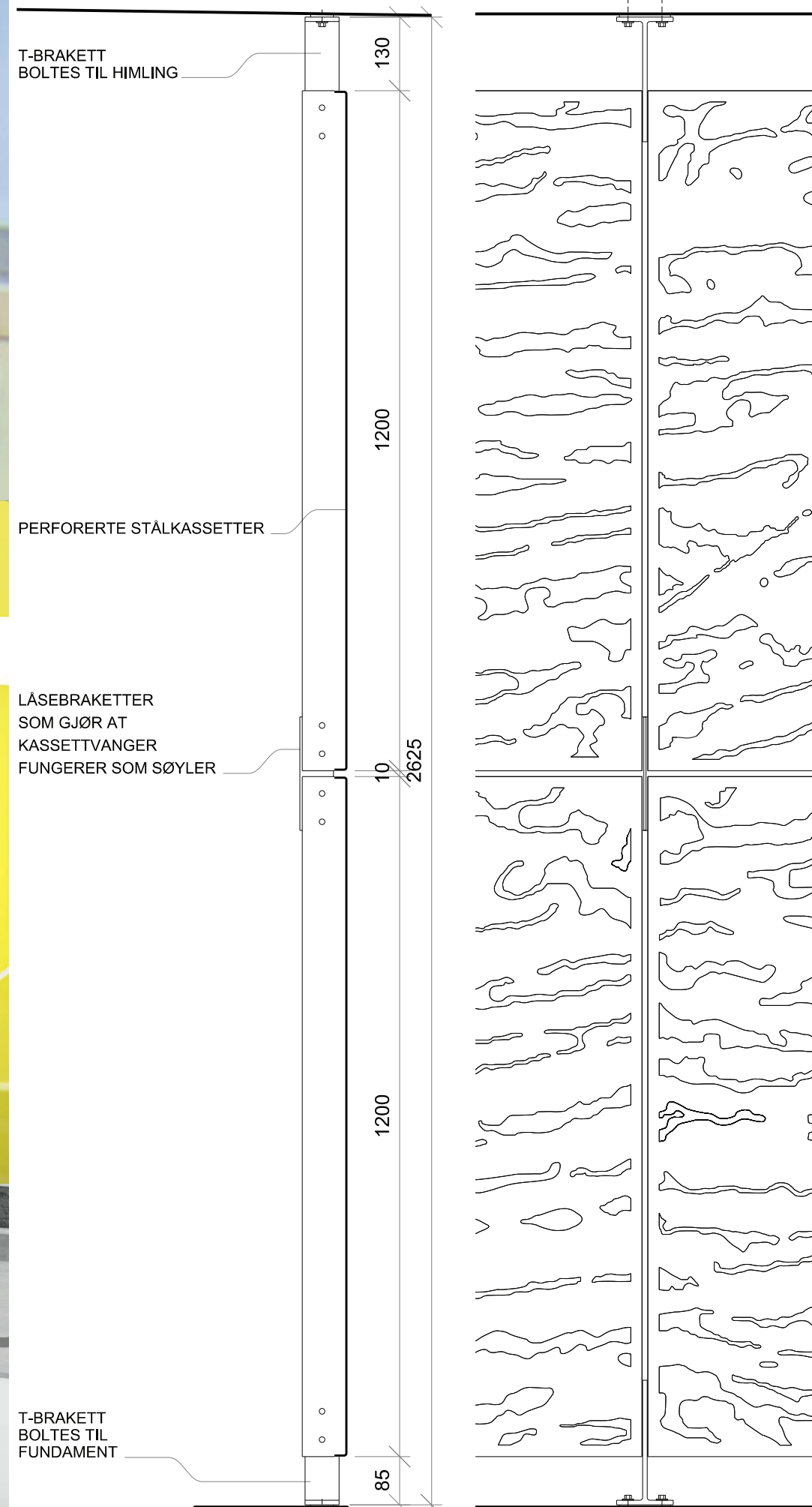
SYKKELHOTELL

Sykkelhotellet er i én etasje med hovedmål på 27,0 x 3,4 meter og innvendig parkeringskapasitet på 15 sykler. Planen er strengt funksjonell og det er inngangsparti i hotellets sydvestlige og nordøstlige ende. Det eksisterende noe rufsete asfaltdekket tenker vi malt gult. Sydvestlig inngangsparti er koblet sammen med gang- og sykkelveien der sistnevnte møter Enebakkveien. Koblingen gir direkte adgang til den sydvestlige enden av T-baneperrongen via en av oss foreslått rampe, samt ny trapp på terreng opp. Det er så langt vi har erfart, vanskelig bedømme hvor det er fornuftig å etablere ekstra sykkelparkeringsplasser utendørs.

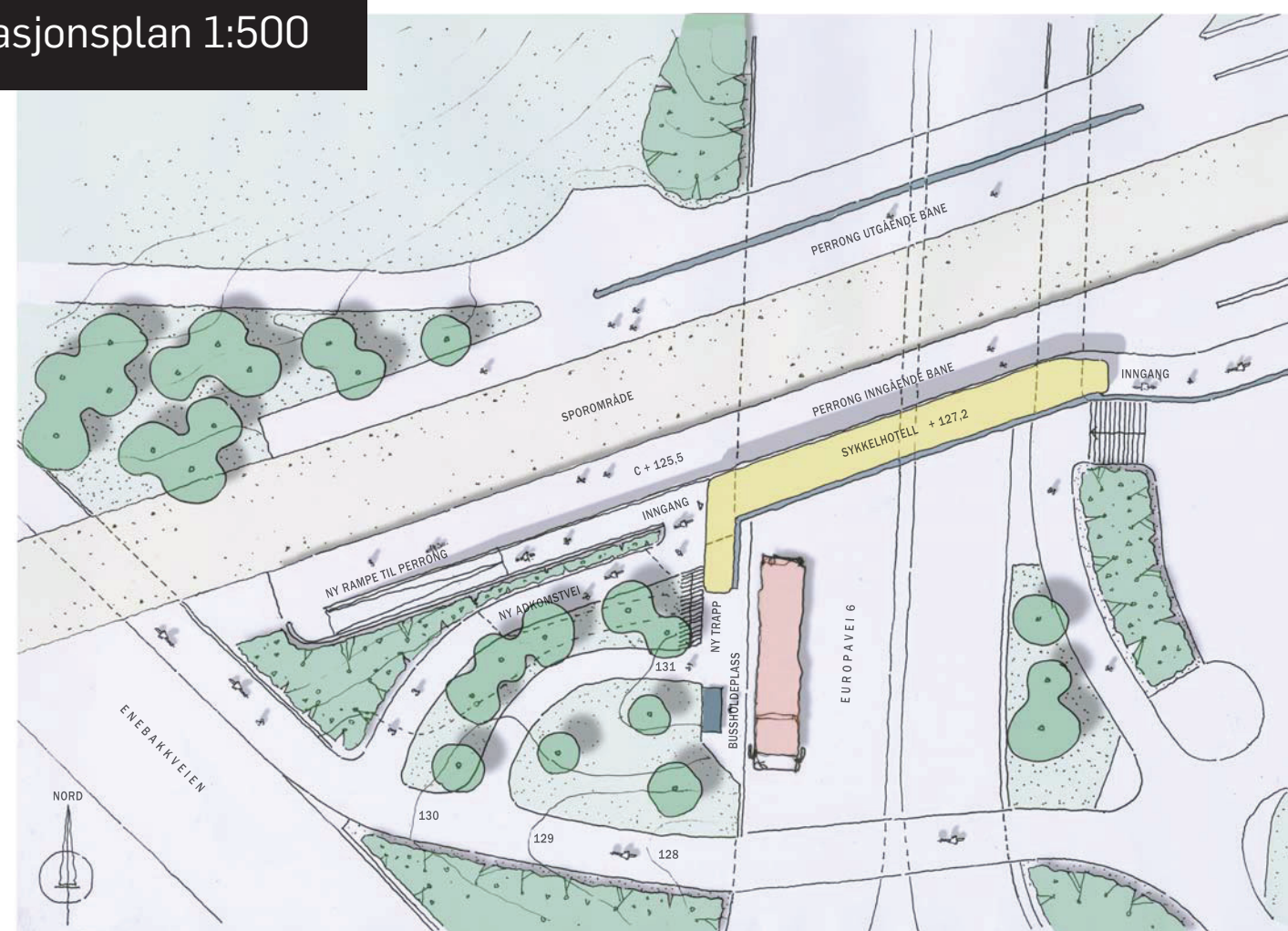
På Ryen T-banestasjon er det ikke mulig med toetasjes stativer, av hensyn til behov for inspeksjon av motorveibrua. Innfesting av bæresystemer til underkant av bru er derimot tillat, og fordi spennet er såpass kort, vil vi ved bruk av varmgalvanisert og pulverlakkert stål som materiale i plater, kunne etablere nødvendig sikring uten eget bæresystem. Til overkant dekke og til underkant bru, monteres derfor braketter/fotplater også disse da i varmgalvanisert og pulverlakkert utførelse. De perforerte platene monteres så parvis til disse samt at de og i alle øvrige knutepunkt sammenkobles med braketter. Hotellets beliggenhet oppleves som godt skjermet for vær og vind, vi tror derfor det vil gi best økonomi og forenklet drift at man her kun etablerer perforerte stålplater som sikring. Platenes transparens sikrer god kontakt via sikt og lyd mellom ute og inne som ivaretar sosial trygghet.



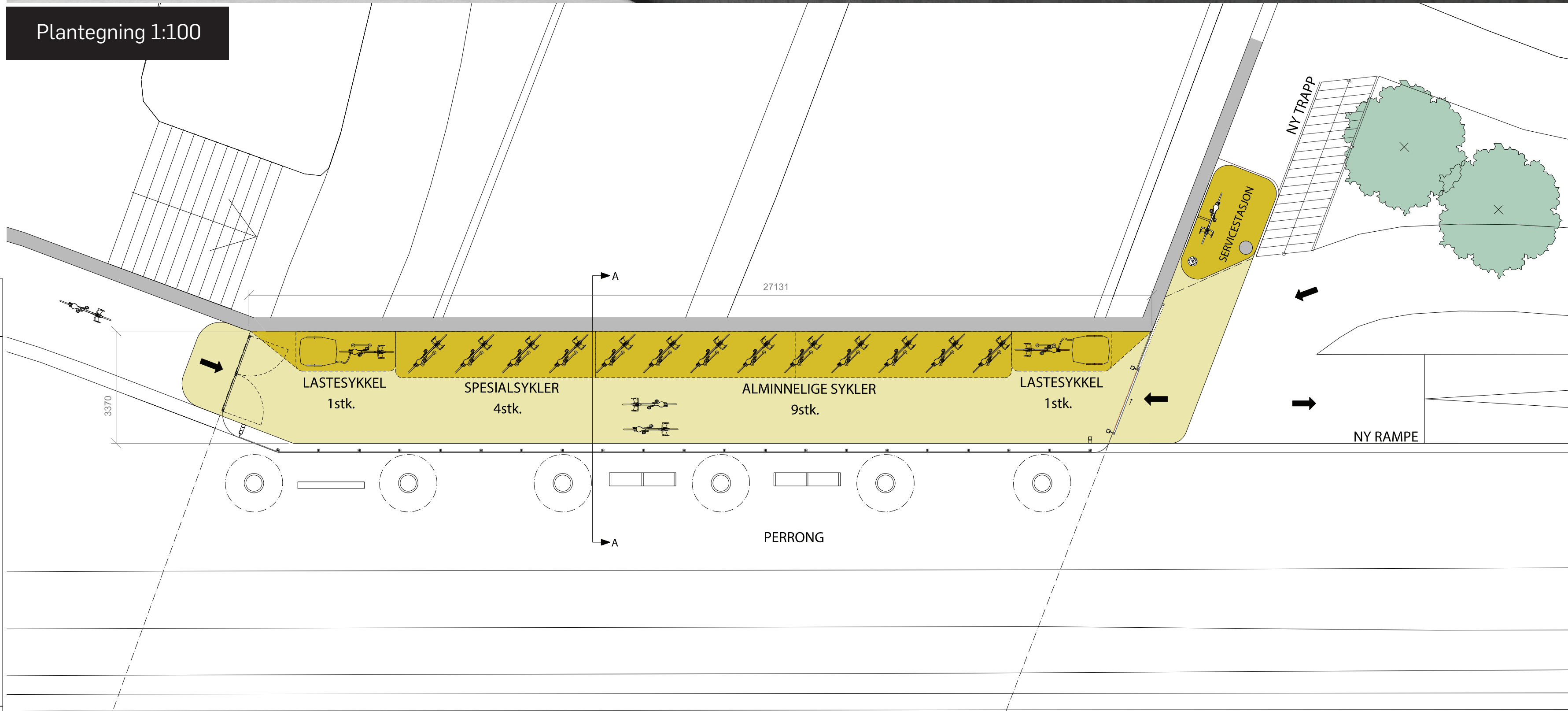
Detaljsnitt 1:10



Situasjonsplan 1:500



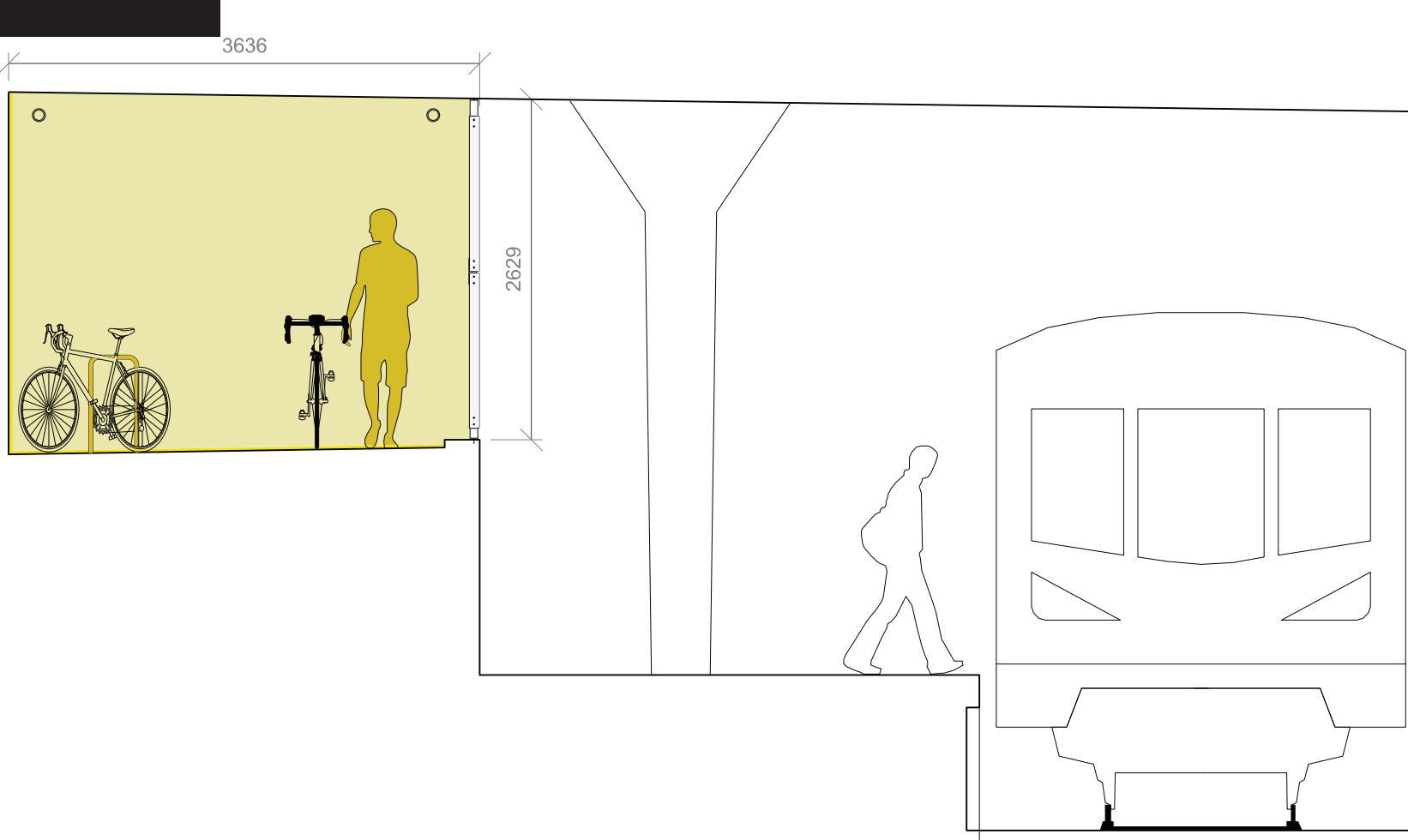
Plantegning 1:100



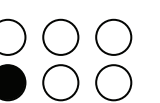
SNITT KONSTRUKSJON

UTSNITT FASADE

Snitt 1:50

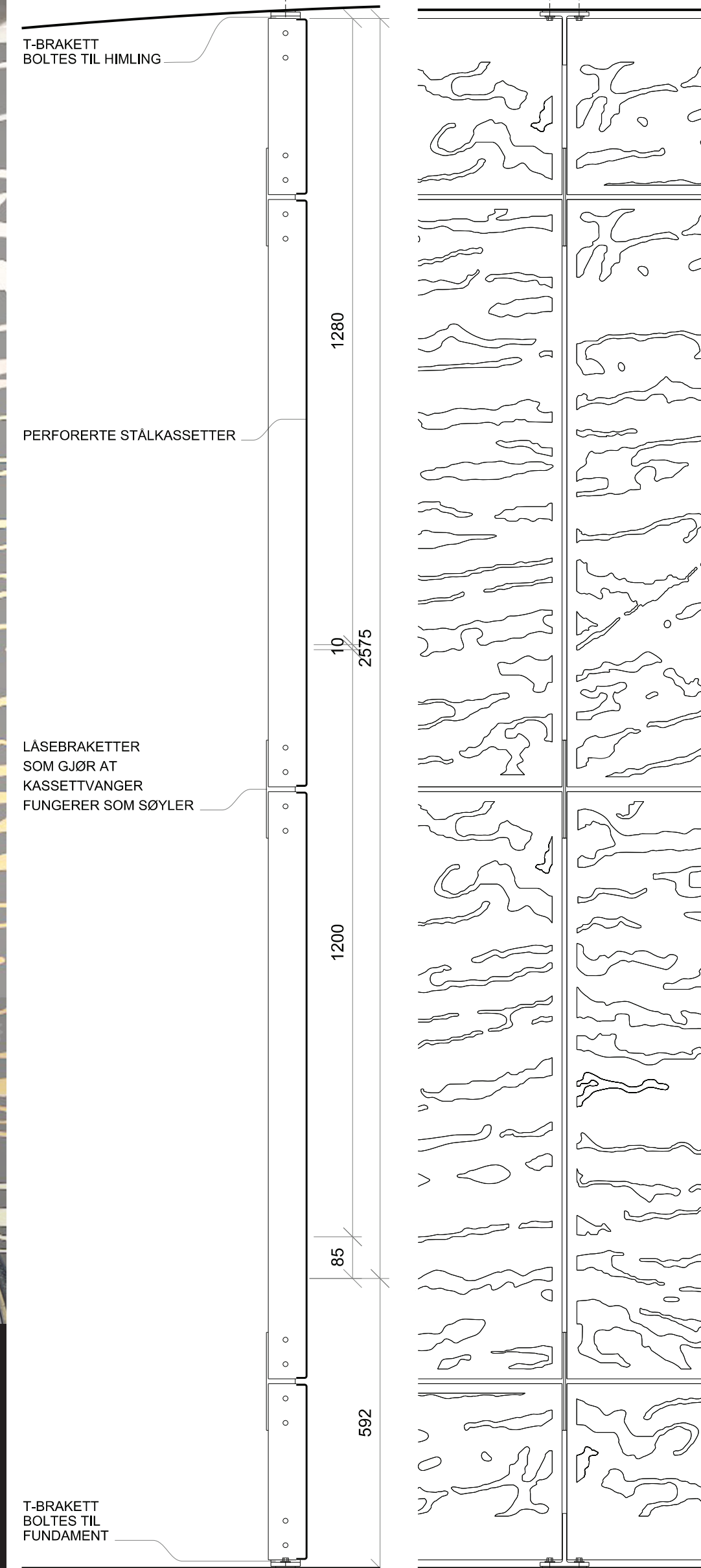


SYKKEL
LYKKE





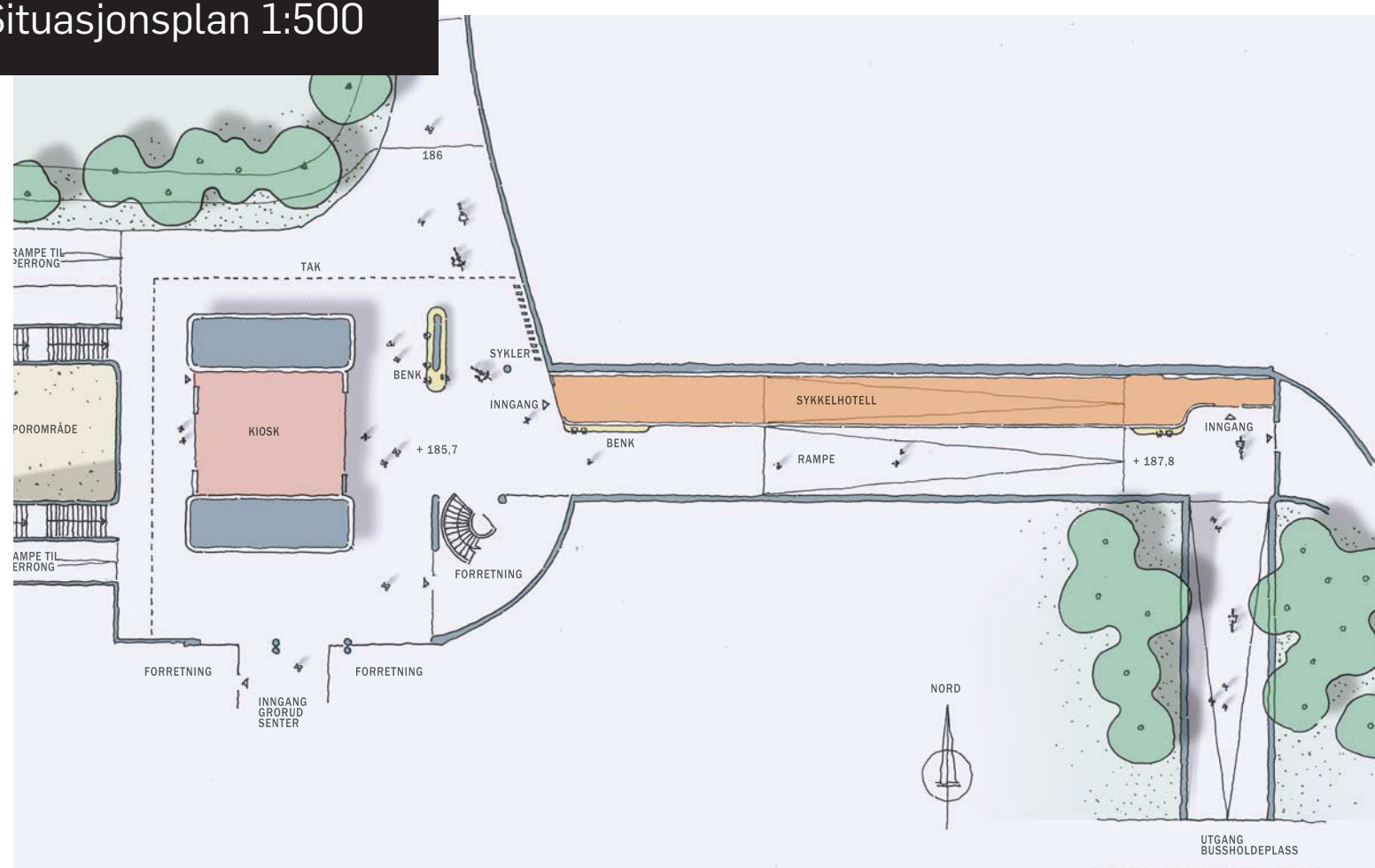
Detaljsnitt 1:10



SNITT KONSTRUKSJON

UTSNITT FASADE

Situasjonsplan 1:500



SYKKELHOTELL

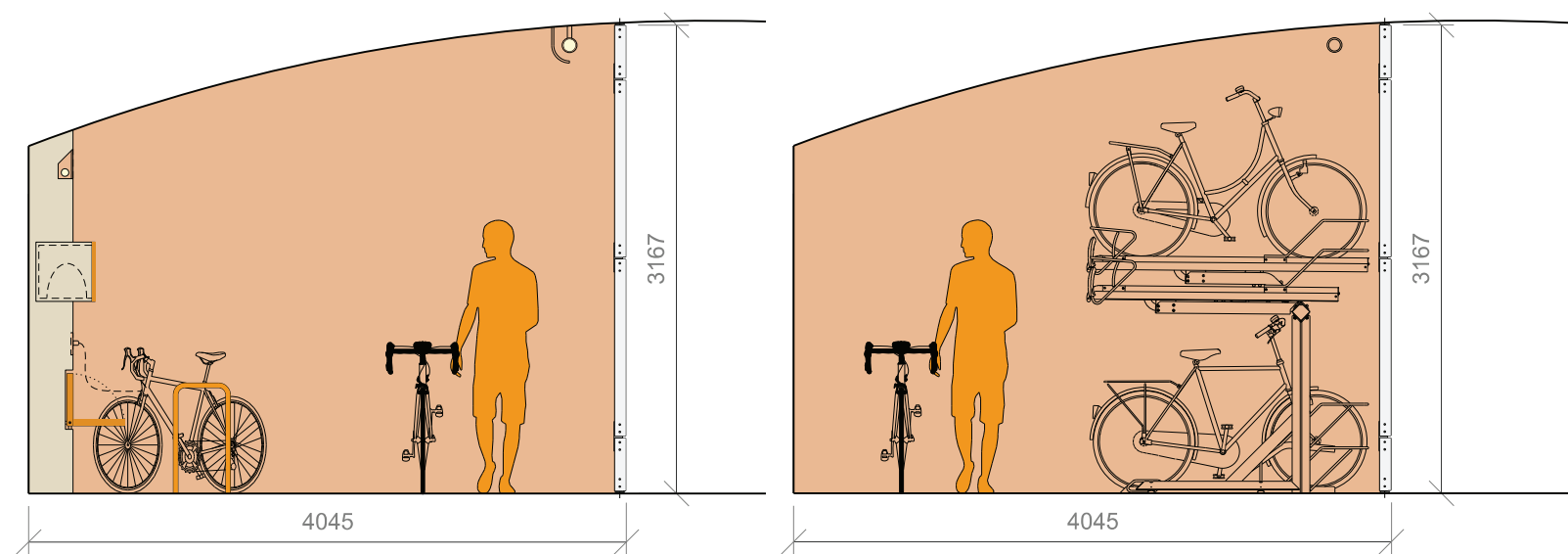
Sykkelhotellet er i én etasje med hovedmål på 54,5 x 4,0 meter og innvendig parkeringskapasitet på 22 sykler parkert mot tunellvegg. Planen er strengt funksjonell og romforløpet er diktet av mål om god fremkommelighet. Bygget har to innganger, begge plassert med «ansikt» vendt mot områder for tilkomst. Utendørs er det satt av plass til 12 ekstra sykkelplasser på samme plan som sykkelhotellet under tak, og 104 på nivået over under Håkon Mjelva sitt flotte betongtak, slik at man på Grorud totalt får 140 sykkelparkeringsplasser.

Om det ønskes økt sykkelhotellkapasitet kan toetasjes stativer monteres. Disse vil måtte stilles opp mot perforert vegg, og kan nok av noen oppleves som å blokkere visuell kontakt mellom innenfor og utenfor hotellet. Men hotellet vil da suppleres med så mye som 75 plasser som vil bety totalt 215 plasser på Grorud.

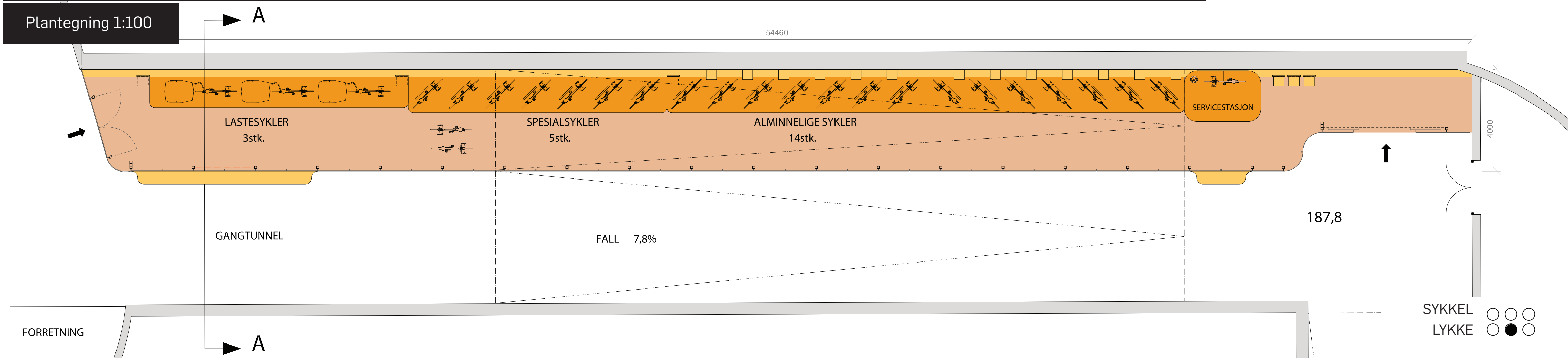
4 meter av gangtunnelens bredde på 9 meter brukes til sykkelhotell. Eksisterende tunelldekke inne i sykkelhotellet tenker vi malt oransje. Sykkelparkeringen er plassert nærmest vegg, da det gir best innsyn i sykkelhotellet og dermed god sosial kontroll. 5 meter av gangtunnelens bredde beholdes til gående, og utforming av sykkelhotellet har hensyntatt Sporveiens drift.

Grorud T-banestasjon er den best skjermede av stasjonene med hensyn på klima. Det har derfor vært fristende å bruke perforerte treplater. Men av hensyn til drift og ikke minst forutsigbar økonomi, har vi kommet til at det ved en slik nyetablering nok vil være mest hensiktsmessig å bruke stål. Fordi spenn mellom gulv og tunellens himling er såpass kort, vil vi ved bruk av varmgalvanisert og pulverlakkerte stålplater, kunne etablere nødvendig sikring uten eget bæresystem. Til overkant dekke og til underkant tunelltak, monteres braketter/fotplater også disse da i varmgalvanisert og pulverlakkert utførelse. De perforerte platene monteres så parvis til disse samt at de og i alle øvrige knutepunkt sammenkobles med braketter. Platenes transparens sikrer god kontakt visuelt og for lyd mellom utenfor og innenfor og dette ivaretar sosial trygghet.

Snitt 1:50



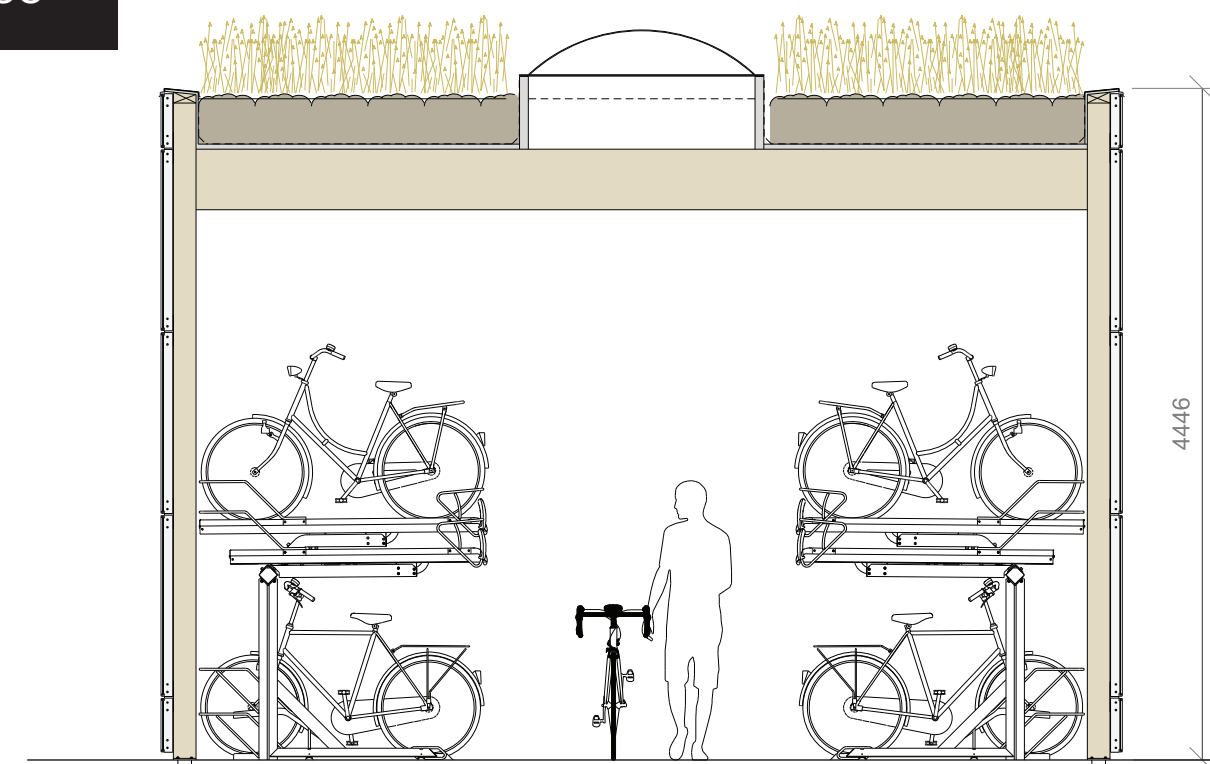
Plantegning 1:100





Der det ønskes lagt til rette for hvile og benstrekk, forsynes plantekassene med brede bord av royalimpregnert furu- eller ospevirke som danner behagelige benker. I smyget dannet vis a vis busstoppet spennes enda til et lett glasstak over den langstrakte benken slik at man riktig skal kunne hvile uten duskregn i nygredd sveis.

Snitt 1:50



Om erfaring med trafikkbildet på Kolsås etter en tids bruk tilsier at hovedinngang bør dreies 90 grader om nærmeste hjørne, vil modulsystemet lett kunne bygges om til en slik løsning.

Og om det blir behov for å øke kapasitet på innendørs parkering, vil søyler kunne skjøtes, tak løftes, fasader forsynes med nye plater, for så å addere et dekke. Tilkomst til et eventuelt plan 2 kan vurderes gjort via plattform for å redusere rampelengde. En slik etasjækning vil kunne doble hotellets kapasitet.

UTSNITT FASADE

SYKKEL ○ ○ ○
LYKKE ○ ○ ●

SYKKEL ○ ○ ○
LYKKE ○ ○ ●