

NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av FutureBuilt i samarbeid med Oslo kommune og Bærum kommune

NR.
484
2017



Motto "Sykkelbølgen"
R+S Arkitekter

Åpen plan- og designkonkurranse

«SYKKELHOTELLENE KOMMER!»



Norske arkitekters
landsforbund

**FUTURE
BUILT**

KLIMAVENNIG
ARKITEKTUR
OG BYUTVIKLING



Oslo kommune



BÆRUM KOMMUNE

KORT OM KONKURRANSE- OPPGAVEN

Oslo har mål om en sykkelandel på 25 prosent innen 2025, mens Bærum skal opp fra fire til ti prosent. Bedre infrastruktur i form av sykkelveier og sykkelfelt er avgjørende for å få flere til å sykle. Men sykkelparkering av høy kvalitet er også en sentral del av infrastrukturen for sykkel.

Begge kommunene har et godt utbygd kollektivtilbud med tog, T-bane og buss, der de aller fleste innbyggerne bor innenfor ti minutters gå- eller sykkelavstand til nærmeste kollektivknutepunkt. Dagens parkeringstilbud for sykkel i de to kommunene er langt på vei begrenset til utendørsstativer. Så mye som 42 prosent oppgir at de begrenser syklingen i Oslo på grunn av fare for tyveri. Det er derfor et stort behov for å tilby syklistene sykkelhoteller – trygg sykkelparkering av høy kvalitet, med beskyttelse mot vær, vind og vandalisme.

Oslo kommune har som ambisjon å etablere minimum ett nytt sykkelhotell per år, fra og med 2017, og åpner sitt første sykkelhotell ved Oslo S i løpet av 2017.

Bærums første sykkelhotell åpner vinteren 2017, ved Sandvika jernbanestasjon. Pr. i dag foreligger det planer om å bygge ytterligere to sykkelhotell i løpet av 2017–2018. Disse skal ligge ved endestasjonene for T-banen på Kolsås og Østerås.

Konkurransen er et ledd i oppfølgingen av kommunenes sykkelstrategier og av FutureBike – en felles politisk viljeserklæring om sykkeltiltak fram til 2020 signert av FutureBuilt-kommunene Oslo, Bærum, Asker og Drammen.

Ved å avholde åpen arkitekturkonkurranse ønsker kommunene å komme fram til et konsept for sykkelhoteller som kan passe inn på tomter i Oslo og Bærum, av varierende størrelse og utstrekning.

PREMIER

1. PREMIE

Motto "Sykkelbølgen"
R+F+S Arkitekter, Trondheim

3. PREMIE

Motto: «Bike-inn»
Gottlieb Paludan Architects, København

Motto: «Sykkel-lykke»
MMW arkitekter AS, Oslo
Bjørbeek & Lindheim, Oslo
Grid, Oslo

INNKJØP

Motto: «Trebølgen»
SundinLien Arkitekter, Berlin

Motto: «Sykkelstue»
Asplan Viak, Oslo

HEDERLIG OMTALE

Motto: «Magnetten»
K8 industrideSIGN AS, Oslo

Motto: «DinSykkelboks»
DISSING+WEITLING Arch. A/S, København
HOE360 Consulting, København



JURY

JURY

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

Stein Stoknes

Sivilarkitekt MNAL, FutureBuilt juryens leder

Eivin Winsvold

Sykkelprosjektet, Bymiljøetaten Oslo kommune

Britt Cristine Mathisen,

Plan og utredning, Bymiljøetaten Oslo kommune

Brit Kyrkjebø

Enhetsleder Plan- og bygningsetaten Oslo kommune

Nina Chu

Driftsleder, Infrastruktur Eiendom, Sporveien AS

Jan Willy Mundal

Kommunalsjef, Bærum kommune

Hanne Høybach,

Sivilarkitekt MNAL, bygningssjef, Bærum kommune

Kurt Singstad,

Sivilarkitekt MNAL, oppnevnt av Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Henning Rekdal Nielsen

Industridesigner, oppnevnt av Norske Industridesignere (NID)

Gisle Nataas har vært jurysekretær og Geirmund Barsnes vært konkurransefunksjonær. Begge er Arkitekt MNAL og jobber i NAL.

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av FutureBuilt i samarbeid med Oslo kommune og Bærum kommune

GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN

Konkurransen har blitt gjennomført som en åpen plan- og designkonkurranse i henhold til Lov og forskrift om offentlige anskaffelser, kapittel 31. Konkurranseskissene ble vurdert av en kompetent fagjury og anonymitetsprinsippet har konsekvent blitt ivaretatt.

FutureBuilt organiserte og gjennomførte plan- og designkonkurransen på vegne av Oslo kommune og Bærum kommune, med bistand fra Norske arkitekters landsforbund (NAL).

Konkurransen ble utlyst 14.02.2017 med innleveringsfrist 07.04.2017. Det ble arrangert et lanseringsseminar (frokostmøte) med påfølgende tomtebefaring 15.02.2017. En ekstra tomtebefaring ble holdt 07.03.2017.

31 konkurranseutkast ble mottatt innen fristen. Juryeringen ble gjennomført over 4 dager, 18.-21.04. 2017.

Juryens mandat har vært å kåre konkurransens vinner og rangere et antall øvrige utkast gjennom premiering eller innkjøp. Juryen hadde til disposisjon et samlet beløp på kr. 1.000.000 og har fordelt etter eget skjønn på følgende måte:

Vinnerutkastet ble tildelt NOK 500.000. To utkast ble tildelt 3. plass: NOK 200.000. To innkjøpte utkast ble tildelt NOK 50.000 hver. To utkast fikk hederlig omtale.

Vinneren av konkurransen ble offentliggjort og utstilt under FutureBuilt-konferansen 2017, 8. juni 2017 i Bærum Kulturhus.



Norske arkitekters landsforbund



KLIMAVENNLIG
ARKITEKTUR
OG BYUTVIKLING



Oslo kommune



BÆRUM KOMMUNE

BEDØMMELSESKRITERIER

Juryen har bedømt de innkomne forslagene i henhold til de kriterier, krav og mål som var angitt i konkurranseprogrammet.

Gjennom konkurransen ønsket man å finne frem til det konkurranseutkastet som samlet sett ivaretar konkurransens intensjoner og krav på best mulig måte.

Følgende kriterier, i uprioritert rekkefølge, ble vektlagt ved evaluering av konkurransebesvarelsene:

- Arkitektonisk uttrykk som fungerer i forskjellige situasjoner og omgivelser.
- Sykkelhotellet bør bidra positivt til omgivelsene.
- Designkonsept med stor fleksibilitet og tilpasningsdyktighet.
- Hensiktsmessig planløsning og funksjonalitet.
- Gode grep som ivaretar sosial trygghet, robusthet mot hæverk og graffiti og enkel drift.
- Miljøriktige og bærekraftige løsninger med hensyn til materialvalg og energibruk.
- Enkel demonterbarhet og gjenbruk.
- Gjennomførbarhet/ økonomi.

Sykkelhotellene skal inneholde følgende funksjoner:

- Parkering for vanlige sykler
- Parkering for sykler med ekstra plassbehov og el-sykler
- Parkering for lastesykler
- Servicestasjon
- Utvendig sykkelparkering
- Utvendig sitteplass/bymøbel (hvis mulig)

Konkurransen søker etter et designkonsept for sykkelhoteller i tilknytning til kollektivknutepunkt i Oslo og Bærum. Konseptet skal invitere til enkel og trygg sykkelparkering av høy kvalitet, beskyttet mot vær, hæverk og tyveri, så vel som en behagelig opplevelse for syklisten selv. Gjennom god arkitektonisk utforming skal hotellene inspirere til økt bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Designkonseptet skal være tilpasningsdyktig ovenfor forskjellige by-, stasjons- og tomtesituasjoner. Hotellene skal både kunne oppføres som frittstående konstruksjoner og integreres i eksisterende bygg og anlegg.

I det innleverte materialet skulle det tegnes ut et designkonsept som kunne passe inn på tre forskjellige tomter. To av tomtene ligger ved henholdsvis Ryen T-banestasjon og Grorud T-banestasjon i Oslo samt Kolsås T-banestasjon i Bærum.



Kolsås T-banestasjon



Ryen T-banestasjon



Grorud T-banestasjon

JURYENS GENERELLE TILBAKEMELDING

Etter juryens oppfatning har konkurransen vært vellykket og spennende. 31 konkurranseutkast har gitt en viktig og bred belysning på hvordan de nye sykkelhotellene i Oslo og Bærum kommune kan utformes og hvilke kvaliteter som må være tilstede for at det skal være oversiktlig, trygt, inviterende og at de skal gi merverdi til stedene de etableres. Utkastene gir en bred forståelse av sykkelhotellet og de omliggende områdenes muligheter og gir viktige innspill til hvordan det kan og bør utføres.

Både konkurranseområdene og selve sykkelhotellet er blitt godt belyst og diskutert. Juryen synes utkastene har mange gode og verdifulle ideer med høy kvalitet og god løsningsspredning mellom de forskjellige utkastene.

Juryen ser også at det har vært en krevende konkurranseoppgave med å finne et arkitektonisk uttrykk og design som både er estetisk, framtidsrettet, rasjonelt og som skal bygges både som frittstående sykkelhotell og kunne tilpasses i eksisterende situasjoner. Juryen er overbevist om at en av de grunnleggende egenskapene må være at sykkelhotellet bidrar positivt til byrommene og de eksisterende situasjoner/underganger de plasseres i. For at sykkelhotellene skal bli en suksess og på sikt kunne bidra til økt sykling må de både oppfattes som attraktive, lette å lese og være enkle i bruk.

Designkonsept, fleksibilitet og tilpasningsdyktighet

Juryen tror sykkelhotellet må ha en enkelhet i seg og en lesbarhet som gjør dem enkle å innpasse i forskjellige situasjoner uten at det skaper kaotiske visuelle situasjoner.

Sosial sikkerhet for brukerne både ute og inne i sykkelhotellet er viktig. Det betyr at det må være oversiktlige situasjoner utenfor og inne, graden av transparens i sykkelhotellets fasader er viktig. Juryen har også vært opptatt av tjenstedesignperspektivet og diskutert hvordan brukerne vil oppfatte tilbudet, samt hvordan merking og skilting er integrert i designet.

Planløsning og funksjonalitet

Når det gjelder planløsning har de fleste innleverte konkurranseutkastene støttet seg på det generelle underlaget for konkurransen og mer konkret jobbet med

designet av og arkitekturen i selve hotellene og programmeringen i og rundt dem. For de fleste konkurranseutkastene har uttrykket og oppbyggingen av fasadene vært viktig.

Den ønskede parkeringskapasiteten på Kolsås på 350 sykkelparkeringsplasser ser juryen er utfordrende å få til på det arealet som er avsatt. På denne tomten blir det derfor viktig å tilpasse konseptet på mest mulig rasjonell måte for at parkeringskapasiteten skal bli så stor som mulig. Å bruke betongmuren mot sporområdet som en del av bakveggen i sykkelhotellet kan ses som en løsning for å maksimere kapasiteten. Utformingen av Kolsås og de andre sykkelhotellene må skje i tett dialog mellom kommunene, Sporveien AS og arkitekt.

Sosial trygghet, robusthet og enkel drift

Bestandighet i materialene som velges til sykkelhotellets fasader og inventar er viktig. T-banestasjoner og områdene rundt er offentlige steder med stor og røff påkjenning. Hærverk i form av graffiti, knusing av lamper/glass, påtenning av tre/-plastelementer er problemer man fra tid til annen ser og som man må ha et bevisst forhold til når man designer sykkelhotellet. Når det gjelder enkelhet i montering, demontering, reparasjon og utskifting av enkeltdeler har konkurranseutkastene mange forskjellige løsninger på dette. På grunn av hærverk må det være enkelt å skifte ut enkeltkomponenter i bygningsmodulen eller veggelementene som bygges. På den annen side tror også juryen med erfaring fra andre prosjekter at god og tiltalende arkitektur og design i det offentlige rommet gjør noe med folks adferd, og at de nye sykkelhotellene kan bidra til en positiv holdning.

Miljøriktige og bærekraftige løsninger med hensyn til materialvalg, demonterbarhet og gjenbruk

Noen av sykkelhotellene tar i bruk tre som et av hovedmaterialene. Juryen synes det kan være et fint signal; en kobling mellom sykkel og tre som begge peker fremover. Når det gjelder materialer og plassering finnes det retningslinjer hos Sporveien AS som gjelder krav til sikkerhet. Bruk av tre og brann har vært diskutert i juryen, og konklusjonen er at det lar seg bruke, men at brannhensyn er en viktig premiss ved videre prosjektering. Når det gjelder materialbruk og andre tekniske krav anbefales det at vinneren møter Sporveien AS i oppstartsfasen slik at kravene blir tydeliggjort tidlig.

Gjennomførbarhet/økonomi.

Produksjonlinjen av sykkelhotellene og økonomi har også vært et viktig tema. Et eksempel er konkurranseutkastene *Trebølgen* og *Sykkelbølgen*. De to utkastene kan minne om hverandre, men produksjonsmessig derimot er det to veldig ulike prosjekter. Når du skal bygge *Sykkelbølgen* kan du nærmest gå på din lokale trelast og handle materialer, mens det i *Trebølgen* er lagt opp til en helt annen produksjonslinje hvor ikke-standardiserte trestykker er utgangspunktet. Dette vil både gi betydelig mer svinn og betydelig økte kostnader.

Tre og brann

Juryen har innhentet en ekspertuttalelse vedrørende materialbruk og brann før beslutning om vinner ble tatt. Dette er veiledning til jury og før prosjektering. Det er ikke på noen måte endelig. Under følger uttalelsen:

Tre brenner når det antennes. Men hvorvidt treet blir antent, hvordan brann spres og hvor røyk og varme ender opp i brann må vurderes fra sak til sak. Her er en rask vurdering i denne saken:

Jeg ser at konstruksjonen kan friste til påtenning. Men det trengs solid startbål for å involvere lamellene. Når først en brann er i gang kan den spre seg sakte horisontalt og raskere i trekk/vind. At det er mellomrom mellom endekantene og bakken letter antenning, men igjen, jeg anser det kreves 'tennved' i tillegg til kun brennbar væske.

Det kan ikke etableres røyksjikt som i rombranner pga. åpenheten lamellene gir, og det ser ikke ut til å være andre brennbare flater brann kan spre seg langs eller til.

Om konstruksjonen likevel antennes, ikke slokkes og brenner helt ut ser det ikke ut til å gi store konsekvenser. Verste situasjon antas å være i tunnelen, men er det ikke kabler eller annet kostbart i taket og utenfor tunnelåpningene bør det være akseptabel restrisiko.

Jeg ser ingen åpenbar personrisiko dersom konstruksjonen kommer i brann, heller ikke i tunnel. Nødvendig startbrann vil få personer til å bevege seg bort og ut før konstruksjonen selv brenner, dvs. i tidlig fase. Inn/ut åpninger i begge ender vil jeg se som en vesentlig forutsetning. Vil anse at selv utføre som befinner seg i eller ved konstruksjonen er førlige nok til å flytte seg bort fra branntilløp i god tid.

Sprinkler kan nok bremse brannspredning eller slokke brann, men anses unødvendig. Det vil koste mye og kan lett utsettes for hærverk. Anbefales ikke.

Brannimpregnering bør ikke være en forutsetning for løsningen. Impregnering, særlig påført brannmaling uten tak over, vil tapes over tid, og nytteverdien er begrenset. Anbefales ikke.

I mangel av god produkt- og analysedokumentasjon vil jeg anbefale å foreta prøvebrann av en mock-up i 3-5 m lengde i vind minst 5 m/s. Det bør koste lite, men gi entydige og overbevisende svar. Hvis mine vurderinger over ikke holder helt, kan testresultatet brukes til å dimensjonere eventuelle tilpasninger.

JURYENS KONKLUSJON

Juryen har gjennom en juryeringsprosess kåret motto "Sykkelbølgen" av R+F+S Arkitekter til konkurransens vinner. Oppdragsgiverne har til hensikt å engasjere vinner av konkurransen for prosjektering av følgende sykkelhoteller: Kolsås T-banestasjon, Ryen T-banestasjon, Grorud T-banestasjon, Østerås T-banestasjon og et midlertidig sykkelhotell i Oslo sentrum.

Utkastene premieres med følgende:

Vinnerutkastet: NOK 500.000

Motto "Sykkelbølgen"
R+F+S Arkitekter, Trondheim

Utkast 3.plass : NOK 200.000

Motto: «Bike-inn»
Gottlieb Paludan Architects, København

Motto: «Sykkel-lykke»
MMW arkitekter AS, Oslo
Bjørbeek & Lindheim, Oslo
Grid, Oslo

Innkjøp blir tildelt NOK 50.000

Motto: «Trebølgen»
SundinLien Arkitekter, Berlin

Motto: «Sykkelstue»
Asplan Viak, Oslo

Hederlig omtale:

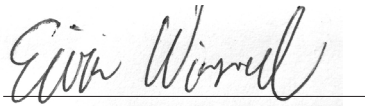
Motto: «Magnetten»
K8 industridesign AS, Oslo

Motto: «DinSykkelboks»
DISSING+WEITLING Arch. A/S, København
HOE360 Consulting, København

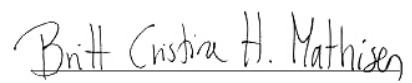
Bærum 8.juni 2017



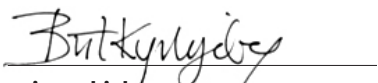
Stein Stoknes
Sivilarkitekt MNAL, FutureBuilt
juryens leder



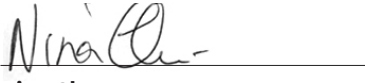
Eivin Winsvold
Sykkelprosjektet, Bymiljøetaten,
Oslo kommune



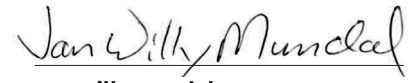
Britt Cristine Mathisen
Plan og utredning, Bymiljøetaten,
Oslo kommune



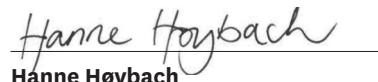
Brit Kyrkjebø
Enhetsleder Plan- og bygningsetaten
Oslo kommune



Nina Chu
Dirftsleder, Infrastruktur Eiendom
Sporveien AS



Jan Willy Mundal
Kommunalsjef, Bærum kommune



Hanne Høybach
Sivilarkitekt MNAL, bygningssjef
Bærum kommune



Kurt Singstad
Sivilarkitekt MNAL, oppnevnt av
Norske arkitekters landsforbund (NAL)



Henning Rekdal Nielsen
Industridesigner, oppnevnt av
Norske Industridesignere (NID)



Gisle Nataas
Juryens sekretær, Sivilarkitekt MNAL
Norske arkitekters landsforbund (NAL)



«SYKKELBØLGEN»

VINNER

R+F+S ARKITEKTER

MOTTO: «Sykkelbølgen»

R+F+S ARKITEKTER, TRONDHEIM
Jørgen Tellefsen Relling
Vegard Dolare Forbergskog
Kanutte Torsteinsdottir Næss
Per Kristian Solem

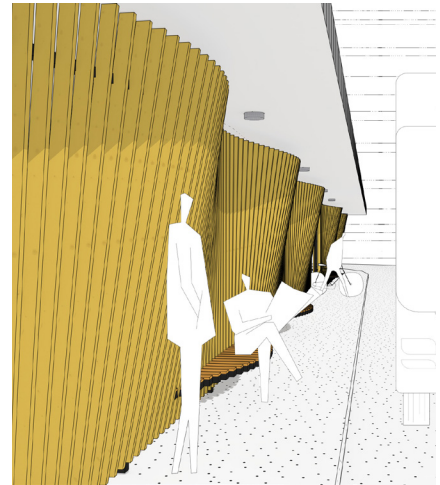
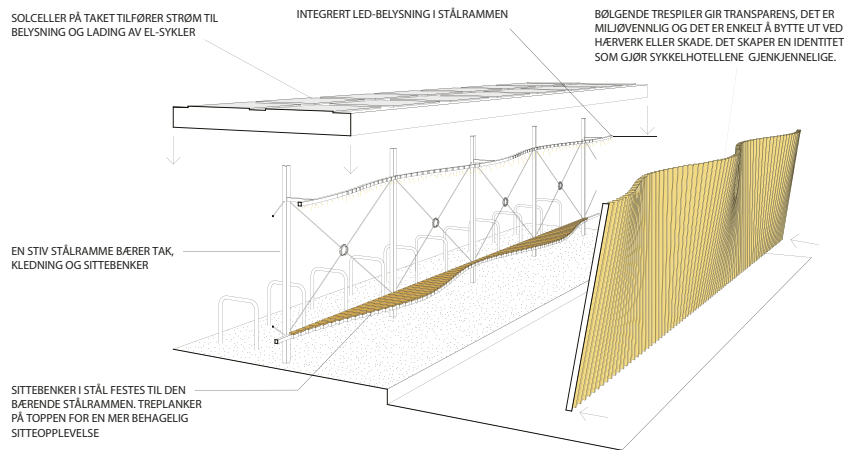
Prosjektet

Målet med prosjektet Sykkelbølgen er å skape en sykkel-parkering som er transparent, føles trygg, som inspirerer til økt bruk av sykkel og som kan fungere på flere steder. Sykkelbølgen har buete vegger med trespiler som eksponert hovedmateriale. Prosjektet består av et veggelementsystem av vertikale trespiler og en bakenforliggende stålkonstruksjon, bølgeformet mot toppen og rett mot gulvet. De vertikale eksponerte trespilene har en viss avstand mellom seg for å skape transparens inn og ut fra sykkelhotellet.

De vertikale spilene har også en avstand fra gulv og tak for enklere renhold og enklere reparasjon. Det er illustrert to forskjellige veggelementer, en for de frittstående sykkelhotellene, som illustrert på Kolsås, og en som skal tilpasse seg eksisterende situasjoner, som illustrert på Grorud og Ryen. Hovedforskjellen mellom disse to veggelementene er at den frittstående varianten har en ekstra midtsøyle + skråavstivning i stålrammen for å kunne bære det overliggende taket og for at konstruksjonen skal kunne være selvbærende.

Juryens tilbakemelding

Prosjektet er enkelt, vakkert og kan lett tilpasses forskjellige situasjoner. Byggesystemet er rasjonelt bygget opp og består av en stålskinne oppe som er en del av det konstruktive, men



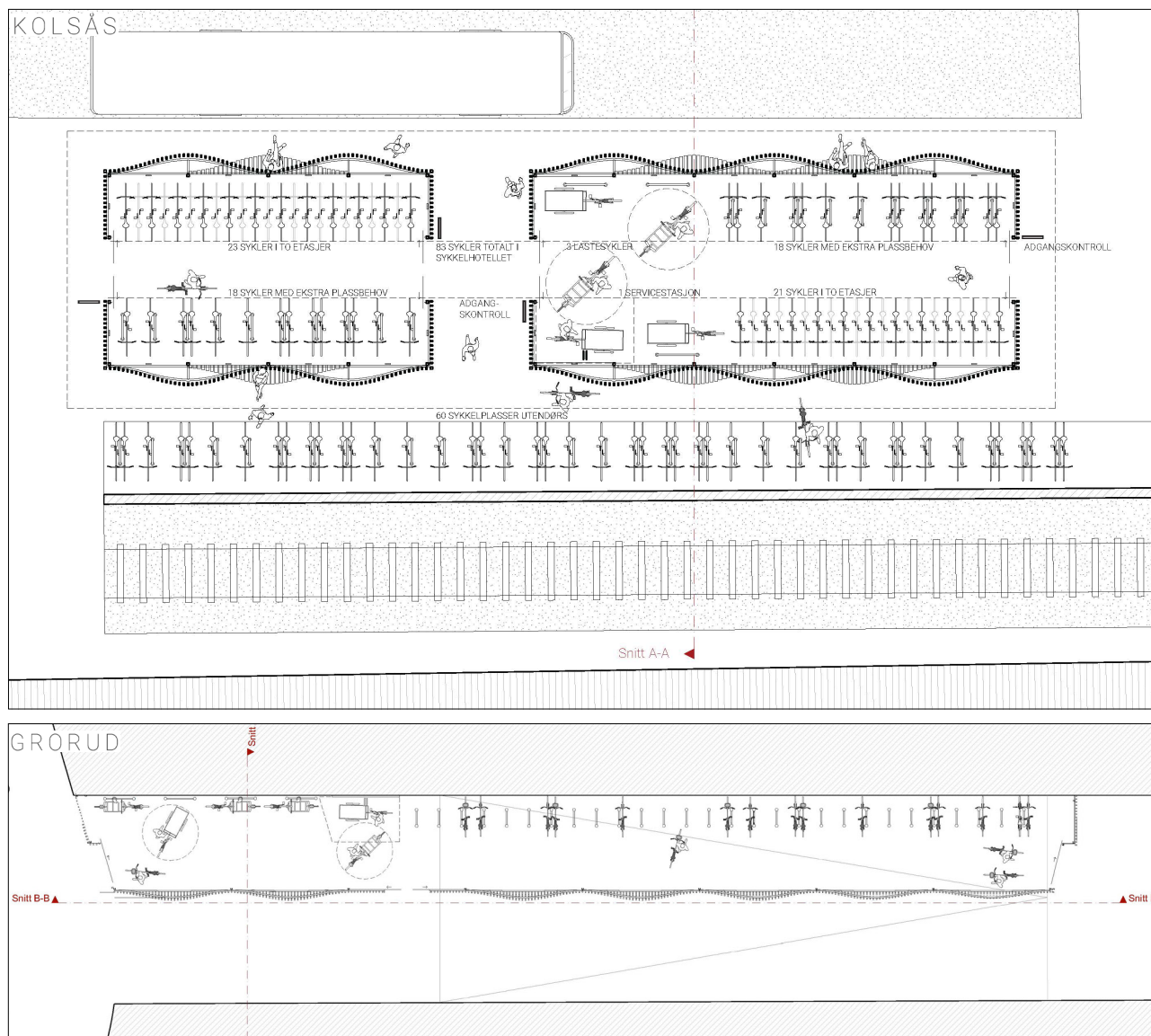
som også er kabelgate hvor hotellets infrastruktur går og hvor du kan lade sykkel fra osv. Prosjektet viser stor grad av fleksibilitet, samtidig som det er enkelt bygget opp og basert på standardelementer i tre som gir et varmt uttrykk. Enkelheten er positiv både når det gjelder uttrykk, montasje og drift på de forskjellige steder der sykkelhotellet skal etableres.

Formmessig gir systemet mulighet for stor grad av variabler, noe som gjør det mulig å tilpasse det til forskjellige steder med noe forskjellige løsninger. Prosjektet spiller med sin materialitet i tre fint opp mot de situasjonene den er illustrert i og tilpasser seg dem på en god måte. Sykkelbølgen og de eksisterende situasjoner spiller hverandre gode. Materialiteten i treet og det organiske formspråket spiller kontrastfylt og positivt opp mot den grå og harde betongen og mot det buete taket i undergangen Grorud/Ryen.

Inngangen til sykkelhotellet er illustrert som en skyvedør som automatisk går til siden når man skal inn. Det er viktig å finne en logistikk og et system hvor brukerne må gå av sykkelen og trille den inn/ut slik at inngangspartiet ikke skaper farlige

situasjoner mellom syklende og gående. Planløsningene i sykkelhotellene er basert på standardene som er vedlagt i konkurranseprogrammet. Det er ikke vist perspektiver innenfra, men juryen har tro på at dette kan bli både funksjonelt og fint. Selv om konseptet for veggelementene baserer seg på buer, er det allikevel rasjonelt planlagt med den rette linjen i bunn som gjør at veggene ikke opptar unødvendig mye plass i bredden.

Når det gjelder materialbruk synes juryen det er bra at det er tatt utgangspunkt i standardmaterialer, men mener videre at man som byggherre på såpass robuste og eksponerte steder bør strekke seg mot en høy materialkvalitet og utførelse. Med høy materialkvalitet menes for eksempel harde og robuste tref typer som Kebony og Accoya. Finishen kan også forfines eller varieres med avrundede hjørner, varierende dimensjoner på trelamellene eller variasjon i den bølgende geometrien langs gesimsen og eventuelt også langs gulvet. Juryen er også åpen for at andre materialer enn tre kan benyttes på enkelte stasjoner om dette skulle være nødvendig eller mer naturlig.



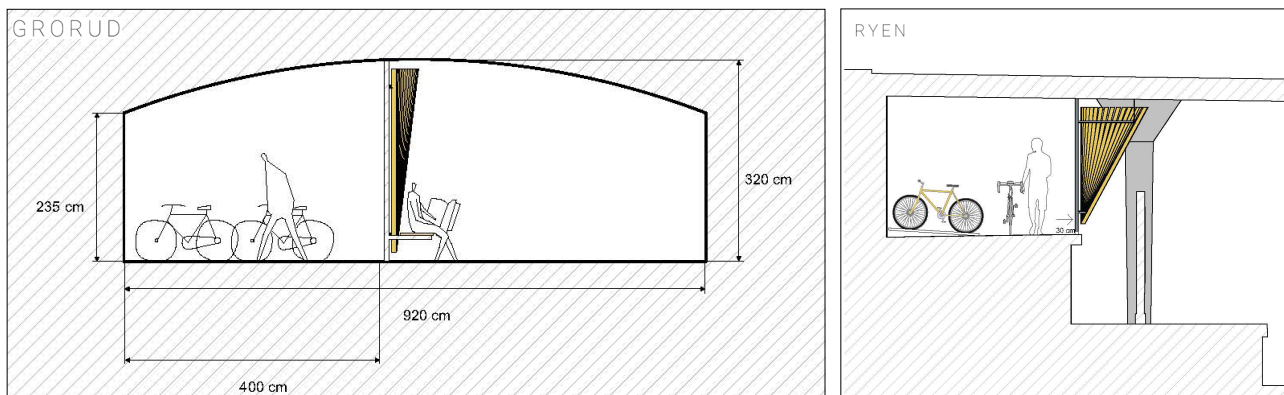
Sykkelbølgen fremstår i sin helhet som transparent og åpen. Grunnet denne transparensen føles ikke inngangspartiene gjemt selv om de er satt 90 grader på langfasaden. Innsikten på skrå er ikke så stor siden fasaden er bygget opp av lameller, men løsningene har en god belysning som gjør situasjonen trygg, og vinkelrett på ser man rett inn i hotellet. Benkene som kan integreres som en del av veggelementet er et positivt grep og kan skape aktivitet og dermed trygghet.

Trelamellveggene er enkle å rengjøre både med tanke på graffiti og daglig renhold siden de har en stor avstand fra bakken og taket. Veggelementene med stål og tre er materialeeffektive med bruk av lagerførte hyllevarer som vil gi ubetydelig med materialsvinn. Tre som hovedmateriale er i utgangspunktet et godt miljøvalg, men det er viktig at det i den videre prosjekteringen fokuseres på gode detaljer, konstruktiv trebeskyttelse og god materialkvalitet, for å unngå unødvendig kjemikaliebruk.

Juryen anbefaler å bruke stål med høy gjenvinningsgrad for ytterligere å styrke bærekraften i prosjektet. På Kolsås (frittstående variant) er det foreslått bruk av solceller. Juryen mener at dette i stor grad kan videreutvikles for at driften og bærekraften i prosjektet kommer tydeligere frem. Dette også sett i sammenheng med materialvalg (tre/stål).

Sykkelbølgen er et lett system å montere/demontere. Det er fleksibelt med tanke på å kunne tilpasse seg forskjellige eksisterende stasjoner. Enkeltelementer lar seg lett demontere/utskifte uten at konstruksjonen destabiliseres eller at alt må byttes ut. I den videre prosjekteringsprosessen er det viktig at alle sammenføyninger designes med tanke på enkel demontering.

Når det gjelder gjennomførbarhet og økonomi er Sykkelbølgen blant de mest rasjonelle forslagene. Med tanke på det innvendige konseptet (planutforming, strøm, service osv) må dette videreutvikles i tett samarbeid med Oslo og Bærum kommune.



Juryens råd til videre bearbeiding av prosjektet: Kolsås/Frittstående variant

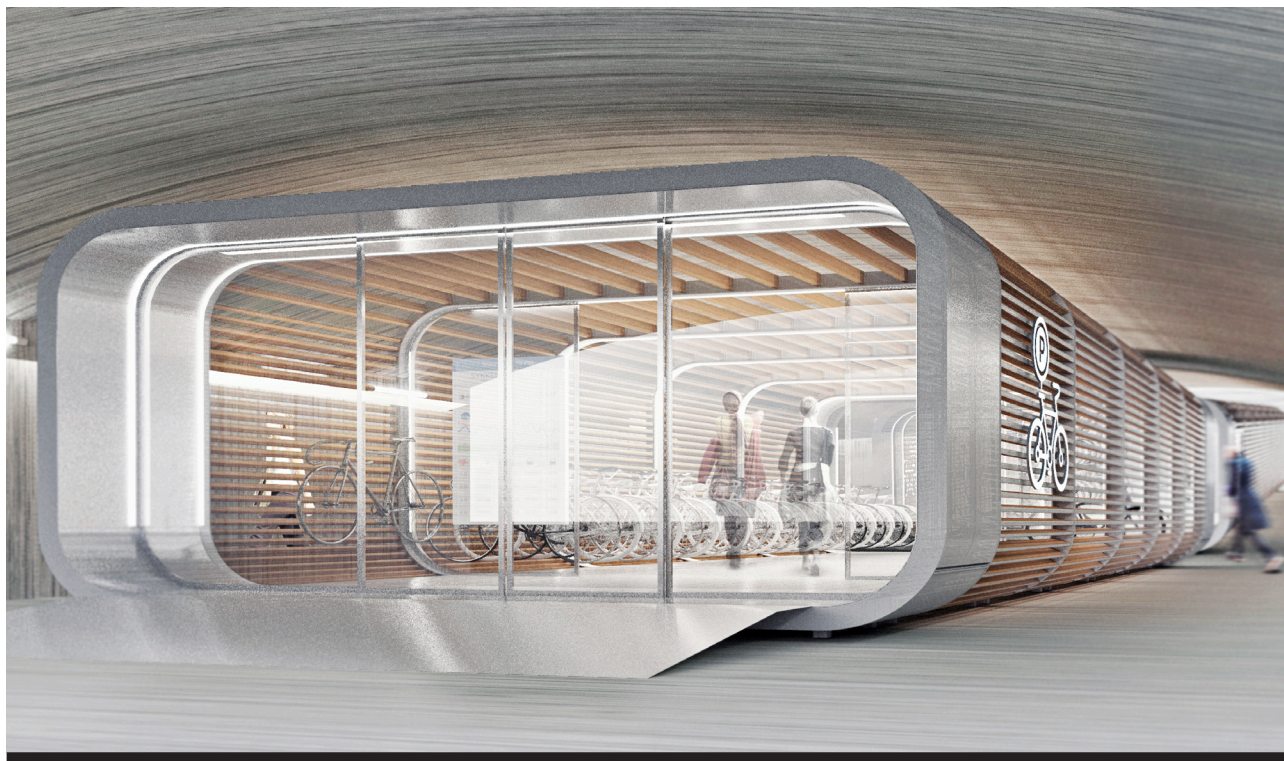
- Generell plassutnyttelse. Situasjonsplanen på Kolsås må bearbeides. Sammenhengen mellom sykkelhotellet og tomten må bearbeides og optimaliseres. Juryen mener sykkelhotellet bør benytte tomtens bredde i større grad. Det må også vurderes om det er hensiktsmessig å dele sykkelhotellet i to bygg eller om det skal bare være ett bygg. Et todelt bygg vil skape en lavere utnyttelse, men en bedre orientering.
- Takutformingen må bearbeides og konkretiseres. Vannavrenning fra taket bør vurderes å være i midten av takflaten for ikke å skape en takhelling mot sporområde eller mot passasjersidene hvor det er vente- og oppholdsareal.

Ryen og Grorud/Tilpassningsvariant

- Arkitekt bør utforske, utvikle og konkretisere flere muligheter og variabler rundt tilpassning for å kunne

plassere sykkelhotellet i flere og andre typer tomtesituasjoner.

- Systemet er rasjonelt og overbevisende, men arkitekt bør utforske muligheter som viser andre variasjonsmuligheter i form og materialitet. Om den rette fasadelinjen nede langs gulvet kan bues, ligger det noen spennende muligheter i utformingen som kan være mer kompleks om det er behov for det i enkelte situasjoner.
- Vurdere det konkrete trematerialet som skal benyttes. Juryen mener at materialiteten bør være forfinet og opphøyet for at uttrykket og signalet skal være tydeligere.
- For å forebygge at syklistene som ikke benytter seg av sykkelhotellets tjeneste ikke låser fast sykler i tre-lamellene, må det utvikles et godt system for utvendig sykkelparkering. Å plassere gratis sykkelparkering nærmest perrong og sykkelhotell noe lengre bak, vil erfaringsmessig kunne løse det.
- Finne system for hvordan nødvendige informasjonsskilt integreres i prosjektet og i de forskjellige løsninger.



«BIKE-INN»

3. Plass

GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS

MOTTO: «Bike-Inn»

GOTTLIEB PALUDAN ARCHITECTS, KØBENHAVN

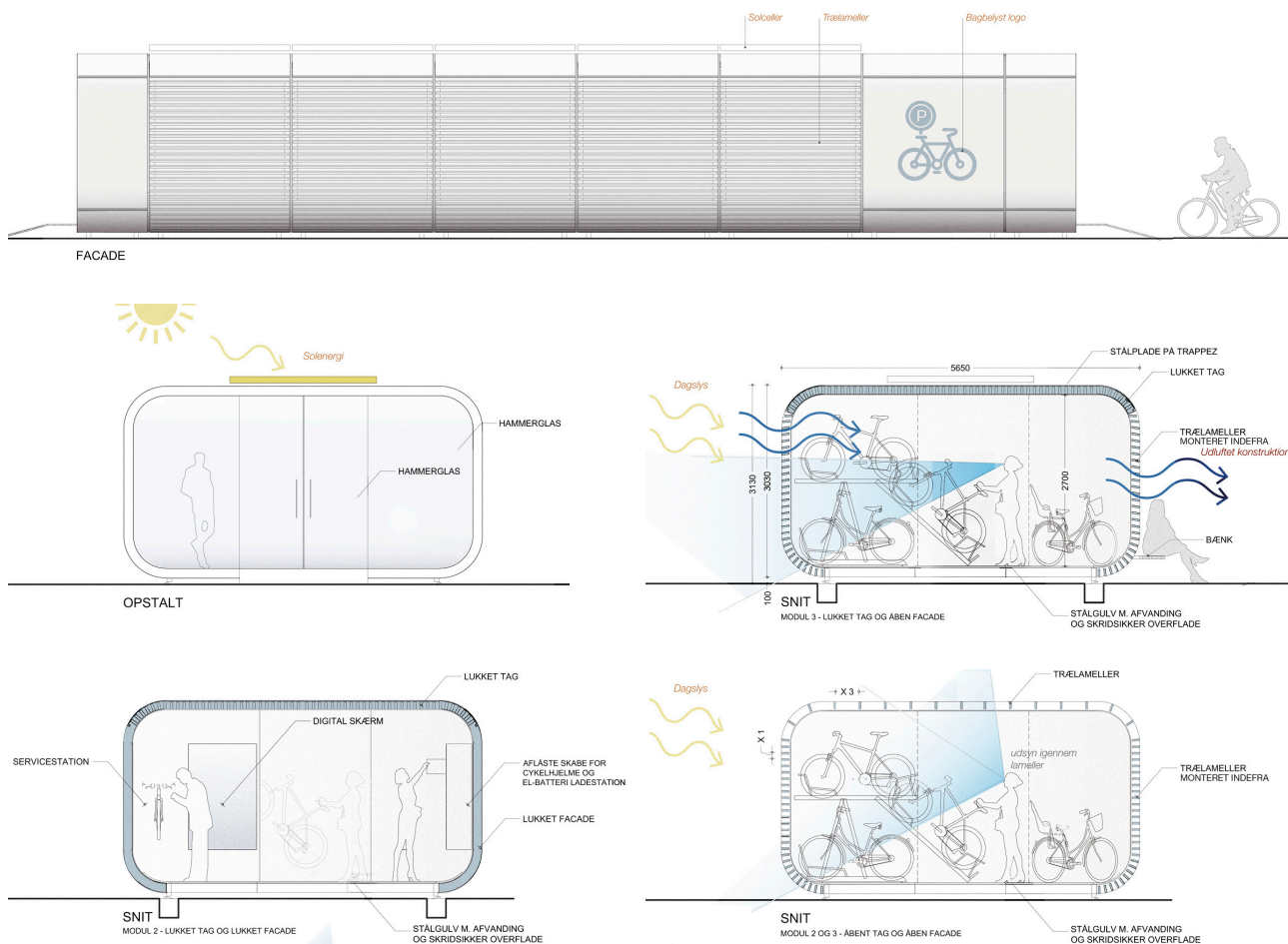
Adam Nielsen
Anette Rahbek Eilersen
Helene Bruun Sørensen
Jesper Gottlieb
Jesper Ravn
Michael Stabell
Peter Sim Sand
Sten Sødning
Thomas Bonde-Hansen

Prosjektet

Bike-Inn er et sykkelhotell bygget opp av bygningsmoduler med en lengde på 2,4 meter. Modulene bygges på fabrikk, transporteres og settes sammen på stedet. Modulenes består av to stålrammer som monteres sammen med tverrbjelker. Videre monteres gulv, tak, fasader, strøm osv. slik at de ferdige komplette bygningsmodulene som kjøres ut fra fabrikk bare kan settes sammen på stedet de skal stå. Fundamenteringen på tomten og sammenkoblingen mellom sykkelhotellmodulene er planlagt på en måte som gjør det lett å demontere modulene fra hverandre igjen etter bruk og flytte dem fra tomten uten at det settes varige merker. Standardmodulenes sidefasader består av horisontalt liggende trespiler, og endemodulene har en tettere fasadeutførelse med innebygget logo på utsiden. Endefasadene består av glass for å sikre mest mulig grad av transparens, åpenhet og trygghet. Utenom standardkonseptet som består av sitteplasser, servicestasjon og ladefunksjon er det utviklet en katalog med såkalte add-ons for å kunne programmere flere supplerende funksjoner i sykkelhotellene.

Juryens tilbakemelding

Konkurranseutkastet er et flott og godt gjennomarbeidet prosjekt. Bike-Inn symboliserer i stor grad at sykkelen må ta en plass i gaten og fremstår designmessig som et sykkel-



tempel. Prosjektet har en klar design og et moderne formspråk som forfatteren har brukt bevisst i hele designet, og sykkelhotellet utstråler eksklusivitet. Juryen tror prosjektet kan løfte sykkelkulturen høyt med et klart og elegant prosjekt. Designmessig er prosjektet en sluttet og helhetlig figur, noe som gjør at fleksibiliteten ikke er så stor som den burde. Bike-Inn er et av få prosjekter som bygger sitt design med bygningsmoduler og ikke fasadeelementer som de fleste andre i konkurransen gjør. Bike-Inn tilfører noe annet inn i konkurransen enn de andre med sitt ekte modullbaserte konsept.

Bike-Inn vil fungere veldig godt på Kolsås da designet trenger litt plass rundt seg. I en del situasjoner kan prosjektet med sin totaldesign og oppbygging virke litt stivt, muligheten for tilpasning blir da ikke fleksibel nok. I Grorudløsningen med midtstilt sykkelhotell burde designet benyttet høyden av tunnelen bedre. Gulv og tak oppleves her som unødvendig når konseptet skal tilpasses den eksisterende gangtunnelen. Juryen tenker dette viser en svakhet i konseptet med tanke på fleksibilitet.

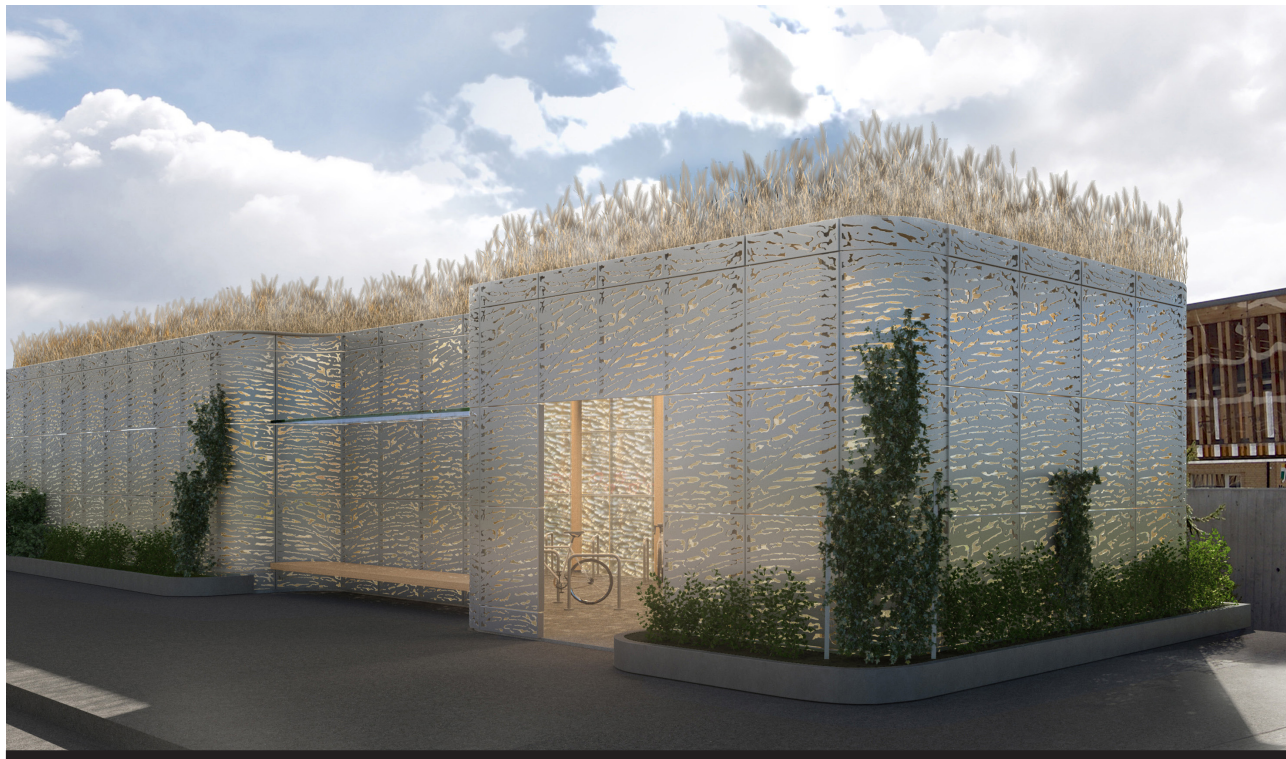
På Grorud tilfører prosjektet noe nytt i idétilfanget til konkurransen med å plassere seg i midten av gangtunnelen. Illustrasjonen fra Ryen viser en utkraget løsning som

framhever sykkelhotellet og gjør det til et framtreddende, men positivt element for stasjonsområdet.

Juryen roser prosjektet for de åpne og inviterende inngangssituasjonene. Men åpenheten kan også oppfattes som noe forvirrende slik sykkelhotellet er plassert og illustrert på Grorud. Her må det mye sikring/merking til for at endeløsningen skal kunne være sikker og realistisk. De horisontale trelammellene vil kunne gi en flott og ønsket transparens inn og ut av sykkelhotellet, men sikkerhetsmessig vil de eksponerte lamellene være utfordrende for barn med tanke på klatring. Liggende brede trelameller vil være eksponert for støv, søl, fugler osv. og kan fort oppfattes som skitne. Med tanke på det helhetlige designet tror juryen at Bike-Inn i større grad må rengjøres enn de andre sykkelhotellene som for eksempel bruker eksisterende asfaltdekke som gulv.

Det er lagt opp til et enkelt og godt system for fundamentering som ikke vil sette noen grad av spor etter seg. Rommet mellom modulen og eksisterende gulv må sikres med tanke på skadedyr som rotter.

Kostnadmessig befinner prosjektet seg i øvre segment.



«SYKKEL-LYKKE»

3. Plass

MMW ARKITEKTER AS BJØRBEKK & LINDHEIM, GRID

MOTTO: «Sykkel-lykke»

MMW ARKITEKTER AS, OSLO
Magne Magler Wiggen
Maiken Seglem

BJØRBEKK & LINDHEIM, OSLO
Line Løvstad Nordbye

GRID, OSLO
Øyvind Breen

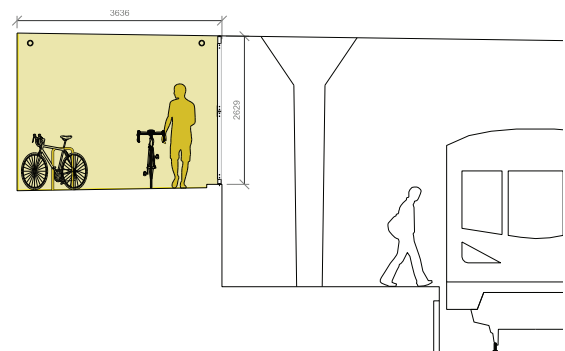
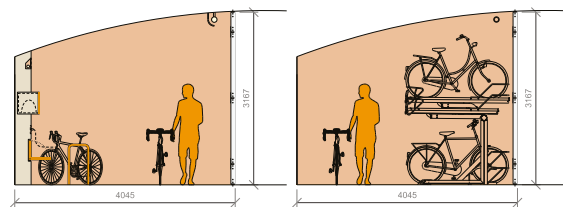
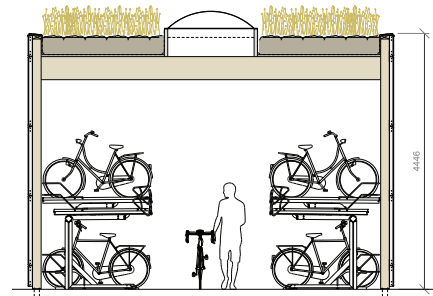
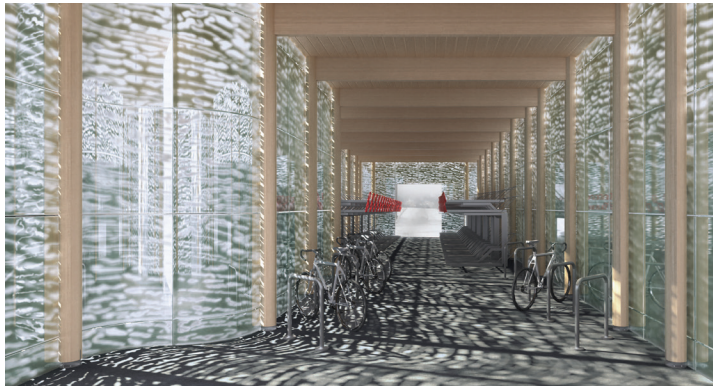
Prosjektet

Forslagsstiller mener et stedlig og kulturhistorisk fundament er viktig når en skal formgi og designe de nye sykkelhotellene. Sykkel-Lykke tar derfor utgangspunkt i det geologiske fenomenet Oslofeltet som fysisk forbinder Oslo og Bærum når de designer de nye sykkelhotellene.

Begrunnelsen for dette er at sykkelhotellene må ha en utforming som føles riktig for begge kommunene og som begge kan være stolte av. Konseptet konkretiseres i et design og et byggesystem bestående av standardiserte fasadeplater, søyler, dragere, braketter, dører, skilt osv. Fasadeelementene har et karakteristisk design og mønster som direkte er inspirert av de geologiske formasjonene i Oslofeltet. Mønsteret skal skape en fasade som skal være spesielt transparent og dermed skape oversikt og trygghet. Det er de samme bygningsdelene som brukes i den frittstående varianten og i de sykkelhotellene som skal tilpasses i eksisterende situasjoner.

Juryens tilbakemelding

Sykkel-Lykke er et elegant og detaljert prosjekt som er kommet langt i designet og i detaljeringsprosessen. Prosjektet er selvsikkert presentert. Forslagsstiller har tatt fatt i et element som forbinder Oslo og Bærum kommune, Oslofeltet, og det er positivt. Sykkel-Lykke er det eneste



prosjektet som virkelig har jobbet med å finne en fellesnevner mellom de to kommunene. Det er definert et ryddig og overbevisende byggesystem bestående av flere mindre fasadeelementer, et konstruksjonssystem og et sortiment av møblelement som settes sammen der de forskjellige sykkelhotellene skal bygges. Det er så definert alternative materialer og utførelser til fasadekomponentene som tilpasses forskjellige steder og utfordringer. Forslagsstiller har presentert en hel palett av deler og alternativer som er gjennomførbart. Styrken i prosjektet er at det er troverdig og godt detaljert.

Juryen synes ideen med havre på taket er morsomt, men synes også at taket konseptuelt ikke henger så godt sammen med resten av prosjektet. Generelt mener juryen at takutstikkert må videreutvikles på den frittstående varianten slik at problematikken rundt vann fra taket og regn løses på en mer sikker og definert måte. Integrert busstopp viser en dobbelbruk som er fin.

Juryen liker at det bøyde fasadeelementene skaper selvbærende fasader (dette i de innebygde variantene), noe som er materialbesparende. Forslagsstiller har tenkt "utenfor boksen" på Ryen med å markere sykkelhotellets design/ formspråk også i omgivelsene rundt sykkelhotellet. Prosjektet er tilpasset fint i alle situasjoner, unntatt på Kolsås. Her synes juryen at prosjektet blir for lukket, og en kan ikke umiddelbart se funksjonen det egentlig har.

Juryen er litt delt i om ideen med oslomønsteret er en god og sterk idé eller ikke. På en side er mønsteret vakkert, men juryen tror ikke det vil fremstå så transparent som beskrevet. På en annen side vil det vakre lysspillet kunne oppfattes forstyrrende for svaksynte og de med orienteringsvanskeligheter. Utstansingene i metallplatene vil kunne være farlige for fingre ved berøring. Dette har forslagsstiller bl.a. løst på Kolsås med avstandsgrønt som juryen ikke liker. Juryen er skeptisk til å skape et så designet prosjekt som det også må skape et hinder rundt.



«SYKKELSTUE»

INNKLJØP

ASPLAN VIAK

MOTTO: «Sykkelstue»

ASPLAN VIAK, OSLO
Ragnhild Sletten Augustsen

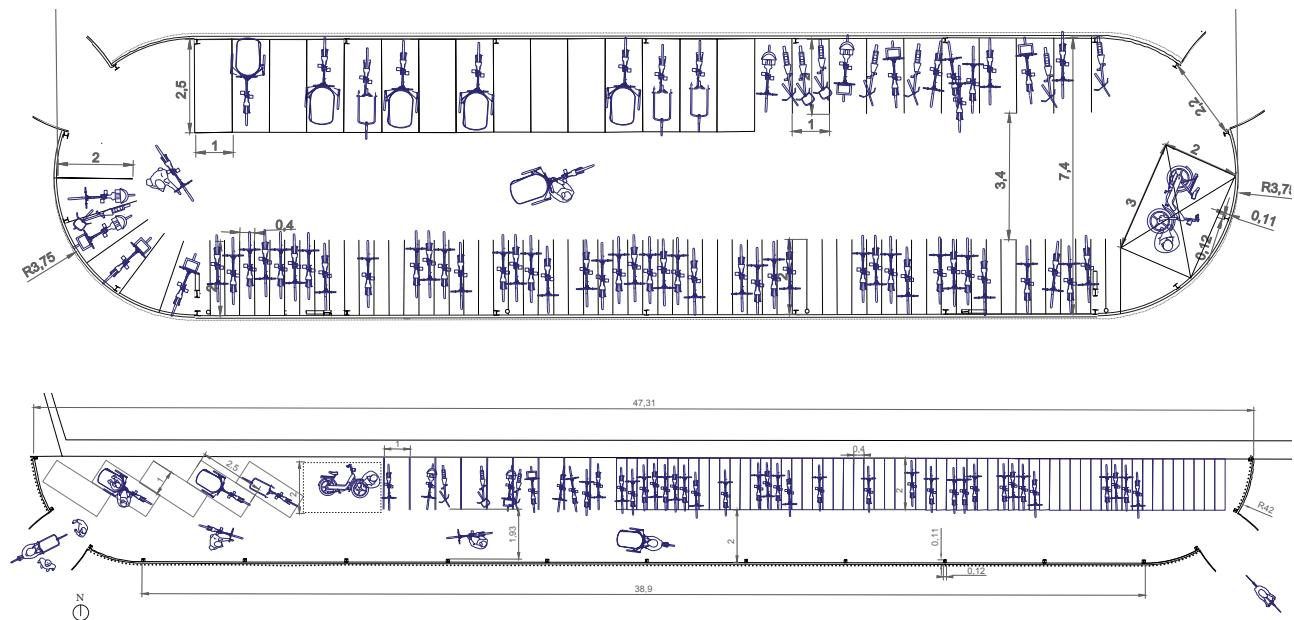
Prosjektet

Forslagsstiller har tatt utgangspunkt i materialet stål gjennomgående i hele prosjektet. Stål er robust, vedlikeholdsvennlig og ved riktig bruk kan det fremstå som spesielt åpent og transparent.

Sykkelhotellet er designet slik at stålfasaden som består av stålrør med Ø 16 skal skape en visuell opplevelse av et mykt transparent draperi. Spilene er satt sammen med varierende avstand, noe som gir et mykt uttrykk og gir assosiasjoner til et stykke stoff som henger. Fasadespilene settes sammen på en måte at de lett kan demonteres. Stålstengene som har en bøy øverst og nederst hektes inn på forborte hull i topp- og bunnsvillen. Når alle rørene er på, strammes bunnsvillen med skrue slik at fasaderørene spennes fast mellom de to ståldragerne. I dette systemet slipper man å bruke sveis for å feste stålfasadene. Forslagsstiller har lagt opp til en tankegang om at sykkelhotellets stål lett skulle kunne gjenbrukes.

Juryens tilbakemelding

Noe av det positive juryen ønsker å fremheve med prosjektet er den spennende med ideen med stålgardinen. Den planlagte stålgardinen har en fin stofflig kvalitet og en transparens som gjør at man ser aktiviteten ute og inne på en god måte.



Prosjektet er godt stedstilpasset til alle de tre stedene og har gode inngangspartier som er lette å se og som er lette å komme inn i. Prosjektet har en god kombinasjon av sosial trygghet og tyverisikkerhet.

Bruk av stål vil gjøre prosjektet bestandig mot tidens tann. Juryen ser også at det er en interessant kontrast mellom det "lette" uttrykket og den tunge konstruksjonen.

Men juryen ser det som problematisk med overforbruket av stål. Stålgardinen kunne ha vært utformet mer rasjonelt materialmessig. Med stål som hovedmaterial er dette også et veldig eksklusivt prosjekt, og bruk av metall vil være i overkant av hva som er nødvendig og realistisk med et sykkelhotell. Selv om sykkelhotellet er vakkert, synes også juryen at det arkitektoniske uttrykket peker mot fortiden.





«TREBØLGGEN»

INNkjØP

SUNDINLIEN ARKITEKTER

MOTTO: «Trebølgen»

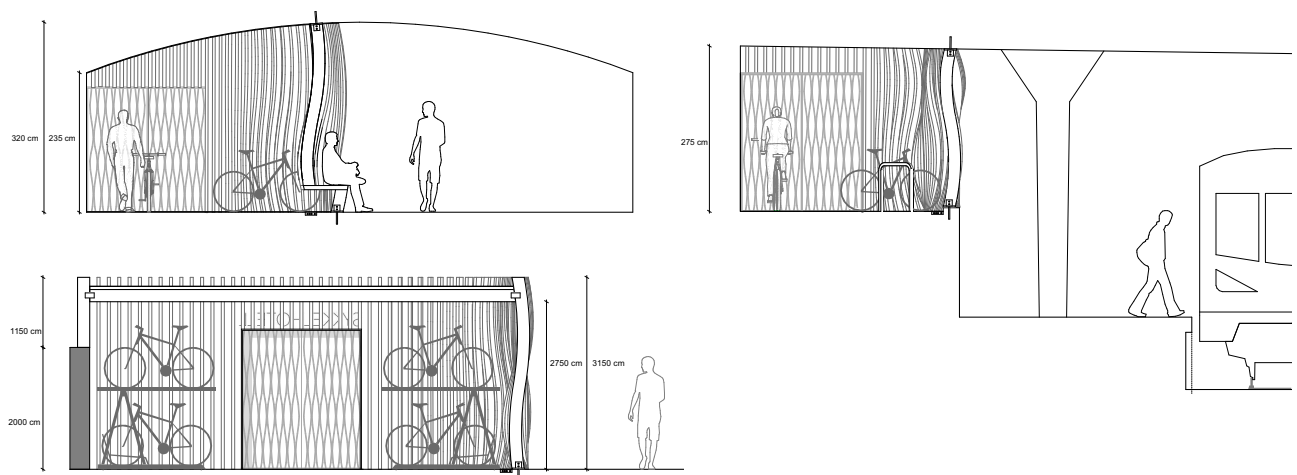
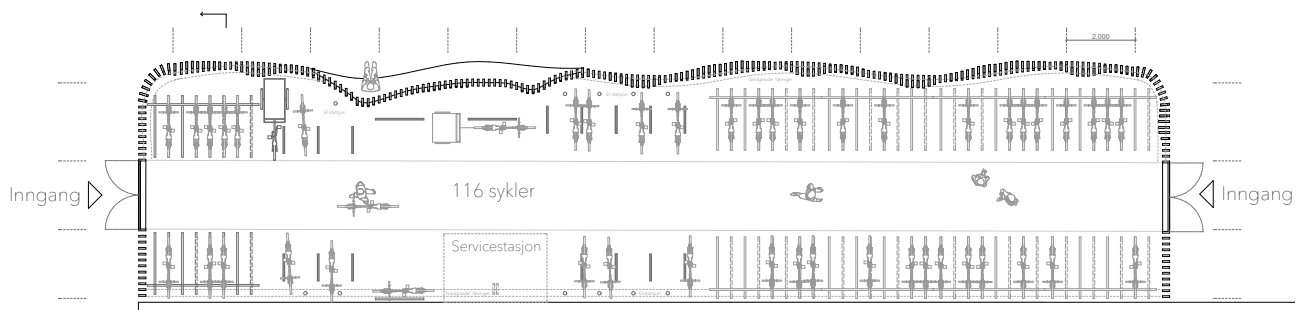
SUNDINLIEN ARKITEKTER, BERLIN
Mari Proll Lien
Elisabet Sundin

Prosjektet

Prosjektet Trebølgen er en bølgende vegg satt sammen av utskjærte trelameller. Den bølgede sykkelhotellveggen er bygget opp av 4 meter lange moduler som igjen er satt sammen med utgangspunkt i en 4 meters basemodul. Denne basismodulen brukes i et system hvor den plasseres rett, speilvendt og noen steder med innfelt benk. I tillegg til dette er det en hjørnemodul og en rett modul som plasseres i endene hvor sykkelhotelles dører i stål skal plasseres. Modulen av lameller er festet i en metallplate nede og oppe. Mellom trelamellene er det plassert lysrør i et lekent system som skaper en fin belysning både inne i selve sykkelhotellet, men også ut i byrommet sykkelhotellet står i. Lyssettingen skaper en lysende trevegg og vil være til glede både for de som bruker sykkelhotellet og byrommet rundt. På frittstående hoteller som krever tak er det tenkt solceller eller sedum på taket.

Juryens tilbakemelding

Juryen fremhever dette vakre og skulpturelle i prosjektet med et innkjøp. Trebølgen er et iøynefallende konkurranseutkast med en wow-faktor som er vakker sett opp mot materialiteten og uttrykk i de eksisterende t-banetunnelene, men også som frittstående variant på Kolsås. Designet er enkelt og samtidig virkningsfullt, og spillet mellom trematerialet, den skulpturelle formen og lyssettingen gjør at



sykkelhotellet fremstår som et smykke som vil kunne løfte sykkelkulturen.

De bølgende veggene krever mye plass. På kritiske steder vil det medføre at veggene tar mer plass enn de behøver, noe som spiser plass fra sykkelhotellet, og man får ikke organisert sykkelhotellet som ønsket. Dette ser man spesielt på løsningen på Ryen, hvor man gir bort mange sykkelplasser til vegg-tykkelsen. En ekstra veggtykkelse vil kunne gjøre at systemet med midtgang og skråparkering blir vanskelig.

Lyssettingen er leken og vakker og skaper fint lys både inn og ut av sykkelhotellet.

Juryen synes det produksjontekniske er problematisk i konkurranseutkastet, det vil bli mye svinn, og råmaterialene vil være eksklusive. Disse to faktorene vil påvirke det kostnadmessige negativt. Byggeteknisk er prosjektet ikke helt overbevisende. I en bygget versjon må løsningen mellom tak og endeveggen som stikker opp gjøres på en annen måte som sikrer for fukt, vann og endevedrætning.



«MAGNETEN»

HEDERLIG
OMTALE

K8 INDUSTRIDESIGN AS

MOTTO: «Magnet»

K8 INDUSTRIDESIGN AS, OSLO
Marius Andresen

Prosjektet

Magnet» er et sykkelhotell som tiltrekker seg brukere gjennom trygg og lettvin»t parkering og gjennom sykkelhotellets totale brukeropplevelse. Gjennomsiktige vegger, veiledende farger og klar kommunikasjon gjør dette bygget til mer enn sykkeloppbevaring. Innfallsvinkelen og fremgangsmetoden er brukermedvirkning.

Juryens tilbakemelding

Juryen ønsker å fremheve og hedre forfatterne av utkastet Magnet» for å ha sett brukerperspektivet og tatt tak i det på en overbevisende måte. Forfatterne har gjort observasjoner og intervjuer av brukerne av eksisterende sykkelhotell i Lillestrøm og Drammen. På denne måten har forslagsstiller greid å leve seg godt inn i bruken av et sykkelhotell og hva som faktisk trengs av informasjon, fargebruk og klarhet i design og skilting for at dette skal fungere så intuitivt som mulig. Med dette som grunnlag har de utformet og designet et konsept for nye sykkelhotell i Oslo som er mer enn en sykkelhotelltjeneste.

Fremgangsmetode for brukermedvirkning.



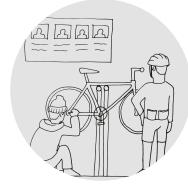
Si ifra: Man burde informere folk om at det kommer et sykkelhotell på tomten med en plakat under byggingen.



Engasjere folk: Hvis folk kan bli med på malingen av sykkelhotell let vil de kanskje være enda mer stolte av det.



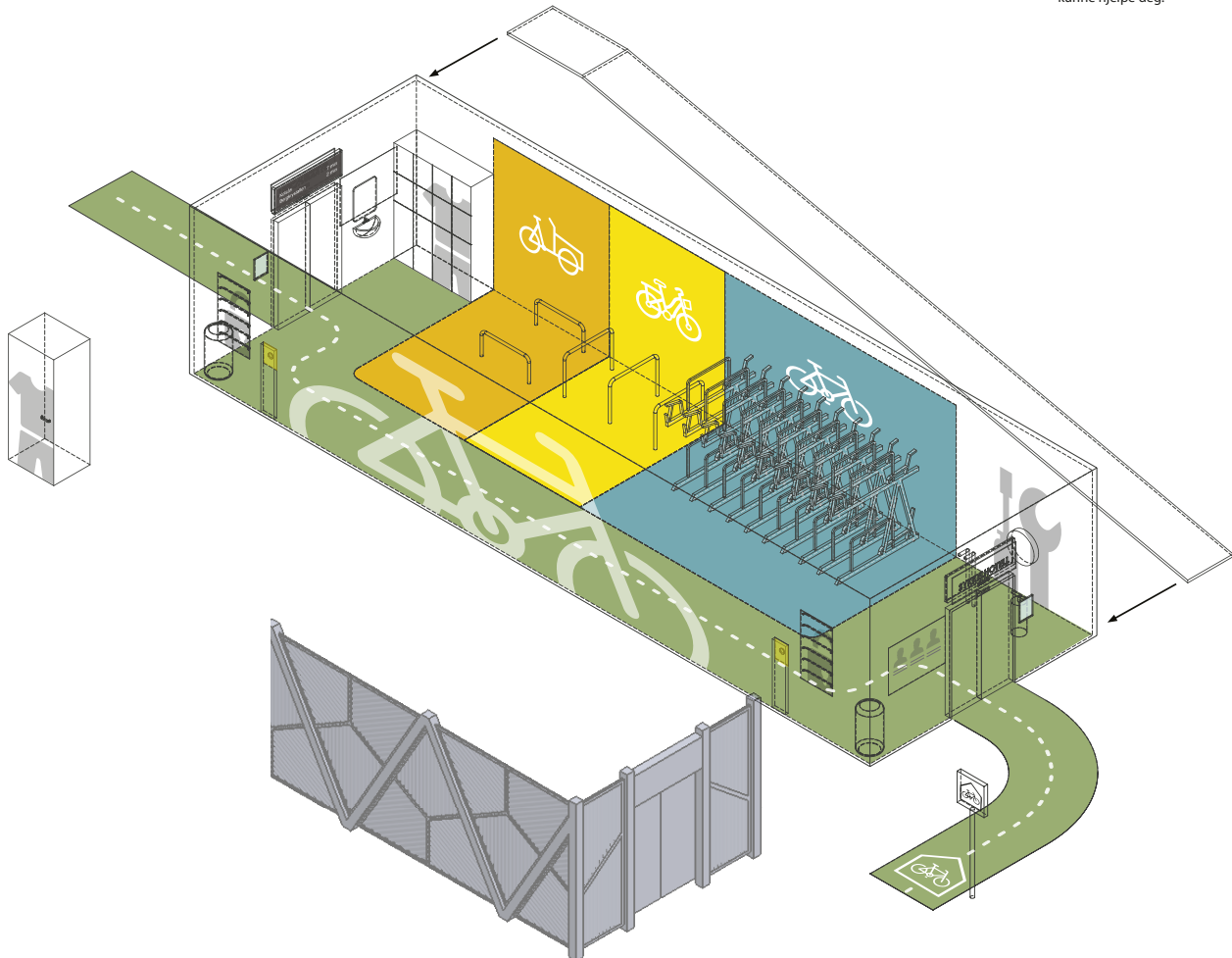
Holde reparasjonskurs: Når hotellet åpner kan man arrange re reparasjonskurs for å få folk i gang og skape oppmerksomhet.



Reparasjonstjeneste: Hva om det var en liste i hotellet over personer som var villig til å hjelpe med reparasjoner for 200 kr.



Spesifik hjelp: Hvis du har problemer med sykkelhotellet burde det være et eget team som var spesialister på sykkelhotell som kunne hjelpe deg.





«DINSYKKELBOKS»

HEDERLIG
OMTALE

DISSING+WEITLING ARCH. A/S
HOE360 CONSULTING

MOTTO: «DinSykkelboks»

DISSING+WEITLING ARCHITECTURE A/S, KØBENHAVN
Jesper B. Henriksen

HOE360 CONSULTING, KØBENHAVN
Niels Hoe

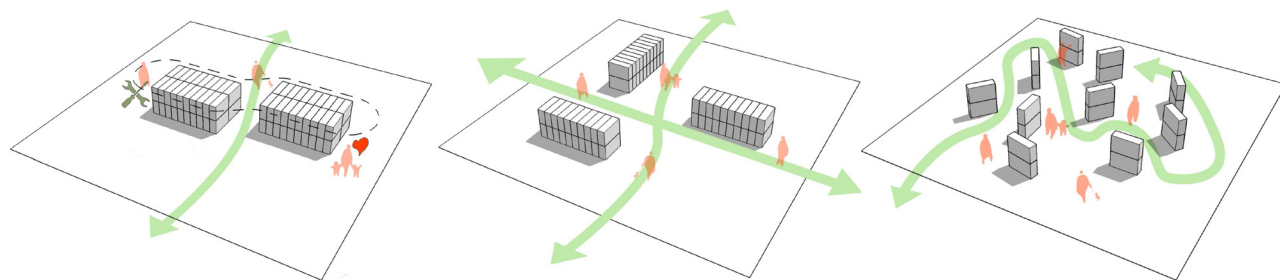
Prosjektet

Forfatteren bak utkastet DinSykkelboks har tatt utgangspunkt i å oppnå den største mulige sikringen av sykkelen når den parkeres. Sykkelparkeringsanlegget er redefinert, og det er skapt en løsning til parkering av den enkelte sykkel, boks-løsningen, der det oppnås større sikkerhet for både syklisten og sykkelen.

Juryens tilbakemelding

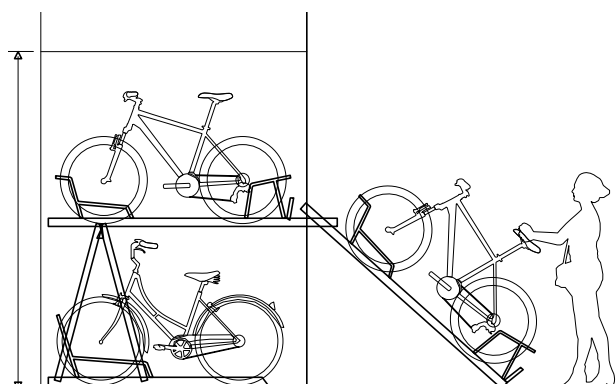
Juryen ønsker å hedre DinSykkelboks for dets verdifulle innspill til konkurransen med å illustrere og argumentere med at sykkelhotellet kan organiseres på andre måter enn etterspurt og det med fordel. Forfatteren mener det er mange fordeler med et boks-sykkelhotell fremfor det tradisjonelle, både når det gjelder plassbruk, brukervennlighet, tidsbesparing og sikkerhet. Forfatteren mener at den tradisjonelle fellesparkeringen er utrygg og det er lett å snike seg inn og forsyne seg med en sykkel.

Boksene slik de er organisert skaper en lett oversiktlig situasjon, og du kan låse inn flere ting som hjelm osv. Løsningen er plassbesparende sett i forhold til et standard sykkelhotell da du bruker offentlige gangareal som tjenesteareal. Løsningen kan også være tidsbesparende ved at du bruker denne typen sykkelhotell fra utsiden og slipper å gå inn. På veldig små tomter kan en med parkeringsbokser



kunne etablere sykkelparkering når ikke det er plass til tradisjonelt sykkelhotell. Løsningen er fleksibel siden det ikke er noen binding av bygningsstruktur, og systemet kan derfor lett utvides og tilpasses behov både med tanke på kapasitet og sykkeltyper.

Juryen synes DinSykkelboks er konkurranseutkastet som har løst sykkelboksideen best og ønsker å hedre det for det.





Motto "Sykkelsbølgen"
R+F+S Arkitekter

FutureBuilt

FutureBuilt har som mål er å få frem 50 forbildeprosjekter – både områder og enkeltbygg – som skal redusere klimagassutslippene med 50 prosent innen områdene transport, energibruk og materialbruk. Forbildeprosjektene skal ha høy arkitektonisk kvalitet, bidra til et godt bymiljø og ligge nær kollektivknutepunkter. FutureBuilt skal stimulere til nyskaping og endret praksis og være en læringsarena for utbyggere, arkitekter, rådgivere, entreprenører, kommuner og brukere.

Partnere i FutureBuilt er kommunene Oslo, Bærum, Asker og Drammen, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Husbanken, Enova, Direktoratet for byggkvalitet, Grønn Byggallianse og Norske arkitekters landsforbund.

Futurebuilt.no

Norske arkitekters landsforbund (NAL)

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

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.

Arkitektur.no



Norske arkitekters
landsforbund

Josefines gate 34
NO-0351 Oslo

**FUTURE
BUILT**

KLIMAVENNLIG
ARKITEKTUR
OG BYUTVIKLING



Oslo kommune



BÆRUM KOMMUNE

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