

ROTOR

ARKITEKTUR 6 / 2011

TITTEL
GRUPPENUMMER / A9
STUDENTER / Per Bersvendsen,
Frode Jerdal, Marie Voraa
TOMT / Lerkendal

INTENSJONER

Bevise sykkelen som et effektivt transportmiddel:
Skape en ny portal/identitet for sykkelbyen Trondheim:
Fremheve eksisterende og nye sykkelmuligheter:
Sykkelsenteret er en del av noe større:

GREP
Sykkelrutene skal fungere som enkle og raske. Langs med disse plasseres nyttige tilbud.

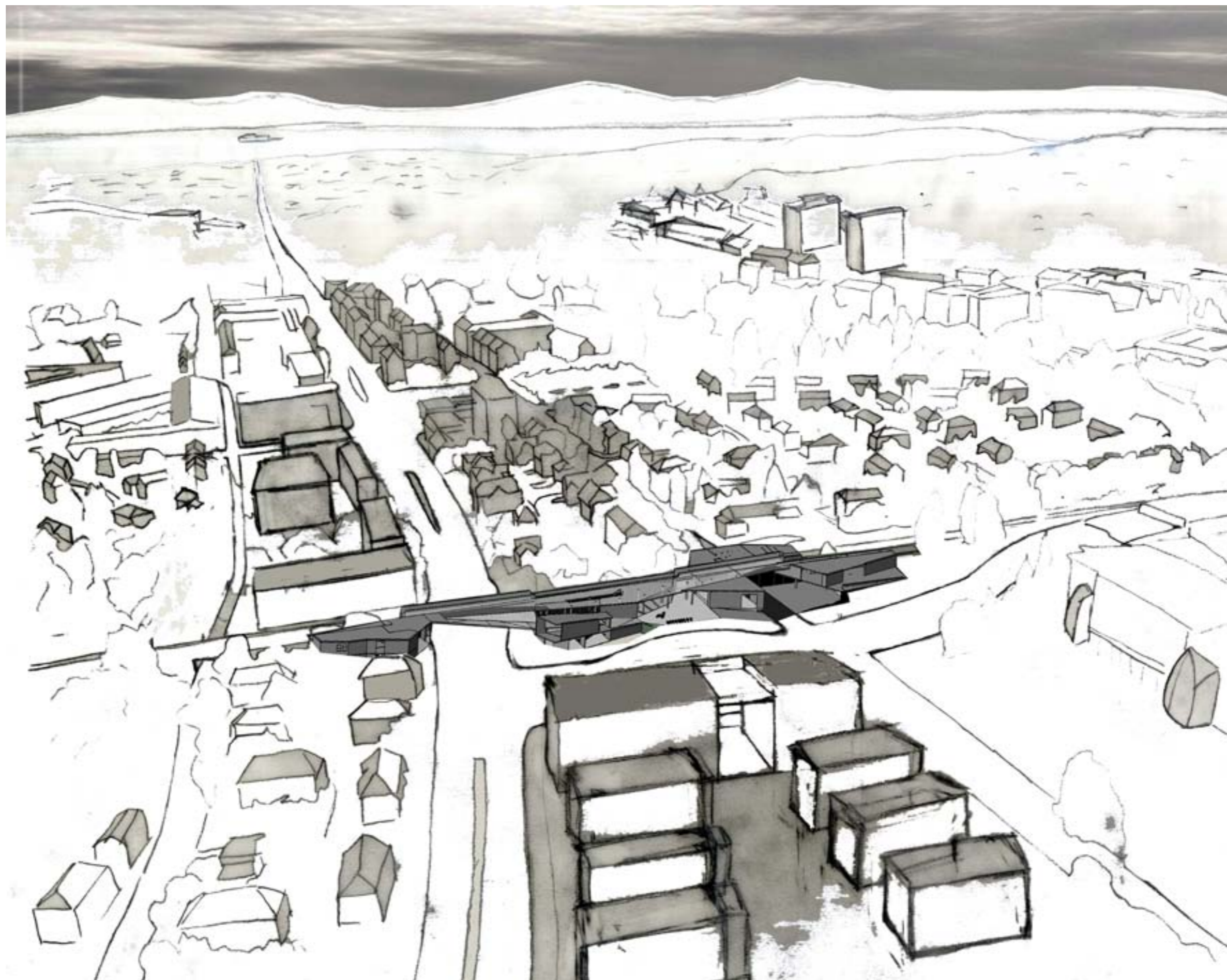
Sykkelsenteret blir selv portalen med det senteret greier å eksponere av aktivitet.

Vi markerer sykkelruten ved å legge bygget i selve traseèn. Sykkelsenteret blir en del av sykkelruten, samtidig som den videreutvikler den.

Vi integrerer tog- og bussholdere plasser i sykkelsenteret. Vi får da en "miljøvennlig-transport-hub". Senteret vår er en mulig modell for andre sentre eksempelvis i Ila og på Lademoen..

MILJØOPPLYSNINGER

Bygget benytter seg av passiv solenergi i sørvent skråning med store deler betong som termisk masse mot sør og eksisterende voll mot nord. Bygget ligger spredt med klimatiserte kjerner som alle knytter seg opp mot et halvklimaliseretrom der programmet tillater det.
Klimatisert areal: 2158m²
Halvklimalisert areal: 903m²



BESKRIVELSE

Første dagen på tomte “oppdaget” vi sykkelruten fra Byåsen over Stavnebroa. Det var vinter i Trondheim og få sykkelister på veiene. Likevel så vi stort potensial i sykkelruten. Den ligger idag i skyggen av “Byportalen”, noe som alltid for oss har fremstått som en jernbanebro.

Vi innså tidlig at vi ville understreke det bra i de eksisterende sykkelrutene. Vi mener at en fremheving og tydeliggjøring av rutene vil kunne avle flere på to hjul.

I tillegg ønsker vi både å hjelpe og videreutvikle sykkelrutene ved arkitekturen vår. Ved å legge oss opptil jernbanesporet så vi muligheter for å oppnå flere synergieffekter.

nord-sør-årene. I dag er disse klassifisert som grønt drag og danner sørvendte skråninger. Vi bygger likevel her da det ikke er noe i dagens situasjon som gjør disse i stand til å benyttes i rekreasjons-sammenheng.

Sykkelsenter tredelt strekker seg over og omkranser åpningene i holtermansveien og klæbuveien krever av jernbanevollene.

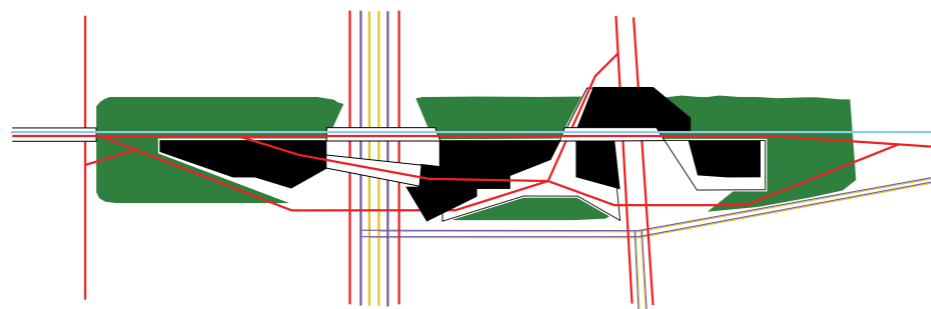
Området vi jobber med har store muligheter for å bli et velfungerende knutepunkt. Her finnes flere planer for fortetning og utvikling av boliger, kontorer og hotell. Jernbanen og Strindveien skjærer igjennom i området i øst-vest-retning. De flankeres av en sykkelvei (Tyholtruta). I nord-sør-retning går Holtermannsveien og på hver side av den går sykkelveiene Heimdalsruta og Klæburuta. Vi ser for oss et sykkelsenter forholder seg til alle disse transportårene i en miljøvennlig transport hub og som et sykkelkryss.



Vi vil omforme Holtermannsveien, gamle E6, i retning av en miljøgate. Vi ønsker lavere hastighet, færre personbiler og at sykkelistene skal få prege trafikkbildet også her. Denne urbane strekningen er den veien som tar en sykkelist raskest til Midtbyen. Heimdalsruta fungerer ypperlig for den som skal til Teknobyen, St. Olavs, Øya og Ila. Klæburuta er på sin side best for de som skal til Bakklandet og Solsiden.

Lerkendalsområdet med den opphøyde jernbanen signaliserer overganger inn mot bykjernen. Du har kanskje akkurat kommet av motorveien og passerer i dette øyeblikk stolte Lerkendal stadion. Videre trer du inn mot selve Trondheim hvor du vil se NTNU, St. Olavs og Samfundet på vei mot Elgeseterbro og Midtbyen. Vi skjønner begrunnelsen for oppføringen av “Byportalen” tidlig på 90-tallet. Likevel synes vi den er uheldig og gjør mer vondt enn godt.

Vi tenker oss at et nytt “sykkelbygg” i seg selv skal fungere bedre som byportal og gi byen en bedre inngangsdør i et inngangsparti som forteller en mer flaterende historie om sykkelbyen Trondheim.



Materialer:



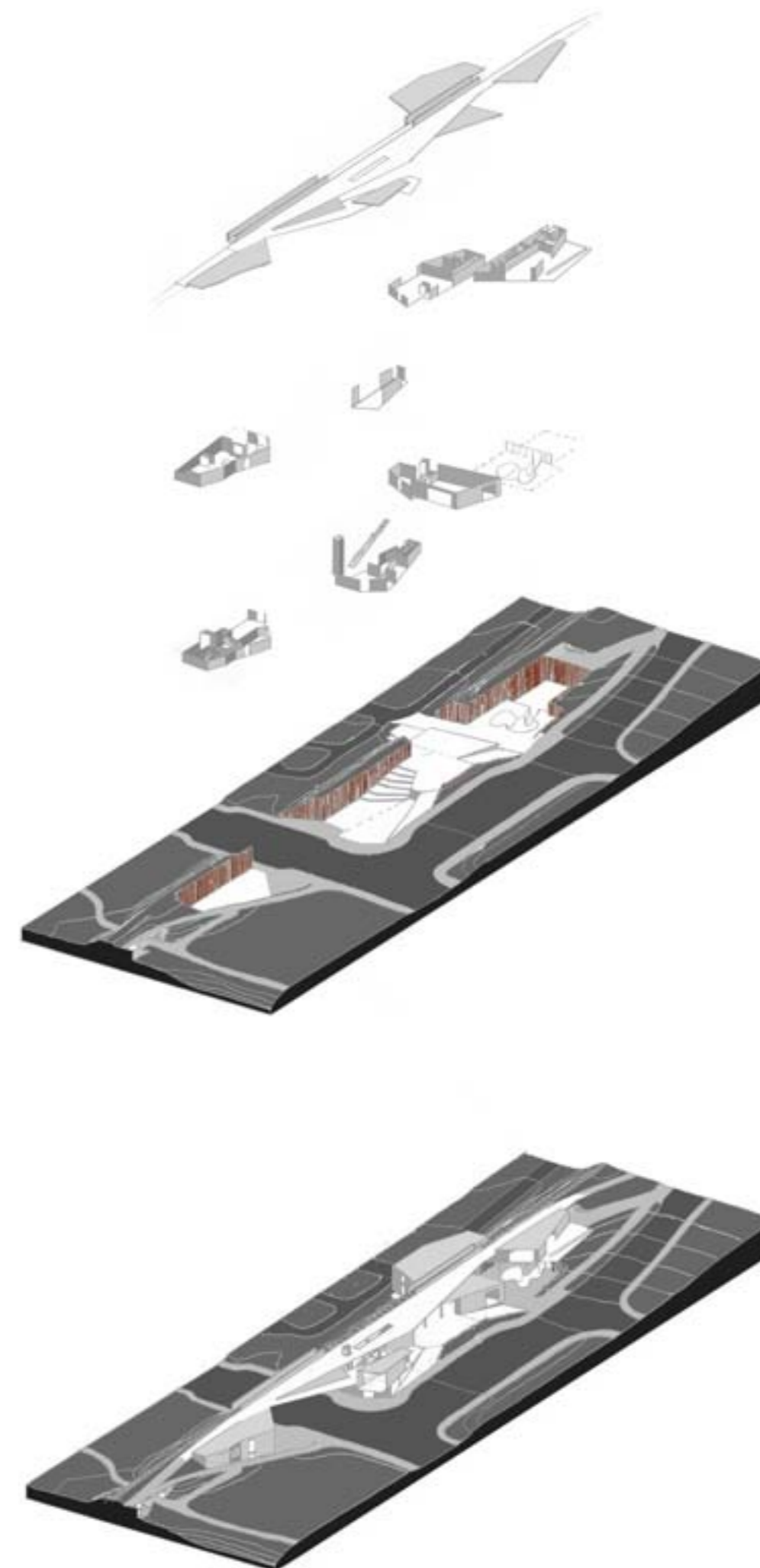
Spunt

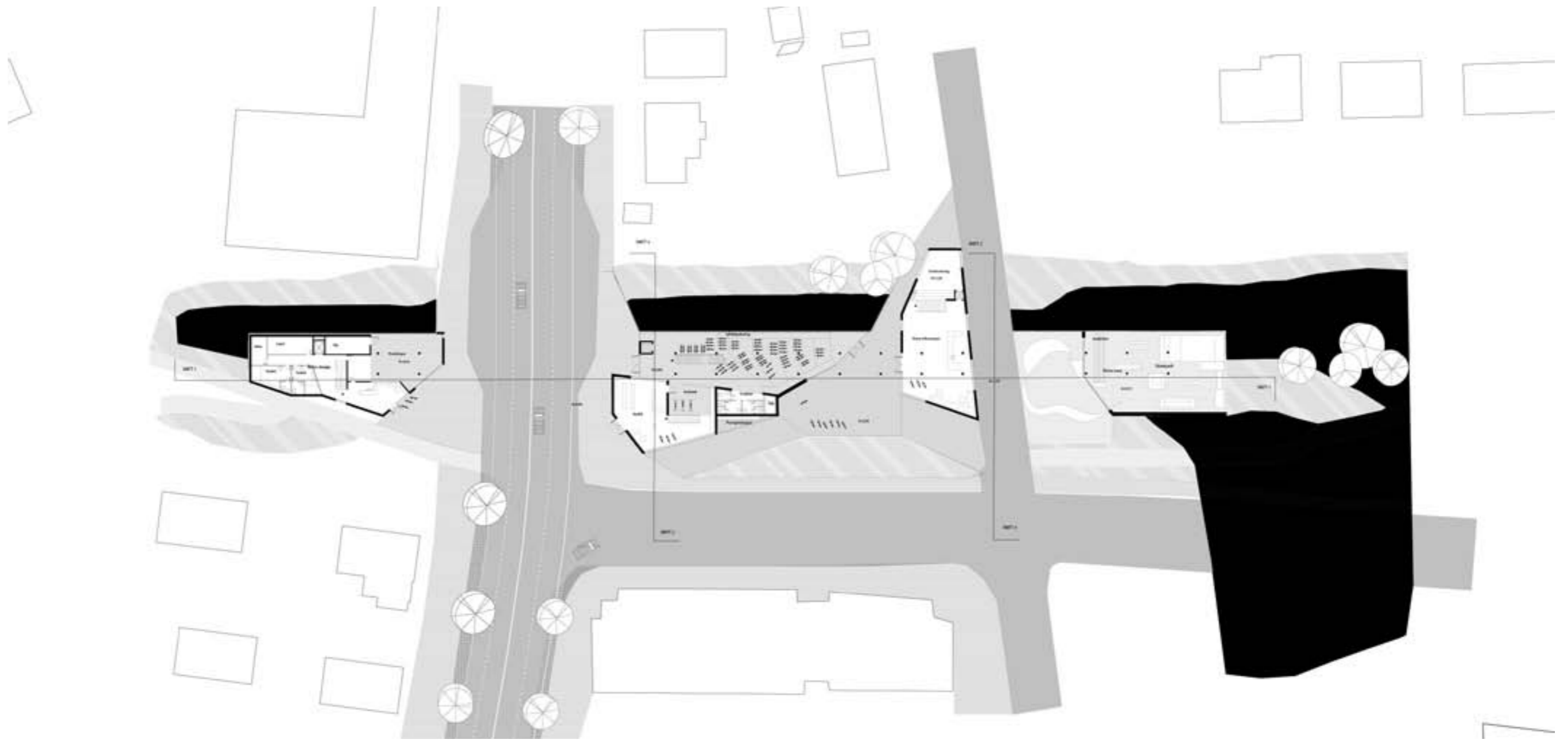


Glass

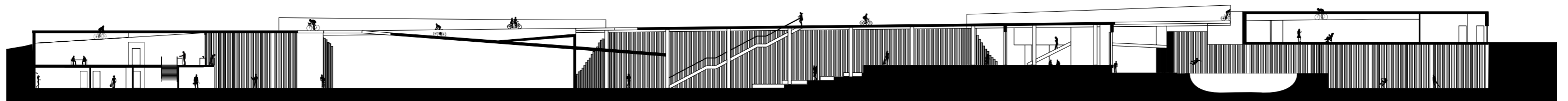


Betong

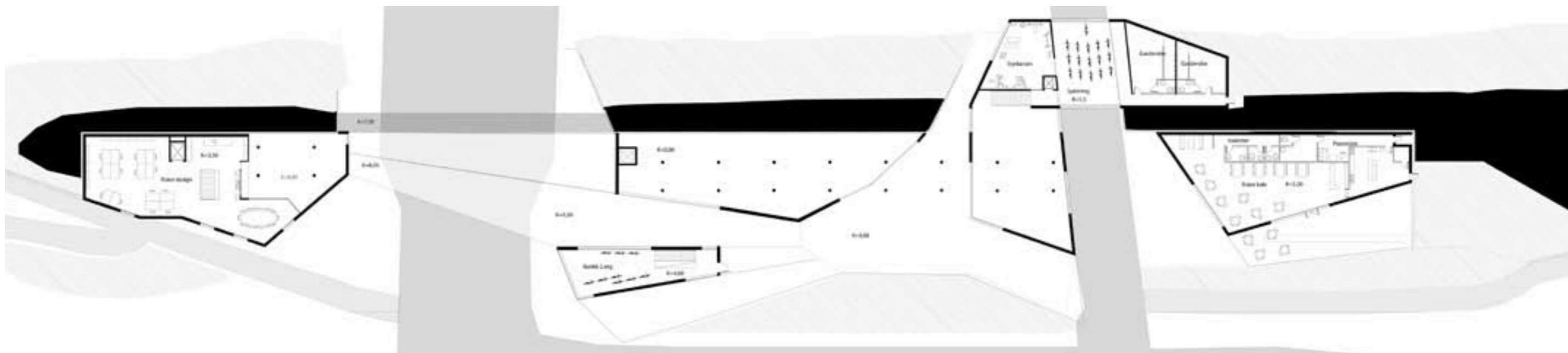




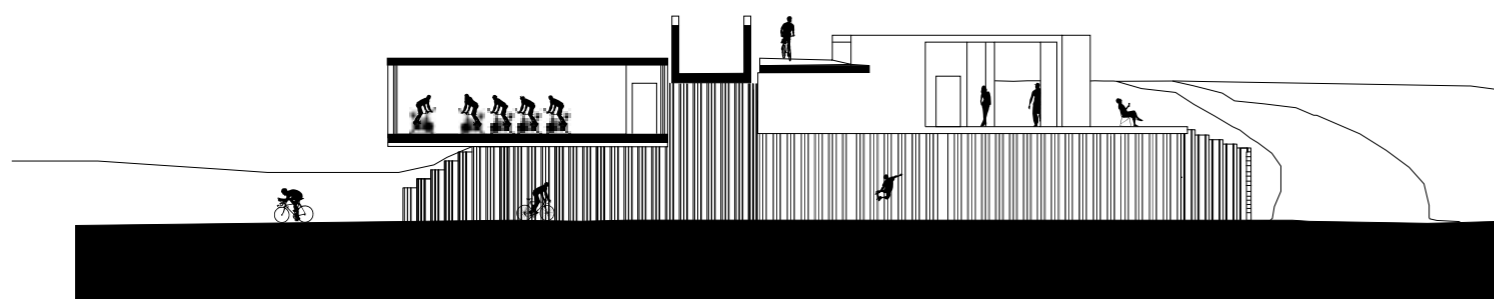
1.etg med nivåer fra Holtermansveien (K=0) til Klæbuveien (K=3,0)



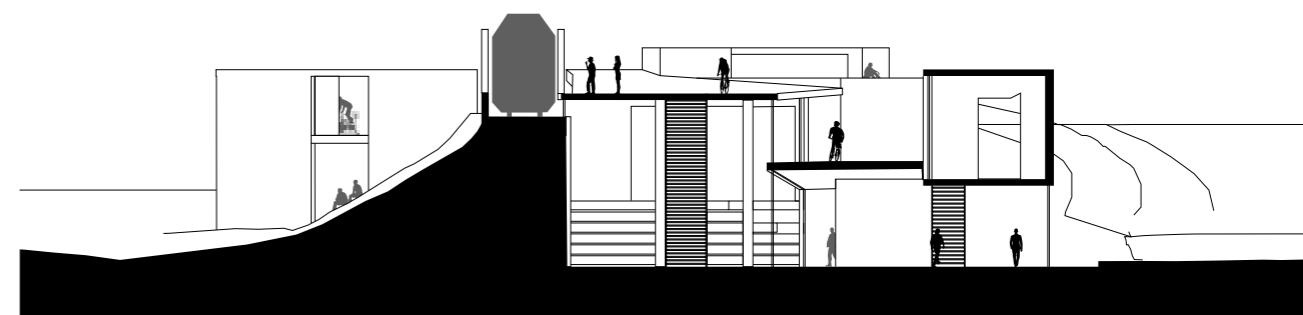
Snitt 1



2.etg. med rampesystem



Snitt 2



Snitt 3