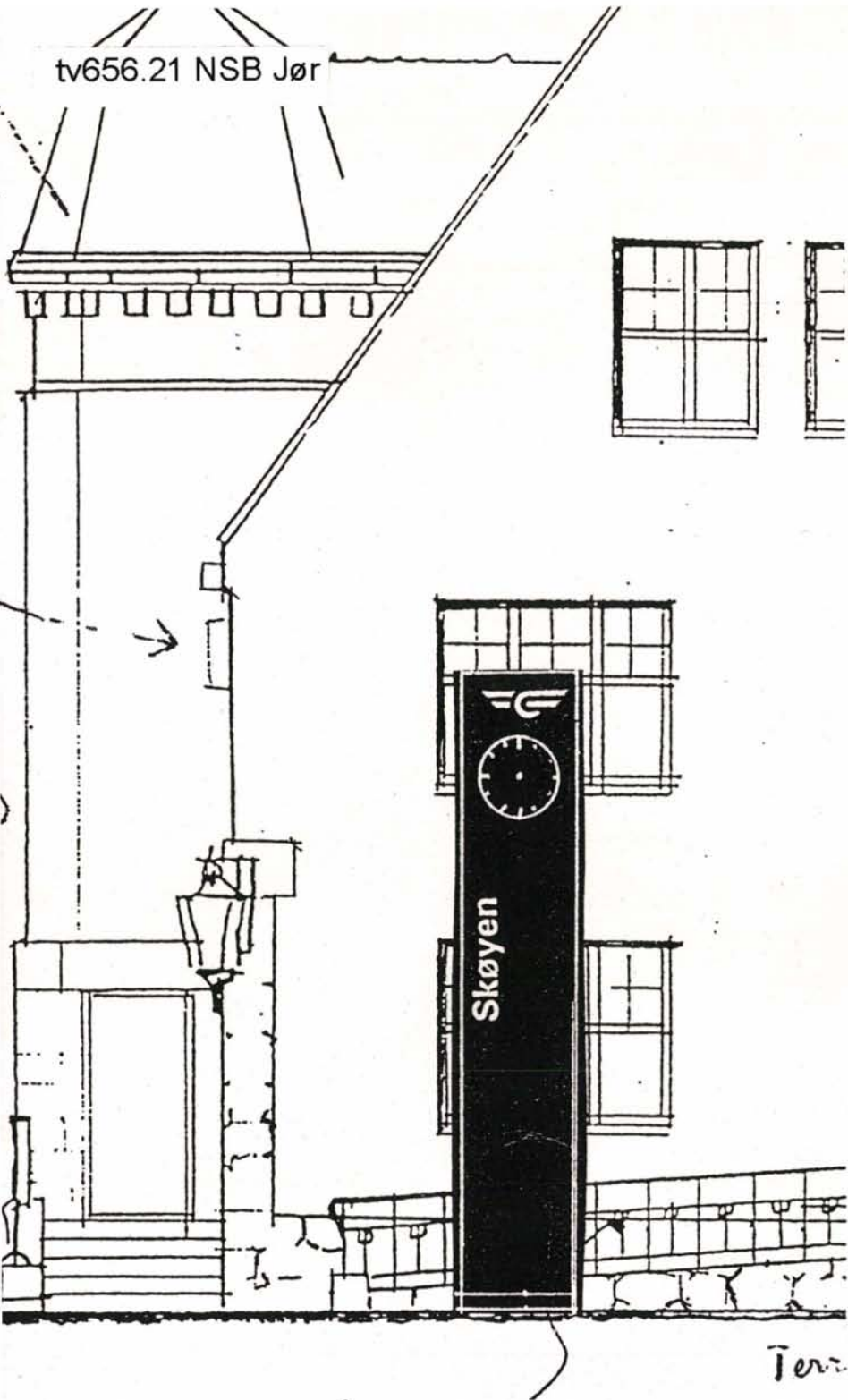


tv656.21 NSB Jør



# Pylon

Pyloner brukt for å profilere NSBs' stasjoner  
Rapport fra et prøveprosjekt.

NSB Design  
mai 1995  
Ivar Jørgensen

Jernbaneverket  
Biblioteket

Terr.

## Innhold

Bakgrunn.

Løsning, hovedkonklusjon.

Forholdet til bygninger.

Forholdet til utearealene.

Pylonens form.

Detaljutforming og belysning.

Bilag:

Prosjektmedarbeidere.

Pylon-konsept.

## Bakgrunn

Da Lillehammer stasjon skulle bygges ut, ble det utarbeidet et skilt for stasjonsbyggets fasade mot byen. Det inneholdt stedsnavn og vingehjul (NSBs' logo). Etter en tids diskusjon, bl. annet med kommunen, ble det montert kun ett vingehjul over inngangen. Dette fungerte dårlig og det ble besluttet fra Persontrafikkdivisjonens side at man skulle se på alternativer. NSB Design engasjerte firmaet Engen & Harlem A.S. til å komme med forslag til løsning.

NSBs' desigprogram er godt utviklet når det gjelder skilt for selve stasjonsområdet. Når det derimot gjelder skilting mot stasjonens by-side og mere iøyenfallende identitetsmerking, er programmet mangelfult. NSB forsvinner ofte blandt andre signalgivere fordi vi ikke har et egnet profileringsprogram.

NSBs' identifikasjonsskilting har i lang tid blitt gjenstand for en tilfeldig og uensartet utforming. Resultatet er bl. annet at alt for store vingehjul blir plassert på stasjonsbyggenes fasader. Ønsker om en pietetsfull behandling av eldre bygninger, begrenser markeringer av denne type. Designkontorets holdning er at bygningsfasader kun kan danne bakgrunn for et minimum av nødvendig informasjonsskilt. All annen plakatoppsetting, reklame eller større lysskilt, skal ikke forekomme på NSBs' bygg.

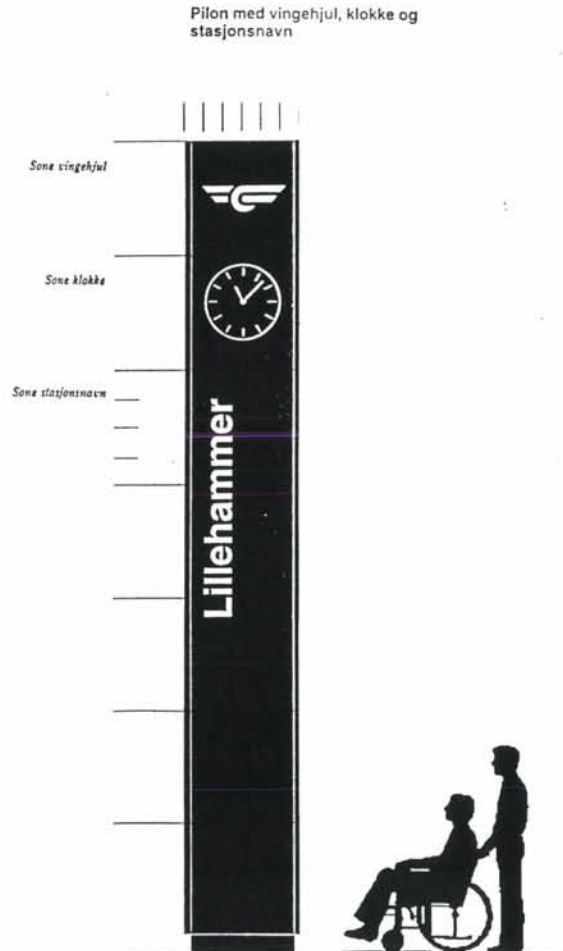
Denne rapporten oppsummerer erfaringene fra et prøveprosjekt der vi har sett på en søyle (pylon) som alternativ til identitetsmerking på bygninger.

*Pyloner (Gr., port), portbygning med to tårn, særlig brukt om de monumentale inngangene til de gamleegyptiske helligdommer; bestod av en portal flankert av to tårn som smalnet av oppad og hadde horisontal avslutning.*

Kunnskapsforlagets leksikon 1980.

Ivar Jørgensen

## Løsning



Vi har valgt å teste en løsning der en søyle (Pylon) ble montert foran to av NSBs' stasjonsbygninger. Det ble bestemt at den skulle prøves ut på Lillehammer og på Skøyen i Oslo. Firmaet Engen & Harlem har, i samråd med NSB Design, stått for ide og utforming . Begge pyloner er produsert av Colorlux AS i Esbjerg, og montert av Colorlux Norge AS. Plasseringen ble gjort av arkitektkontoret Snøhetta, som også foretok byggemelding. NSB Design har hatt det faglige ansvar for prosjektet og stått for koordineringen.

Pylonen har NSBs' identitetsfarge og er utstyrt med vingehjul (logo), klokke og stasjonsnavn. På Lillehammer har den innvendig belysning slik at markeringene vil synes når det er mørkt. Den er 7m. høy. På Skøyen har pylonen utvendig belysning også her med hvite markeringer. Den er 6m. høy. Begge er 1m. brede.

Hovedmaterialet er Alucobond, en plate med kjerne av Polyetylen (PE) mellom to tynne aluminiumsplater. Dette er et kjent kledningsmateriale, benyttet bl. annet i større kontorbygg. Pylonens avrundede sider vil bli laget i ekstrudert aluminium ved en eventuell produksjon. Men på de to prøvepylonene ble sidebuene også utført i Alucobond. Fundamenteringen er solid, med stålbjelker som går fra markplaten og opp i konstruksjonen.

Colorlux ga i juni 1993 et tilbud på de to pylonene, følgende priser var grunnlag for leveransen:

Pylon Skøyen, ubelyst (6m.)	kr. 23.893,-
Pylon Lillehammer, innv. belyst (7m.)	kr. 29.159,-
Transport/emballasje	kr. 4.500,-

Ved serieproduksjon vil prisene kunne bli betydelig lavere.



*Hovedkonklusjon: Pylonen er egnet som markering av NSBs' stasjoner. Pylonen på 7 m. høyde og 1 m. bredde anses for å ha den beste form. Plassering i forhold til bygg og utearealer må tillegges vekt. Pylonene i dette prøveprosjektet er satt fremfor stasjonsbyggene og berører ikke fasadene rent fysisk. Det vil likevel være galt å påstå at de ikke påvirker utseendet av byggene. På Skøyen dekker pylonen over en stor del av veggen sett fra hovedsynsretningen. Der pylonen ikke kan være et selvstendig element, uten å konkurrere med arkitekturen, er den antagelig heller ikke egnet. Den er heller ikke egnet på mindre arealer der den kan bli for dominerende.*

## Forholdet til bygninger



Identitetsskilt som skal markere en bestemt funksjon eller tjeneste, må forholde seg til bygninger og omgivelser på en bevist måte. Skilting av denne type må fremstå som nødvendige tilskudd og ikke som fremmedelementer. Pylonene i prøveprosjektet er derfor orientert i forhold til de flater som bygningene etablerer. Andre viktige hensyn har vært synlighet fra trafikkarer og atkomstsoner.

På Lillehammer har stasjonen atkomst fra tre retninger. Pylonen er plassert 90° på fasaden. Den er best synlig fra atkomstveiene nord og syd. Med sin tykkelse på 100 mm dekker den ikke fasaden når man ser bygget rett forfra. Slik sett er bygningen nesten "uberørt".

Pylonen på Skøyen er plassert annerledes. Også her forholder den seg til bygningen ved at den står parallelt med gavelvegg. Den er satt noe frem foran bygget og står i ca 45° vinkel på Drammensveien som går forbi.

Det kan stilles spørsmål om plassering i forhold til bygning alltid skal være utgangspunktet. Når pylonen kun kan leses fra to sider vil synlighet/lesbarhet kunne komme i konflikt med hva bygningen krever. Dermed begrenses muligheten for en riktig plassering. På Lillehammer har plasseringen en viss konsekvens ved at begge sider av pylonen kan leses fra to av de viktigste atkomstretningene.



På Skøyen valgte vi å prioritere lesbarhet fra Messehallens inngang som ligger ca. 150 m. fra stasjonen. På grunn av den trange plassen har pylonen fått sin ene side tett på stasjonens vegg der få kan se den. Den har dermed en ensidig funksjon nesten tilsvarende et veggskilt, hvilket ikke var hensikten. Som eksempelet viser, kan det være problematisk alltid å la byggets beliggenhet danne utgangspunkt for plasseringen.

---

*Konklusjon: Avstanden til bygninger må være slik at både pylon og bygning fremstår som selvstendige former. Pylonen må ikke skjule viktige detaljer i fasaden. Den må heller ikke forstyrre synsinntrykket av bygget som helhet.*

## Forholdet til utearealene

I det offentlige rom er det mange som slåss om oppmerksomheten. Det blir nå reist kritikk mot en overdreven skiltbruk som mange mener skaper en visuell forurensning. Markedsføring i form av plakater og "boards" er av mange ansett for å være et problem.

Pylonen er en del av hva man kan kalle profilering. Den skal fortelle at det finnes en transport-tjeneste i nærheten. Pylonen skal i alle sammenhenger kun være et profileringselement der symbolbruk er viktigst. (Farge/vingehjul) Den skal markere stedet og tydeliggjøre NSBs' virksomhet.

På Skøyen er plassen foran stasjonsbygningen trang. Den er heller ikke opparbeidet som en jernbaneplass med avgrensede soner for parkering, tilkjøring, veier osv. Pylonen er, som tidligere nevnt, plassert i forhold til bygget og synsretningen fra Messehallen. Den forholder seg derimot ikke så godt til plassen som bruksareal. Skader som er registrert viser at den til tider kan stå i veien for tilkjøring med bil. Det har i den forbindelse vært nødvendig å skifte de nederste platene i løpet av prøveperioden.







På Lillehammer stasjon er pylonen plassert på en renøvert og dels ombygget jernbaneplass. Området rett foran stasjonsbygget er ryddet for nærgående tilbringertrafikk. En jevn sammenhengende flate med betongheller gir pylonen en rolig ramme. Den kommer til sin rett som blikkfang og forstyrrer ikke omgivelsene. Det fremgår tydelig av prøveoppstillingen på Lillehammer at pylonen krever et relativt stort areal for at en slik ro skal oppnås.

På de to prøvestedene, har den en lesbarhet på 100 - 150 m når det gjelder vingehjulet. Pylonen er i seg selv godt synlig og iøyenfallende. Derfor må den ikke plasseres slik at signalene blir overdrevet i forhold til naturlig lesbarhet. Med høyde 6 og 7 m og rød farge, er den dominerende og derved "arealkrevende" og vil ikke passe på steder der naturlig leseavstand ikke kan oppnås.

---

*Konklusjon: Pylonen er synlig og identifiserbar på flere hundre meter. Den krever plass på alle sider for å fremstå som et selvstendig element. Pylonen er plasskrevende og vil først komme til sin rett dersom grunnflaten opparbeidet og har et gjennomført dekke. Den må plasseres noe unna gang- og trafikklinjler.*

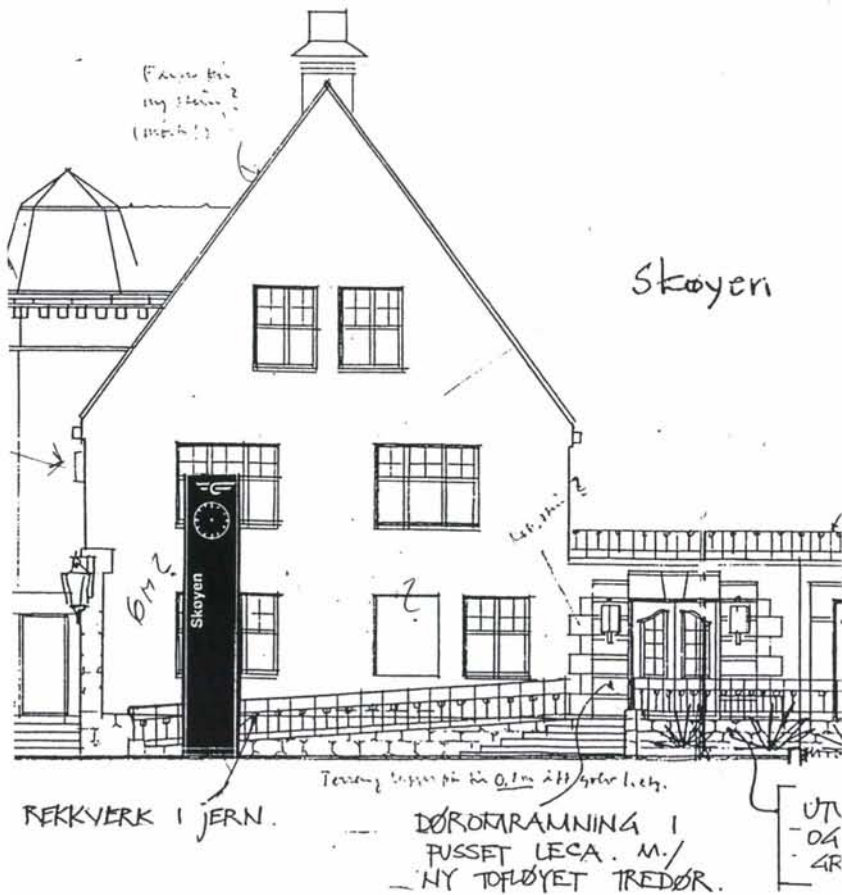
## Pylonens form

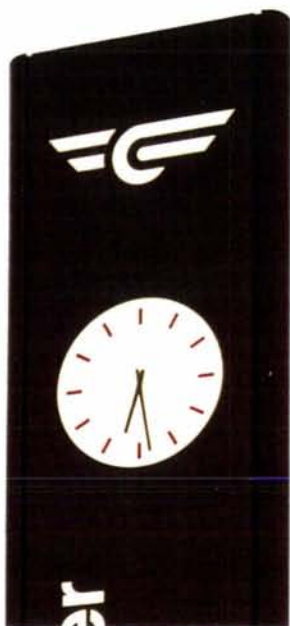
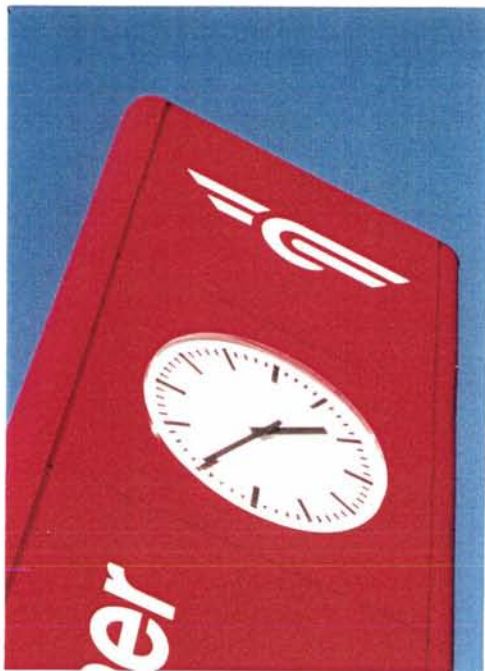
På Lillehammer ble det valgt en pylon med høyde 7 m og bredde på 1m. Pylonen på Skøyen er 6 m. med bredde 1 m. Forholdet 7 x 1 m. må betegnes som det beste. Det er interessant å se på dette fordi reduksjonen med en meter har gitt stort utslag. Pylonen på Lillehammer fremstår som en søyle, en slank, langstrakt og monolittisk form med et klart oppadstrebbende preg. Pylonen på Skøyen har derimot ikke dette uttrykket. Den oppfattes mer som en skive, en bred flate - mer lik et skilt.

Tidlig i prosjektet ble det diskutert om man kunne lage pylonen i 2-3 forskjellige størrelser, variert etter diagonalprinsippet. Dvs. at reduksjon i høyden følges av reduksjon i bredden. Logo, ur og stasjonsnavn måtte da forminskes tilsvarende. Etter min mening vil det være en god løsning. Forholdet mellom tekst, ur og vingehjul må sees sammen med hele flaten som ett signal. Det tilsier at forholdet mellom elementene bør være likt slik at signalet er det samme uansett leseavstand. Det er pylonen i sin helhet som er symbolet, også den flaten som ikke er direkte bakgrunn for tekst og ur. De enkelte deler må derfor ha et innenbyrdes likt forhold for å fungere som et likeverdig signal.

Det har vært drøftet om man skulle lage en utgave med trekantet form. Hensikten ville i så fall være å oppnå synlighet fra tre retninger. En slik utgave har ikke vært studert i prøveprosjektet. Problemet vil imidlertid være at trekantformen nesten alltid vil gjøre at en side vender i en ugunstig retning. Den kan derfor bli lite "kostnadseffektiv" enkelte steder.

**Konklusjon:** Pylonen med høyde 7 m. og bredde 1 m. fungerer bra som signalgiver. Det er byggets størrelse og plassen rundt pylonen som avgjør om den kan benyttes. Pylon på 6 m. bør reduseres i bredden etter diagonalprinsippet og skrift og symboler forøvrig reduseres tilsvarende. Lavere pyloner vil ikke fungere som identitetsmarkering for jernbanestasjoner.





## Detaljutforming og belysning

Pylonene er på begge steder utstyrt med NSBs' logo, vingehjulet, stedsnavn og klokke. Alle elementer er deler av NSBs' designprogram. Sammen med den røde identitetsfargen utgjør dette et godt synlig og lett tolkbart symbol for norsk jernbane. Stasjonsnavnet er satt med teksten vertikalt. Negative reaksjoner er ikke kommet på det. (Ettersom det jo dreier seg om en bysidedemarkering, og vi forutsetter at publikum vet hvor de befinner seg, er leseforklaringer om oppholdsted som regel ikke vesentlig informasjon).

Uret på de to pylonene har hvit skive med sorte tidsmarkeringer. Dette er nå etablert som standard i NSB. Hos leverandør ble en rød bakgrunn for urskiven prøvet ut. Skal uret belyses innenfra, som er mest vanlig i NSB, er den hvite bakgrunnen best.

På Lillehammer er pylonen belyst innenfra, mens den på Skøyen er belyst utenfra med to spot-lights. Ingen av løsningene gir et direkte dårlig resultat, og det er fordeler ved begge. Belysning utenfra gjør at rødfargen blir synlig også når det er helt mørkt. Det er imidlertid flere praktiske argumenter for å la pylonen være innvendig belyst. Rent teknisk vil en belysning utenfra kunne by på problemer. Det må i de tilfellene finnes plass til armaturer enten på pylonen eller i området rundt. Armaturene på toppen av Skøyen-pylonen er ikke særlig dekorative. Utvendig belysning kan også gi reflekser fra flaten og hindre lesbarhet. Med innvendig belysning er en sikret at tekst og symbol alltid fremstår klart. I de fleste tilfeller vil rødfargen likevel synes på grunn av annet lys fra lamper i omgivelsene.

Vingehjulet har en størrelse som er gitt utifra designhåndbokens krav til fritt areal rundt symbolet. (visuell lengde utifra pylonens breddemål på 1.meter). Symbolet virker noe stort. Pylonen er en avsluttet form og kan i utgangspunktet ikke sammenliknes med anvisningene for grafisk design.

---

*Konklusjon: Det grafiske bilde som dannes av flate, symboler og tekst fungerer i hovedsak godt som markering og identitetsskaper. Det estetiske uttrykket i pylonen stemmer med holdningen NSBs' øvrige skiltprogram. Pylonen bør belyses innenfra bokstaver og vingehjul konturfreses i frontmaterialet.*

## Prosjektmedarbeidere

	<b>Firma</b>	<b>Ansvarlig</b>
<b>Ide og utforming</b>	<b>Engen &amp; Harlem A.S.</b>	<b>Knut Harlem</b>
<b>Produsent</b>	<b>Colorlux A.S. (Esbjerg)</b>	<b>Maths Melin Henning von Wachenfeldt</b>
<b>Montasje</b>	<b>Colorlux Norge A.S.</b>	<b>Henning von Wachenfeldt</b>
<b>Materiale</b>	<b>Alunor A.S (Alucobond)</b>	
<b>Plassering Byggemelding</b>	<b>Snøhetta arkitektur og landskap A.S.</b>	<b>Per Morten Josefson</b>
<b>Entreprenør Lillehammer</b>	<b>Grøner Hedmark og Oppland A.S.</b>	
<b>Entreprenør Oslo</b>	<b>Olaf Eriksen A.S.</b>	
<b>Belysning Oslo</b>	<b>Messehallen Elektriske A.S.</b>	
<b>Saksbehandler Montasje</b>	<b>NSB Eiendom Oslo NSB Eiendom Hamar</b>	<b>Bjørn Sandvik Jostein Liven</b>
<b>Prosjektansvarlig</b>	<b>NSB Design NSB Persontrafikk</b>	<b>Ivar Jørgensen Iacob Heiberg Randi Flesland</b>

Oslo 7.1.1993

## **Forespørsel – identifikasjonsskilt for NSB**

E&H har utviklet et konsept som inneholder identifisering og profilering av NSBs stasjoner og områder. De foreslåtte løsninger består av en frittstående pylon som vist på vedlagte skisser. Pylonen deles opp i soner for vingehjul, klokke og stasjonsnavn.

Pylonen kan være tosidig eller tresidig med runde kanter/hjørner, og bygges opp på en sokkel av granitt/metall e.l. (se vedlagte skisser).

Pylonen skal produseres med enten innvendig eller utvendig belysning.

Pylonen skal kunne produseres i flere størrelser/høyder etter behov, tilpasset de lokale forhold. Det skal i samarbeid med leverandør utredes om det bør være en diagonal forminskning, slik at de inbyrdes forhold beholdes, eller om pylonen "kuttet" i høyden.

Pylonen skal primært plasseres på stasjonenes byside.

### **Data**

De foreløpige mål på pylonen	1000 x 7000 mm.
Farge på pylonen	NSB rød Skandia Kjemiske 10191 - NCS 3560-Y90 R
Farge på vingehjul, klokke og tekst	Hvit
Skrift stasjonsnavn	Scandia Medium

### **Modeller i full størrelse**

Det skal i første omgang produseres 2 prøvepyloner i full størrelse for utprøving på stasjonene Skøyen og Lillehammer;

1. Pylonen til Skøyen stasjon skal være tosidig med utvendig belysning, og skal inneholde vingehjul, klokke og stasjonsnavn på begge sider.
2. Pylonen til Lillehammer stasjon skal være trekantet med innvendig belysning, og skal inneholde vingehjul, klokke og stasjonsnavn på tre sider.

Klokken vil være et viktig element i kommunikasjonen med publikum og utforming/valg av klokke blir derfor et viktig punkt i prosessen.

Størrelsen på begge prøvepilonene skal være 1000 x 7000 mm (se vedlagte skisser). Modellene må være i en utførelse som tåler å stå ute på stasjonsområdet i en viss periode.

### **Prisforespørsel**

1. Vi ønsker pris på utarbeidelse av modeller i full størrelse som beskrevet over, ferdig utplassert på Skøyen og Lillehammer stasjon.
2. Vi ønsker også en beskrivelse av tekniske løsninger på det ferdige produkt, samt prisantydning på produksjon av 100, 200, 400 stk. Prisene skal inntil videre baserer seg på målene 1000 x 7000 mm. Vi ønsker priser på både to- og tresidige versjoner.

Pristilbudet bør også antyde forskjellen mellom diagonal forminskning og "kutt" i høyden der øvrige dimensjoner beholdes. Vi tenker oss foreløpig tre høyder, 7000, 6000 og 5000 mm.

Vi ønsker priser og beskrivelser skriftlig til oss innen 20.1.1992.

Med vennlig hilsen  
Engen & Harlem AS

Knut Harlem

*Sone vingehjul*



*Sone klokke*

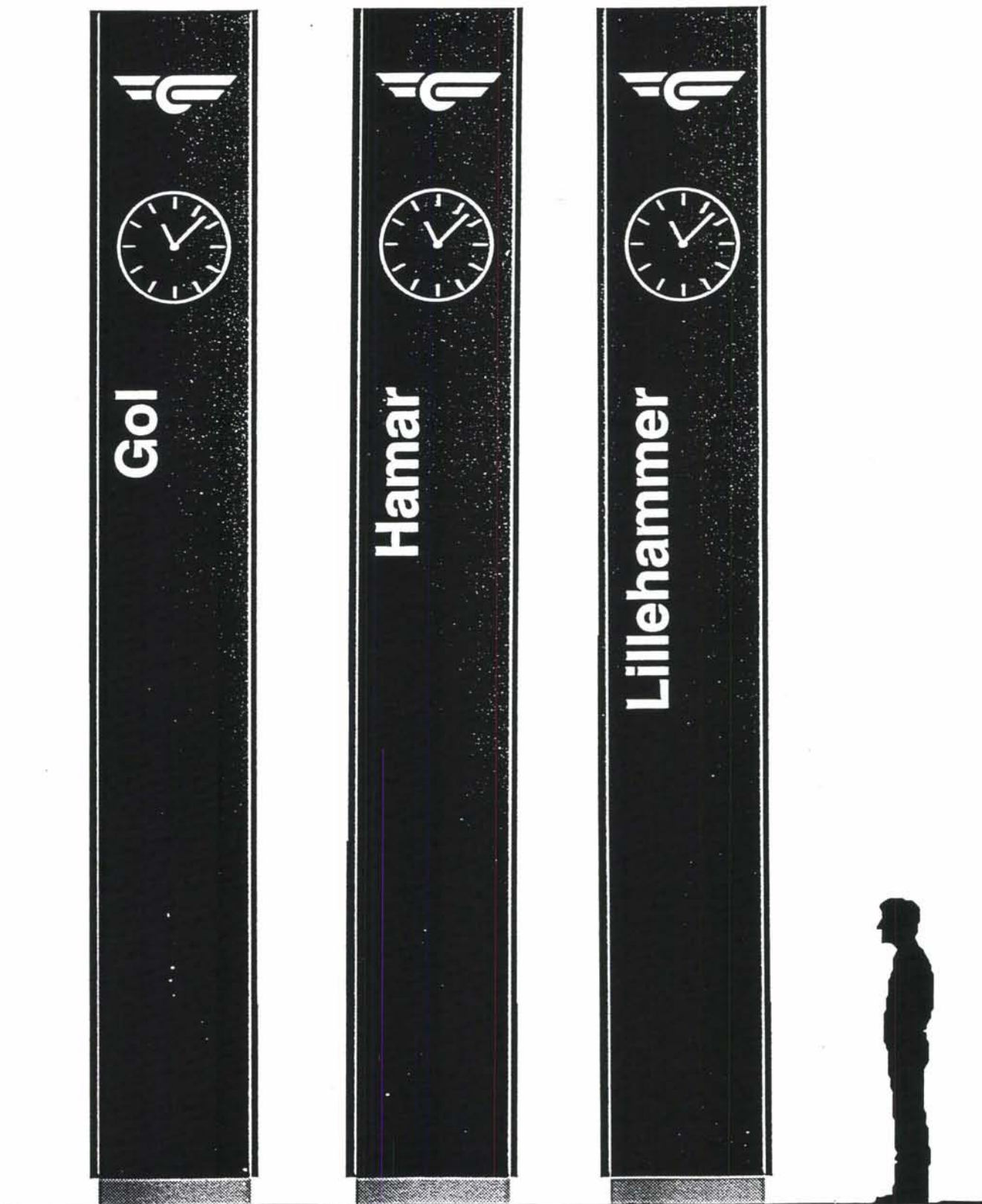


*Sone stasjonsnavn*

**Lillehammer**

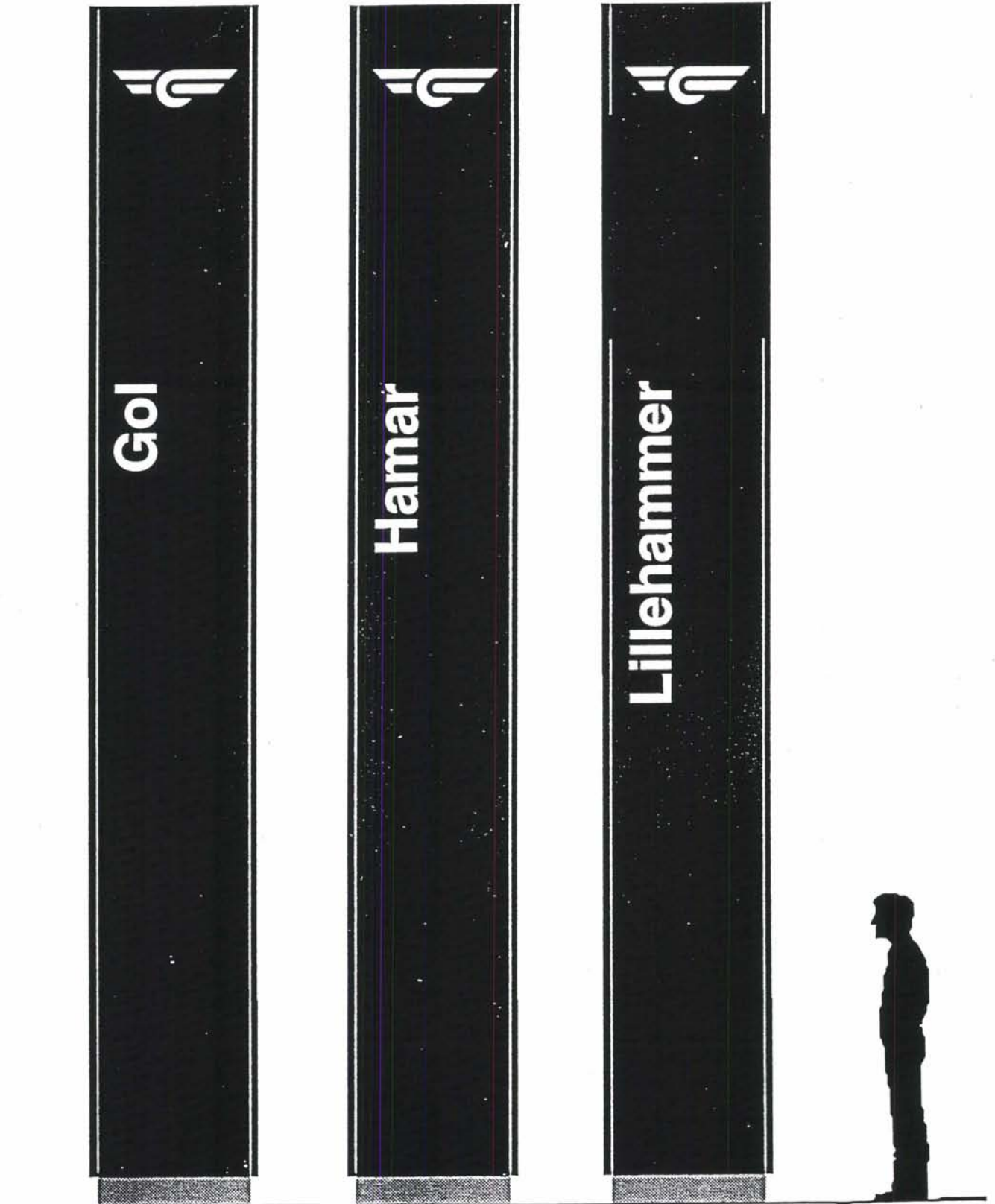


*Målestokk ca. 1:33*

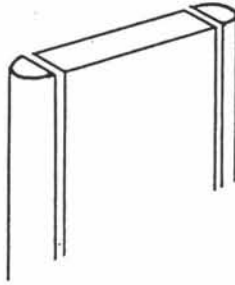
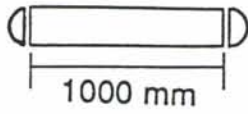
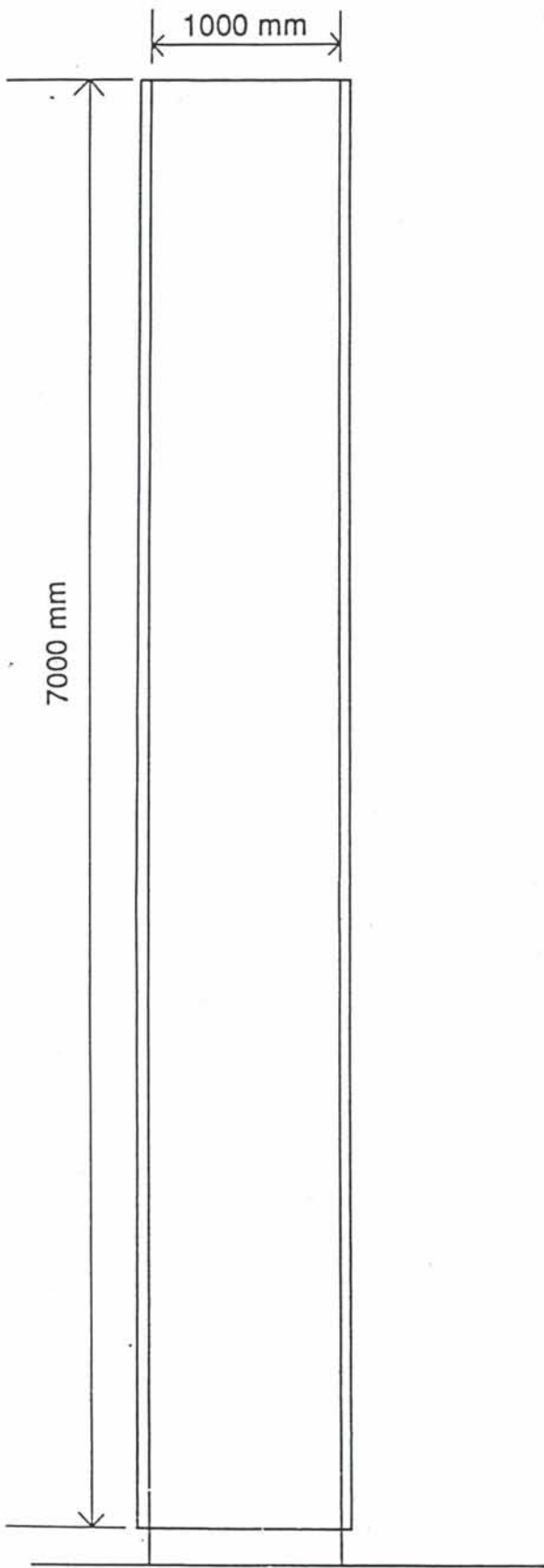


Målestokk ca. 1:33





Målestokk ca. 1:33



**Adresseliste leverandører  
NSB identifikasjonsskilt**

Signex AS  
Gjerdrums vei 16  
0881 Oslo

Att.: Rolf A. Hoff

Colorlux Norge AS  
Hildertunet 2  
1312 Slependsen

Att.: Henning Wachenfeldt

EB Strømmen Verksted AS  
Postboks 83  
2011 Strømmen

Att.: Ole Jensen

Nor-Skilt AS  
Postboks 64  
1540 Vestby

Focus Norge AS  
Postboks 9445  
0610 Oslo

Att.: Bernt Riiber

ElektroVakuum as  
Sandakerveien 110  
0483 Oslo

Att.: Morten Schønning

