

LØREN STASJON

Oslo

ARNE HENRIKSEN ARKITEKTER i samarbeid med MDH ARKITEKTER

Tekst: Arne Henriksen. Foto: Jiri Havran





Taket ligger på vekselvis undergurt og overgurt i fagverksdragerne, noe som gir mulighet for å slippe inn dagslys

Arne Henriksen Arkitekter AS

Arne Henriksen Arkitekter AS har en allsidig portefølje, med hovedvekt på større oppdrag for det offentlige. Kontoret tegner for tiden blant annet utvidelse av Lysebu hotell og konferansesenter. Kontoret er tildelt en rekke priser – Houens fonds diplom, Betongtavlen, Betongelementprisen, Treprisen, Brunel Award, Statens byggeskikkpris, NSBs byggepris og Bærum kommunes arkitekturpris.

www.ah-arkitekter.no

MDH Arkitekter

ble startet i 2010 av Minna Riska, Dagfinn Sagen og Helge Lunder. I dag jobber ti ansatte med alt fra større planoppgaver til interiør.

I 2016 fullføres første fase av Moholt Studentby, og nylig vant kontoret konkurransen om rehabilitering av Helsefyrt-banestasjon.

Pris for beste urbanismeprojekt: Ny Masterplan for Nuuk, Grønland, arkitekturmessen, Göteborg, 2011. Utvalgt til utstillingen Under 40 – ung norsk arkitektur, Nasjonalmuseet, 2013.

www.mdh.no

Løren er en ny, underjordisk stasjon på T-banestrekningen i tunnel fra Grorudbanen mellom Hasle og Økern til Ringbanen ved Sinsen. Stasjonen ligger ved Peter Møllersvei i den nye Lørenbyen i bydel Grünerløkka.

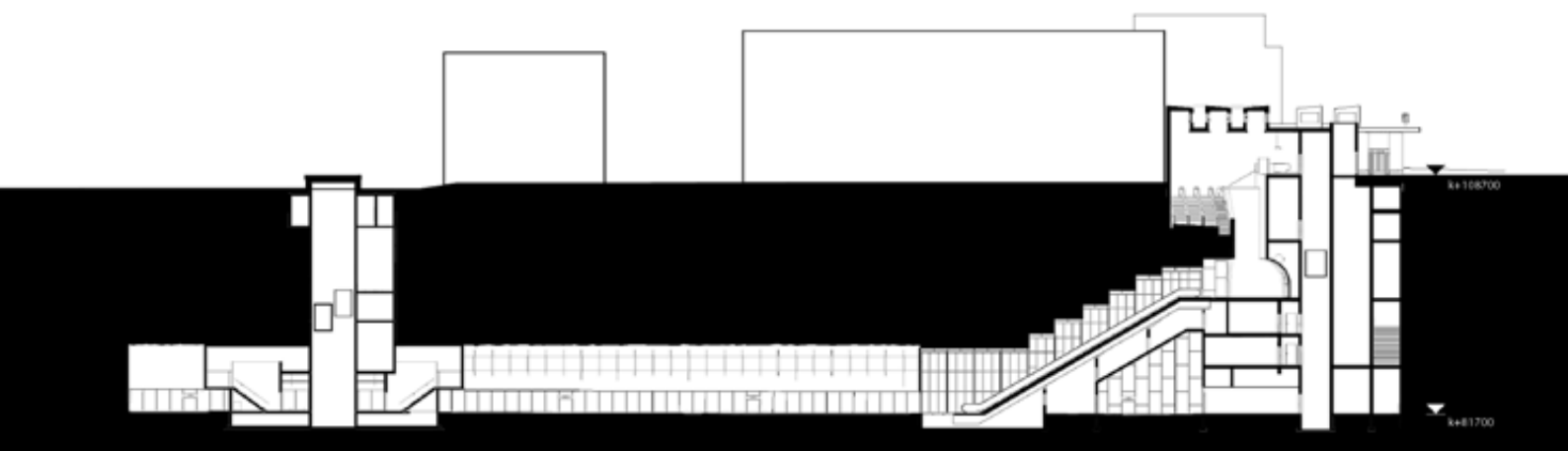
Adresse:	Petter Møllers vei 3, 0575 OSLO
Tiltakshaver:	Sporveien Oslo AS
Arkitekt:	Arne Henriksen Arkitekter AS i samarbeid med MDH arkitekter sa
RIB:	Dr.ing. Aas-Jakobsen AS
Entreprenør:	HENT AS underentr. plasstøpt betong: Pol Betong A/S
Leverandører:	betong: Skedsmo betong og Unicon betongelementer: Conform blå maling på sprøytebetong: Nordsjø (Murtex Siloxane)
Ferdigstilt:	2016
Areal:	ca 6000 m ²
Byggekostnad:	190 mill NOK
Konstruksjon:	Lys plasstøpt betong, betongelementer, sprøytebetong, granittsten, syrefast stål

Både banen og stasjonen ble åpnet 3. april 2016. Stasjonen har én adkomst i øst og én i vest. Adkomsten i øst er hovedadkomst med et større vestibyle-området. Begge adkomstene er tilpasset omkringliggende bebyggelse som er under bygging.

Toghallen med plattformer ligger ca. 26 meter under adkomstnivå. Forbindelsen til toghallen i øst skjer med rulletrapper og heiser. I vest kun med heis. Det er egne rømningsstrapper fra plattformen både i øst og vest.



Den 120 meter lange toghallen har et buet hvelv av blåmalt sprøytebetong på utsprengt fjellprofil



Vestibyle øst

Vestibylene ligger mellom gavlene på to Selvaagblokker. Over vestibulerommet spenner fagverksdragerne, 18 meter spenn og høyde 2,5 meter. Fagverksdrageren følger strukturen i underliggende funksjoner (rulletrapp etc). Ved vekselvis å legge taket på undergurt og overgurt gir dette et særpreget tak som også gir muligheter for å slippe dagslys inn gjennom vindusbånd i diagonalene i fagverket. Konstruksjonen gir et søylefritt rom som er en stor fordel for publikumsbevegelsene.

Takets form manifesterer seg i inngang nord og gir stasjonsfasaden særpreget.

Når man ankommer vestibylene fra inngangene i nord og syd har man straks en god oversikt over betjenende funksjoner og bevegelsene man må foreta seg for å nå togene nede i toghallen.

Veggene i vestibylene er i lys betong og gulvene i lys grå granitt.

Utvendig på hjørnet mot syd-øst er det en kunstnerisk utsmykning av Camille Norment. Utsmykningen er utført som del av en tromme, forsenket i

betongveggen. Det litt absurde uttrykket i kunstverket kan gi mange gode assosiasjoner, ikke minst for barn.

Fra vestibyle øst til toghallen

Hovedadkomsten er med rulletrapper, men det er også heis. Rulletrappene er delt i tre løp med reposer i mellom.

Rulletrappene er utformet med tak og vegg som et buet hvelv i syrefast stål.



Opp mot overlysene i vestibylene



Hvelvene føyer seg sammen mellom rulletrapp og mellomrepos

Hvelvet følger publikums bevegelsene i rulletrappene og på reposer.

I rulletrappen nærmest toghallen blir hvelvet integrert/forenet med hvelvet i selvet stasjonshallen, som på dette partiet 'løfter' seg over rulletrappene. Sidevegger og endevegg er i glass, noe som gir publikum en fin opplevelse av å komme ned i toghallen.

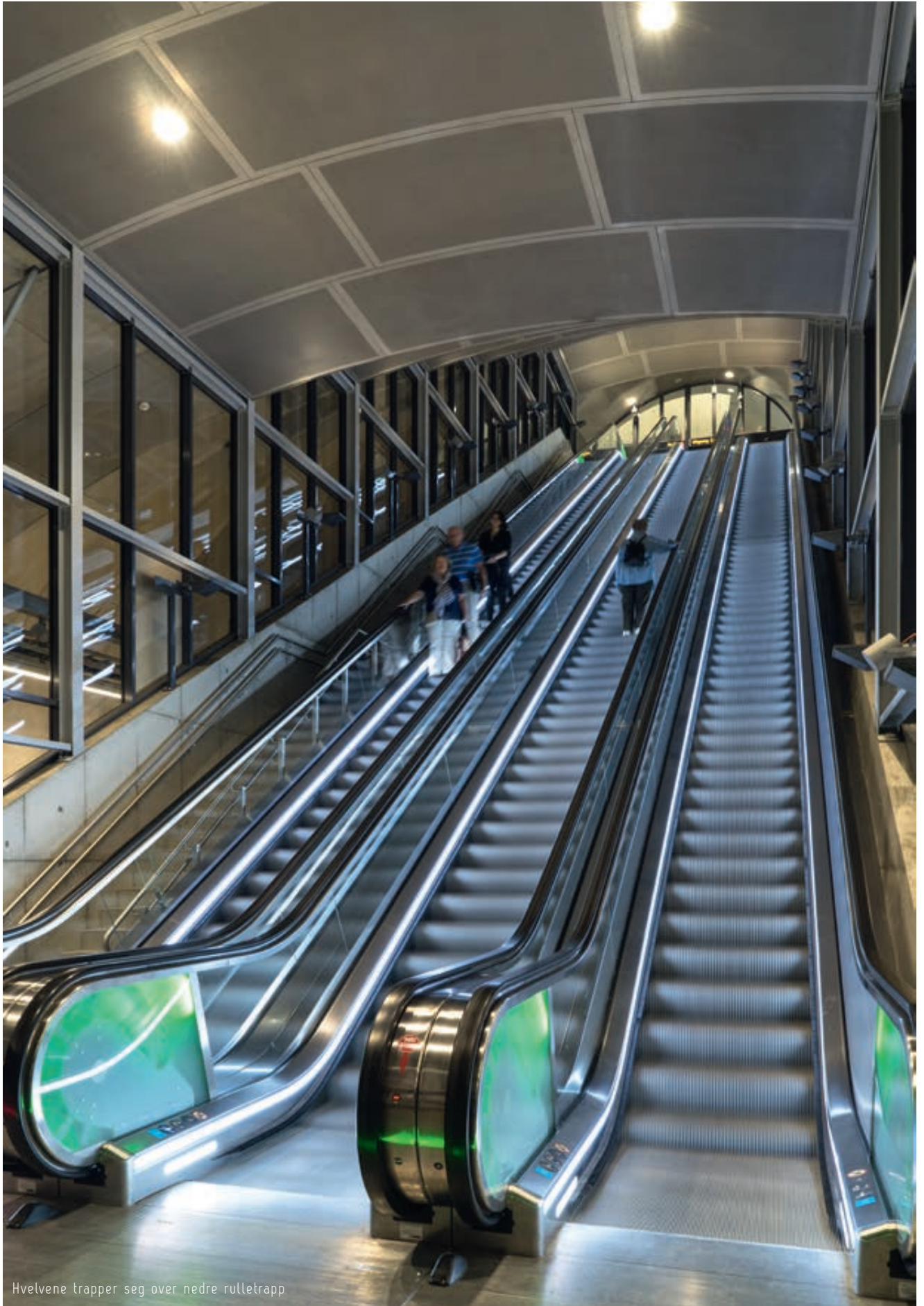
Toghallen

Toghallen er 120 meter lang, har midt-plattform og et buet hvelv av betong, sprøytebetong på utsprengt fjellprofil. Den nedre del av sideveggene i hallen er kledd med syrefaste stålplater i samme utførelse som i rulletrappene. Gulvet er i lys grå granitt og betonghvelvet er malt i en blå farge som en del av den kunstneriske utsmykning.

Under hvelvet i toghallen er det montert fire store kanaler for røykavsug i tilfelle brann i T-banetrogner. Opphenget av kanalene er spesielt utformet slik at de også tjener som føringsveier og oppheng for lys, skilt, høytalere etc. Kanalene er isolert og mantlet med perforert platekledning som gir god lydabsorpsjon.

I den vestre delen av toghallen er det et betongbygg med heisforbindelse opp til vestadkomsten. Det er også rømningstrapper, som normalt er lukket for publikum.

På den østlige gavlen av betongbygget er det en kunstnerisk utsmykning i frescoteknikk av Sverre Wyller. Utsmykningen har en dominerende og viktig plassering i toghallen.

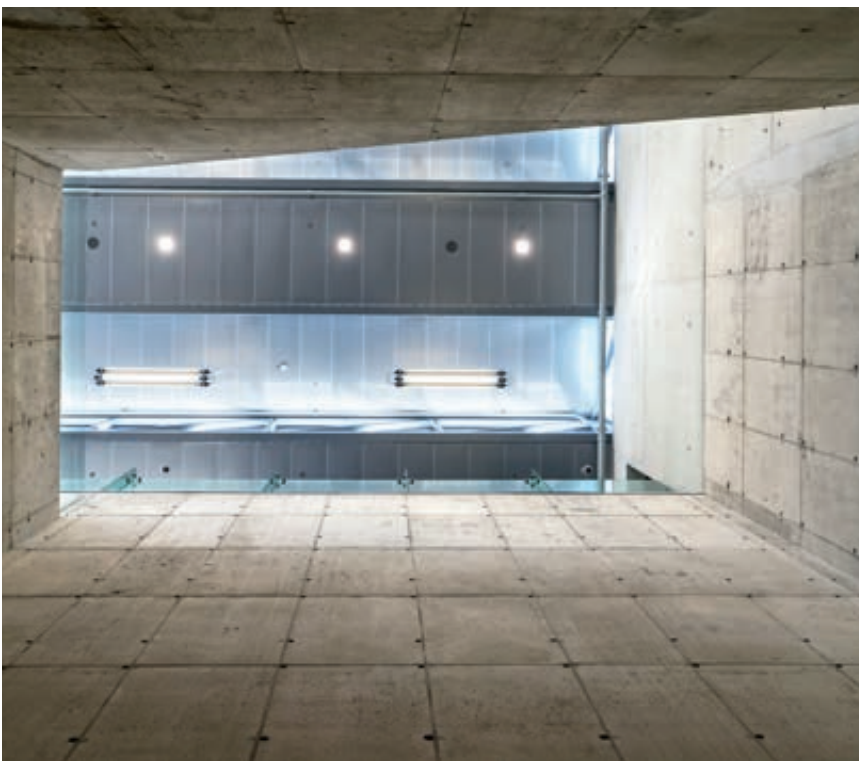


Hvelvene trapper seg over nedre rulletrapp



Når man ankommer vestibulen fra inngangene i nord og syd har man straks en god oversikt over betjenende funksjoner og bevegelsene man må foreta seg for å nå togene nede i toghallen.

Fra mellomrepos er det lyssjakt opp til vestibulen



Adkomst vest

Adkomsten ligger i møtet mellom Kanonveien og Gildevangen: Kanonveien avsluttes i en liten plass som samtidig er taket på inngangsvestibulen til stasjonen. Det er trapp fra plassen og ned til en liten stasjonsforplass. Fra vestibulen er det heis til toghallen.