



Kolsås stasjon – ferdig 2014



Kolsås stasjon – ferdig 2014

# KOLSÅSBANENS STASJONER

oppgradert 2006–2014

ARNE HENRIKSEN ARKITEKTER AS

Tekst: Arne Henriksen

Foto: nispe@mac.com

Kolsåsbanen er bygget om til metrostandard og ble gjenåpnet i oktober 2014.

Banen følger den gamle traseen (ferdigbygget i 1930) og snor seg gjennom villabebyggelsen i Bærum.



Hauger stasjon – ferdig 2014



Hauger stasjon – ferdig 2014

### Metrostandard:

- Høyere framføringshastighet, kapasitet og punktlighet
- Plattform lange nok til 6-vognstog
- Planskilte kryssninger
- Barrierefri tilgjengelighet – universell utforming
- Strømskinne i stedet for luftledning
- Moderne spor, signal- og sikringsanlegg
- Opprusting av stasjoner inkl. informasjonssystem
- Et mer 'tidsriktig' design

### 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 ny base for vognvedlikehold på Avløs og t-banestasjon på Løren for Oslo Sporveier.

Kontoret er blant annet blitt tildelt Houens fonds diplom, Betongelementprisen, Treprisen, Brunel Award, Betongtavlen, Statens byggeskikkpris, NSBs byggepris og Bærum kommunes arkitekturpris.

[www.ah-arkitekter.no](http://www.ah-arkitekter.no)

### Fakta om oppgraderingen:

- Finansiering: Første fase, strekningen fra Montebello i Oslo til bygrensen ved Lysakerelven, ble finansiert av Oslo kommune. Akershus fylkeskommune finansierte oppgraderingen fra Lysaker til Kolsås.
- Åtte års anleggsperiode: 2006–2014.
- Totalt er 12 km banestrekning modernisert og tretten nye stasjoner bygget, til en prislapp på 2,9 milliarder kroner, ca kr 230 000 pr. lengdemeter.
- Det er bygget ca 3000 meter plattform, hver med lengde 116 meter og bredde minst 3 meter.
- Det er inngått 350 avtaler om midlertid eller permanent erverv av eiendom
- Det er bekostet bytte av ca 1000 vinduer langs banen
- Åtte hus er innløst. Disse er solgt etter at banen stod ferdig.

Adresse: Fra Kolsås i Bærum til Montebello i Oslo

Tiltakshaver: Sporveien AS

Arkitekt: Arne Henriksen Arkitekter AS

Landskapsark.: LINK Arkitektur

RIB: Aas-Jacobsen

Entreprenører: Veidekke (Kolsås, Hauger, Gjøannes, Åsjordet, Ullernåsen)  
HAB (Gjettum, Avløs)  
Reinertsen (Haslum)  
PEAB (Bekkestua),  
Skanska (Ringstabekk)  
NCC (Jær)  
PEAB (Bjørnsletta)  
Østlandske Vei og Betong (Montebello)

Fabrikkbetong: NorBetong  
Unicon

Ferdigstilt: 2014

Byggekostnad: 1 milliard NOK

Konstruksjon: Plasstøpt betong og stål



Gjetlum stasjon - ferdig 2014

### Oppgraderte stasjoner:

- Kolsås (2014)
- Hauger (2014)
- Gjetlum (2014)
- Avløs (2013)
- Haslum (2013)
- Gjøannes (2012)
- Bekkestua (2011)
- Ringstabekk (2011)
- Jar (2010)
- Bjørnsletta (2010)
- Åsjordet (2008)
- Ullernåsen (2008; se m+b 1◦2011)
- Montebello (2008)

Arne Henriksen Arkitekter hadde ansvaret for tolv av de tretten oppgraderte stasjonene. (Ullernåsen er tegnet av Reiulf Ramstad Arkitekter.)

Det har vært en stor utfordring å plassere inn stasjonsanlegg med 120 meter lange sideplattformer og adkomster, alt med universell utforming.

Samtlige stasjoner er utformet med betongkonstruksjoner i ramper, trapper,



Gjetlum stasjon  
ferdig 2014



Avløs stasjon – ferdig 2013



Haslum stasjon – ferdig 2013



Haslum stasjon – ferdig 2013



Gjønnen stasjon - ferdig 2012



Bekkestua stasjon - ferdig 2011



Ringstabekk stasjon – ferdig 2011



Jar stasjon – ferdig 2010

broer og støttemurer. En grov 'hverdagsbetong' med bordforskaling og avfasede hjørner og kanter.

For broer og ramper utviklet vi, i samarbeid med ingeniørene hos Aas Jacobsen, et konstruksjonssystem med V-søyler som understøttelse. Et konstruksjonsuttrykk som, sammen med stående bordforskaling og fargeinnslag, gir banen helhet og identitet.

På alle stasjonene er det dekorative mosaikkfelt i to blåfarger designet av billedkunstner Laila Haugan.

I rampene er doble håndløpere innfelt i betongen. Betongen er her gitt en dekorativ farge som også gir kontrast for svaksynte.

Landskapsutforming og beplantning er prosjektert i samarbeid med LINK Landskap.

Stasjonene har le-hus og er møblert/skiltet i samsvar med Ruters Design-program.

To av stasjonene, Bekkestua og Kolsås har mittplattform, noe som ga oss mulighet til å utvikle en egen takkonstruksjon i stål og tre med lexan-kledning.



Bjørnsletta stasjon - ferdig 2010



Montebello stasjon - ferdig 2008