

# AVLØS BASE

Bærum

ARNE HENRIKSEN ARKITEKTER

Tekst: Arne Henriksen

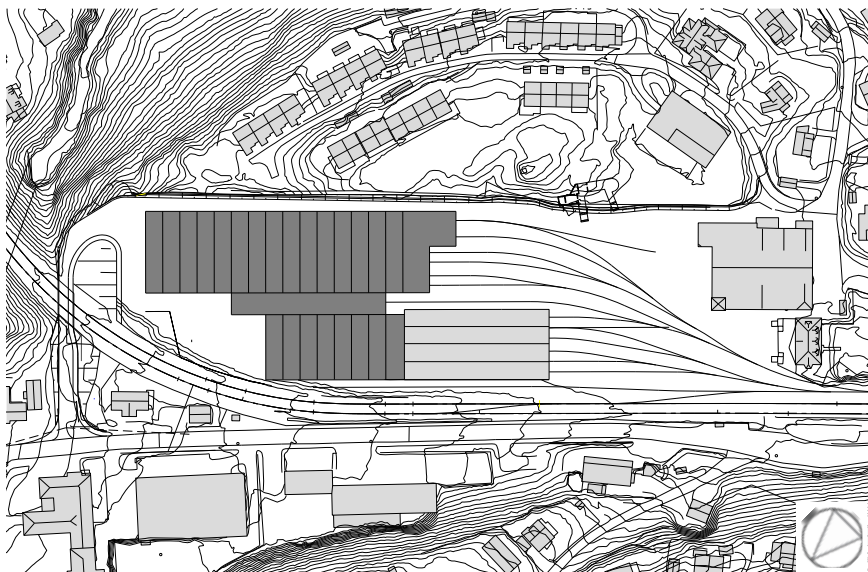
Foto: nisper@mac.com

Mot nord-vest





Mot sør-vest. Eksisterende vognhall har 'dobbel' saltak, to saltak ved siden av hverandre med rennedal mellom. Den nye vognhallen har en takform med motsatt retning: taket ligger vekselvis på undergurt og overgurt i fagverksdragere



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



Avløs base er opprinnelig fra 1924 og var dengang ny endestasjon i forlengelsen av Lilleakerbanen.

I forbindelse med utvidelsen av Kolsåsbanen (ferdig 2014) valgte Sporveien å utvide basen på Avløs, som erstatning for basen på Majorstua i Oslo. Nye Avløs base sto ferdig i august 2015 og omfatter fire nye haller til bruk for oppstalling, innvendig vasking, service og vedlikehold av T-banevogner.

---

Adresse:	Nesveien 12, 1344 Haslum
Tiltakshaver:	Sporveien Oslo AS
Arkitekt:	Arne Henriksen Arkitekter AS
RIB:	Aas-Jakobsen
Entreprenør:	Veidekke pussarbeider: Fjeldheim & Knudsen
Leverandører:	betong: Unicon betongelementer: Loe Betongelementer byggeplank: Leca tegl: Wienerberger farget puss: weber
Ferdigstilt:	august 2015
Areal:	16.648 m <sup>2</sup>
Byggekostnad:	800 mill.

---

Konstruksjon:	Stål, plasstøpt betong, prefabrikkerte betongelementer
Materialer:	Innvendige vegglementer av Leca byggeplank. Teglforblending med Bratsberg rød, flåmnet, murt med baksiden ut. Sinusformede stålplater.

---



Fasaden mot sør har mørk metallkledning tilpasset fjellskjæringen den vender mot

Avløs Base er en stor, sammenhengende bygning på 16 648 m<sup>2</sup> brutto som består av vognhall fra 1920-tallet (1 774 m<sup>2</sup>) og et nytt tilbygg (14 874 m<sup>2</sup>).

Bygningsanlegget er utformet for å kunne hensette 25 togsett (25 x 3 vogner) av typen MX3000 fordelt på tretten innvendige spor, som igjen er fordelt på fire vognhaller.

## Organisering

Bygningen går over tre etasjer.

I kjelleren ligger tekniske rom, trimrom, parkering, garderober, kontor og kantine. 1. etasje inneholder fire vognhaller med tilhørende spor og har innkjøring fra sporområdet i vest. Hallene har ikke gjenomkjøring. 2. etasje inneholder et sentralt teknisk rom.

## Utforming

Det eksisterende bygningsanlegget i nyklassisisme er fra 1920-tallet og har sterk vernestatus. Bygningene er i rød murstein med fine detaljer i åpninger og gavler. Eksisterende verksteds- og administrasjonsbygninger inngår ikke i prosjektet, kun eksisterende vognhall.

Det var viktig at den nye vognhallen fikk et uttrykk og en form som styrker helheten og sammenhengen med det eksisterende, men samtidig skiller seg ut som en bygning fra sin tid. Eksisterende vognhall har 'dobbel' saltak i øst-vestretning; to saltak er lagt ved siden av hverandre med rennedal mellom. Den nye vognhallen har en takform med motsatt retning ved at taket ligger vekselvis på undergurt og overgurt i fagverksdragere med nord-syd retning. Den gamle og nye vognhallen karakteriseres på denne måten av sine takkonstruksjoner.

Sammenføyningen mellom gammelt og nytt er godt ivarett ved at den nye hallen trappes ned i møtet med den gamle og tilpasses gesimsen. For å ivareta helheten i bygningsanlegget har den nye vognhallen teglforblending.



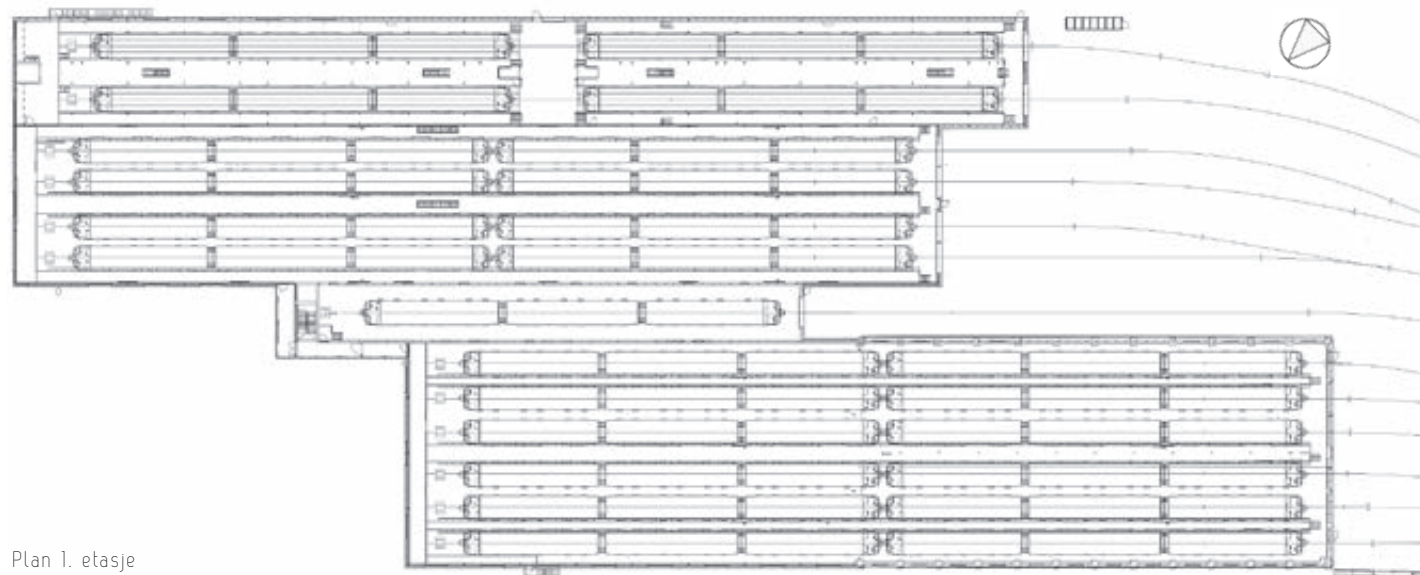


Fasade nord-vest.

Sammenføringen mellom gammelt og nytt er ivarettatt ved at den nye hallen trappes ned i møtet med den gamle og tilpasses gesimsen



Snitt



Plan 1. etasje



Mot nord



Ytterveggskonstruksjonen er nærmest som en laftevegg der Leca byggeplank er stablet mellom H-formede stålsøyler. Innvendig er byggeplankene slemmet med gjennomfarget pussmørtel.

## Materialer – konstruksjon

Ytterveggskonstruksjonen er nærmest som en 'laftevegg' der Leca byggeplank er stablet mellom H-formede veggsøyler i stål. Innvendig er byggeplankene slemmet med gjennomfarget pussmørtel.

Utvendig er veggen isolert og forblendet med Bratsberg tegl, rød flammert murt

med baksiden ut. Dette harmonerer godt med tegluttrykket i den gamle vognhallen.

Takformen i den nye vognhallen har en karakteristisk fasade mot nord ved at teglforblendingen framstår som en rytmisk sammenheng av gavler. Fasaden

mot sør har mørk metallkledning tilpasset fjellskjæringen den vender mot.

Den gamle vognhallen har vertikale vindusåpninger mellom pilastere. Vinduene har et rutemønster av stålprofiler og glass. Den nye vognhallen har større vindusåpninger i tråd med behovet for dagslys og utsyn.