



Ny t-banestrekning og stasjon

Lørenbanen er en 1,6 km ny t-banestrekning mellom Ringbanen og Grorudbanen. Strekningen inkluderer også en ny t-banestasjon, Løren stasjon, som er stasjon nr. 101 i Sporveiens t-banenett.

Transformering av Løren-området fra industri og næring til boligområde satte fokus på behovet for et bedret kollektivtilbud i denne delen av Oslo. I tillegg ønsket Sporveien å kunne tilby sine passasjerer fra Groruddalen en kortere reisevei til de nordlige stasjonene på Ringbanen (t-baneringen). Samtidig frigjorde man kapasitet i Sentrumstunnelen som åpnet opp for flere avganger fra de østlige bydelene (Østensjøbanen).

Aas-Jakobsen har jobbet som hovedkonsulent med dette prosjektet i flere planfaser, også under navnene Haslesvingen og Lørensvingen, og høsten 2011 ble vi engasjert av Sporveien Oslo (den gang Kollektivtransport-produksjon AS) for prosjektering av byggeplan, inkl. forfase og oppfølging. Som underkonsulenter hadde vi med oss Vianova PT, Geovita, Electronova, ECT, Ingenia, NGI, Grindaker, Brekke & Strand Akustikk, DnV, Bjartnes og Sweco. Det ble gjennomført en forfase mellom nov. -11 og mars -12, med påfølgende oppstart for prosjektering av byggeplan.

Første konkurransegrunnlag ble sendt ut februar 2013, og totalt er det utarbeidet 16 store og små konkurransegrunnlag der den siste ble sendt ut sommeren 2017. Anleggsstart for forberedende arbeider var mars 2013, mens første spadetak for den første store entreprisen ble utført juni samme år.

Lørenbanen er en 1,6 km ny tospors t-banestrekning og består av en ca. 1100 meter lang fjelltunnel, en ca. 220 meter lang betongkulvert og et ca. 70 meter langt betongtrau. I forbindelse med tilkoblingen til Grorudbanen ble ca. 500 meter av denne banestrekningen lagt om i ny trase. Langs den omlagte Grorudbanen ble det etablert støttemurer på begge sider av traseen med høyder opp til 6 meter. I forbindelsen med kryssingen av Lørenbanen over Ringbanen ble det etablert en bru i fjell.

Det ble også bygget en ny stasjon på strekningen, Løren stasjon, der stasjonshallen er etablert som en 120 meter lang fjellhall, ca. 25 meter under terrengnivå, med to utganger opp til terrengnivå. Utgangene kommer opp ved Peter Møllers vei og Gildevangen i Løren-området. I tillegg til publikumsarealer

Prosjektnavn:

Lørenbanen og Løren stasjon

Prosjektperiode:

2012-2016 (2017)

Byggherre:

Sporveien Oslo AS

Oppdragsgiver:

Sporveien Oslo AS

Kort oppsummert:

Prosjektering av 1,6 km ny t-banestrekning mellom Ringbanen og Grorudbanen, inkl. ny Løren stasjon med dyp stasjonshall i fjell.

Omfang/kostnadsramme:

1330 MNOK

Kontaktperson:

Lars Narvestad

Avdelingsleder Samferdsel

lna@aaj.no

+47 932 23 060

Adresse:

Lilleakerveien

4a 0283 Oslo

Telefon:

+47 2251 3000

E-post:

post@aaj.no

inneholder også stasjonen en rekke tekniske rom for drift av både stasjonen og banen. Stasjonens arealer over terrengnivå er tilpasset inn mot nye boligblokker som ble etablert før, under og rett etter anleggsperioden til stasjonen. Stasjonen er dimensjonert for ca. 8000 passasjerer daglig.

Lørenbaneprojektet var et krevende prosjekt på flere måter. På grunn av en stram fremdriftsplan ble prosjektet delt opp i flere entrepriser med forskjellige oppstartstidspunkter, og tidvis var det parallell aktivitet for de ulike entreprenørene. Gjennomtenkt anleggsgjennomføring og gode faseplaner var en av flere forutsetninger for suksess.

Koblingene mot eksisterende banetraseer hadde stort fokus hos Sporveien både før og under anleggsgjennomføringen. Koblingen mot Ringbanen ble gjennomført i en stengeperiode på 9 måneder, oppdelt i flere faser, og åpnet ihht. fremdriftsplan. Koblingen mot Grorudbanen var kanskje den mest krevende delen av prosjektet. På grunn av det store antall personer som benytter Grorudbanen daglig ble det kun gitt tillatelse til å stenge banen i drøyt 2,5 måneder én sommer. Resten av arbeidene ble gjennomført på ettspors drift i løpet av neste 1,5 år med anleggsarbeider tett inntil spor i drift.

Stasjonen ble etablert i all hovedsak via to vertikale sjakter som var inntil 30 meter dype, parallelt med etablering av boligblokker tett inntil. Dette ga mange utfordringer når det gjaldt grensesnitt og logistikk på anleggsområdet, og detaljert planlegging/prosjektering var helt nødvendig for en vellykket gjennomføring.

På grunn av sin utforming med dyp stasjonshall var evakuering/brann en krevende utfordring som ble styrende for mange valg og utforminger av løsninger på stasjonen. Gjennom et godt samarbeid med Sporveiens fagpersonell og OBRE (Oslo Brann og redningsetat) ble dette løst på en forbillig måte.

Hovedprosjektet Lørenbanen og Løren stasjon åpnet 3. april 2016 med snorklipping av ordfører og byrådsleder. Prosjektet ble levert til rett tid og under budsjett. Det har pågått noen mindre etterarbeider det siste året, men totalinntrykket er fortsatt like positivt. Aas-Jakobsen har sammen med sine partnere i Nettverket vært en sterk bidragsyter til dette resultatet.