



Cato hellesjø og Bernt Reitan Jenssen holder båndet, ordfører Marianne Borgen klipper snoren sammen med byråd for miljø og samferdsel Lan Marie Berg og byrådsleder Raymond Johansen.

01-04-2016 08:00 CEST

Får Nordens største T-banenett

I dag åpnet den nye T-banetunnelen i Oslo mellom Økern og Sinsen, og Løren stasjon blir den 101. stasjonen i T-banenettet. Banen binder øst og vest i Oslo sammen på en ny måte og åpner samtidig for en etterlengtet frekvensøkning på Linje 3.

– Dette er en historisk dag og vi ønsker alle nye og gamle kunder velkommen til en ny T-banehverdag, sier konsernsjef i Sporveien, Cato Hellesjø og administrerende direktør i Ruter, Bernt Reitan Jenssen.

Svært vellykket arbeid

Etter nesten tre års byggetid ble den nye tunnelen og stasjonen høytidelig åpnet i dag. Den 1,6 kilometer lange tunnelen er sprengt ut under Oslo og gir en direkteforbindelse fra Grorudbanen vestover mot Sinsen, Storo og Nydalen. Stasjonen, som ligger 26 meter under bakkenivå, tilsvarer et bygg på ti etasjer og er den første nye stasjonen i Oslo på ti år. Oslo er dermed byen i Norden med flest T-banestasjoner. Den særegne stasjonen er utsmykket med markante kunstverk som skaper en helt spesiell ramme for de 8000 kollektivreisende som er ventet å bruke stasjonen daglig.

– Lørenbanen med Løren stasjon er det største og viktigste kollektivtrafikkprosjektet i Oslo på 10 år. Arbeidet har vært krevende, men vi har holdt både fremdrift og kostnader i tråd med budsjett og fremdriftsplan. Det er gledelig å konstatere at vi har lyktes svært godt i arbeidet med Lørenbanen. Dette gir mer kollektivtrafikk for pengene, sier Sporveissjefen Cato Hellesjø. – Det skyldes i stor grad svært god planlegging, prosjektledelse og gjennomføring av hele prosjektet. Det er også en gledes dag for Oslo by som nå får knyttet til seg enda en ny bydel til T-banenettet.

Dobler frekvensen på linje 3

Løren stasjon og Lørenbanen betyr mye for byutviklingen på Løren og knytter en voksende bydel til et effektivt og kapasitetssterkt T-banenett. Samtidig frigjør Lørenbanen plass i fellestunnelen gjennom sentrum slik at alle østlige linjer i Oslo nå får to avganger i kvarteret.

– Det som er en gledelig dag for våre kunder her på Løren er faktisk en enda mer gledelig dag for våre kunder som benytter linje 3. Ikke bare gjenåpner banen helt ut til Mortensrud i dag, denne tunnelen gjør også at vi kan doble frekvensen til to avganger i kvarteret her, sier Bernt Reitan Jenssen.

Kollektivløft for ny bydel

– Lørenbanen og Løren stasjon er en milepæl for utviklingen av nye boligområder i Oslo. Med stasjon nummer 101 på T-banenettet får beboerne og næringslivet på Løren et skikkelig kollektivløft og en effektiv forbindelse til resten av byen, sier byrådsleder Raymond Johansen (Ap).

Det nye byrådet har satt ambisiøse mål om klimakutt og redusert biltrafikk i bystyreperioden. Videreutvikling og styrking av kollektivnettet er helt nødvendig for å nå disse målene.

– Åpningen av Lørenbanen, sammen med dobling av kapasiteten på Østensjøbanen og ny rutetabell gir betydelig økt kapasitet i kollektivnettet. Dette er viktige grep for å få enda flere til å reise klimavennlig og gi Oslos innbyggere en enklere hverdag, sier Lan Marie Nguyen Berg (MDG), byråd for miljø og samferdsel.

Lørenbanen er bare starten

Utbyggingen på Løren er bare starten på befolkningsveksten som kommer i Oslo og Akershus. Derfor haster det å komme i gang med de neste store infrastrukturprosjektene.

– Oslo vokser med 12.000 nye innbygger hvert år. Gode baneløsninger er avgjørende for å møte det økte transportbehovet. En ny sentrumstunnel må på plass om ikke T-banenettet skal bli overbelastet. Det vil koste minst 16 milliarder kroner. Vi skal ta vår skjerv, men Oslo kan ikke ta denne regningen alene, her må staten på banen, sier Raymond Johansen.

Kunsten på Løren stasjon

- Det er lang tradisjon for kunst på Oslos T-banestasjoner, helt siden utbyggingen av T-banenettet østover på 1970-tallet.
- Kunstprosjektene på Løren stasjon er finansiert av Sporveien AS og produsert i regi av Oslo kommunes kunstordning som administreres av Kulturetaten.
- Kunstordningen muliggjør permanente og temporære kunstprosjekter både innendørs og utendørs. Kunstverkene som utgjør Oslo kommunes kunstsamling vises i alle Oslos offentlige rom, både ute og inne.

For ytterligere informasjon, kontakt:

Sporveien: Kommunikasjonssjef Cato Asperud, 90856044, cato.asperud@sporveien.com.

Ruter: Kommunikasjonssjef Gry Isberg, 46409304, gry.isberg@ruter.no.

Det er tatt en rekke bilder fra dagens åpning. Disse kan tilsendes ved behov og kan fritt benyttes. Ta kontakt med presse@ruter.no for å få tilsendt høyoppløselige bilder.

Camille Norment - «Rythm Wars – Interval»

Kunstverket ved inngangspartiet til nye Løren stasjon, «Rythm Wars – Interval» av Camille Norment (f. 1970) er formet som en skarptromme, hengende på stasjonens fasade med skarptrommens stativ klamrende og klatrende fra fasaden og taket. Hele verket er som frosset i tiden, det er som om den edderkopplignende konstruksjonen når som helst skal fortsette på sin ferd opp eller ned av veggen. Trommen lyser og hilser reisende velkommen, og henspiller slik på stasjonsklokker – kanskje det tydeligste arkitektoniske tegnet, uansett periode, på at det her nettopp er en stasjon du har kommet til. Trommen har ingen lyd eller rytme, men togene under bakken går taktfast gjennom ruten sin.

Camille Norment er en amerikansk kunstner og musiker bosatt i Oslo. Norment arbeider i en rekke medier, og er kanskje mest kjent for sitt bidrag til Veneziabiennalen i 2015. Som i det stedspecifikke arbeidet i den nordiske paviljongen i Venezia, går lyd og de fysiske objekter hånd i hånd i mange av Norments verk. Spesielt har Norment arbeidet med instrumentet glassharmonika. I noen verk kan vi høre lyden, som i «Rapture» til Veneziabiennalen. Andre steder, som i «Rythm Wars – Interval» på Løren stasjon, følges ikke det fysiske verket av et lydspor, men siden verket er formet som en skarptromme er det som musikken likevel til stede.

Sverre Wyller - "En blå stasjon"

Sverre Wyllers (f. 1953) verk på Løren stasjon er resultatet av et langt forskningsprosjekt. Dette er første gang Wyller arbeider med freskoteknikk, som det ikke lenger er mange som håndterer. Malemetoden har vært i bruk i mange hundre år, blant annet i renessansen der det mest kjente prosjektet kanskje er Michelangelos tak i det sixtinske kapell. Wyller selv henviser til Giotto's enda eldre stjernehimel i Arena-kapellet i Padua. Freskoen på Løren stasjon er bygget opp av sand, teglstein og linhalm som er tørket, bygget opp igjen og pusset ned i tre runder, før fargepigmentene som utgjør motivet er påført.

Prosjektet er utviklet i samarbeid med Bent Erik Myrvoll, Leon Roald og Otto

Stornes, som sammen har bidratt til ny kunnskap om teknikken.

Wyllers verk er nær 30 kvadratmeter stort og er altså laget i en svært avansert teknikk, men viser et enkelt motiv – en stilisert lampe som henger over et bord. Motivet er emblematiske, med referanser til skilt. Lampen og bordet henspiller også på konsentrasjon og ettertanke, og vokter over sporene der de reisende beveger seg til eller fra, eller har en pause der de venter på T-banen, langt der nede under bakken. Sammen med stasjonens arkitekt Arne Henriksen, har Wyller også medvirket til fargesetting av hvelvet i stasjonen, slik at dette virkelig blir «en blå stasjon», og en rolig pause på veien. Blå er også Sporveiens signalfarge helt tilbake til de første blå trikkene.

Fakta om Løren stasjon og Lørenbanen

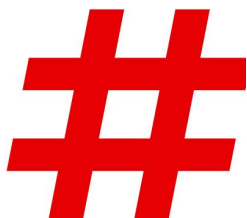
- Adresse: Gildevangen 18 (øst), Gildevangen 12 (vest)
- Prosjekteringsperiode vår 2012-høst 2014
- Anleggsperiode juni 2013- april 2016
- Totalkostnad: 1330 MNOK (dette er for selve Lørenbanen, prosjektet omfatter i tillegg tiltak på Grorudbanen for ca. 150 MNOK)
- Antall mennesker som har jobbet på prosjektet. På det meste ca. 200 samtidig
- Nøkkelfunksjoner: Byggherre: Sporveien/Infrastruktur/utbyggingsavdelingen. Hovedkonsulent: Aas Jacobsen. Arkitekt Arne Henriksen arkitekter. Entreprenører og leverandører: Skanska, Hent, Railcom, Torpol, Siemens, HAB, Malthe Winje
- Dybde under bakken stasjonshall: 26 m (som Stortinget)
- Fall i tunnelen: På det bratteste 52,82 promille.
- Lengde banestrekning:1600m
- Masse uttransportert: ca. 350 000 m³ (sum fjell og løsmasser).
- Antall sviller montert: 4524.
- Meter strømskinne montert: 3500 m.
- Ballastpukk: 12 000 m³, eller 9824 tonn.
- Hastighet på togene: 50 km/t.
- Driftsdøgn: Første tog fra Økern mot Sinsen 05.35, siste tog samme vei 00.35. Første tog fra Sinsen mot Økern 0601, siste tog samme vei 0046.
- Passasjerunderlag: 8000 pr dag.
- Hvor mange er det plass til på stasjonsområdet: det er lagt opp

til at 1400 personer skal kunne evakueres via stasjonsplattformen i løpet av 4-5 min. Dette har vært dimensjonerende for stasjonen.

- Hovedmateriale brukt i stasjonshall og inngangsparti: betong, glass og stål.
- Ansvarlig for utsmykning: Kulturetaten i Oslo kommune
- Kunstnere: Sverre Wyller og Camille Norment.
- Medgått liter blå maling: ca. 2000 liter.

Ruter As er et felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vi administrerer over halvparten av kollektivtrafikken i Norge. Vår rolle er å planlegge, utvikle, samordne, bestille, markedsføre og informere om kollektivtrafikktilbudet. All operativ drift utføres av ulike operatørselskap som kjører på kontrakt for Ruter - alt innenfor samme billett- og prissystem. Våre eiere er Oslo kommune (60 %) og Akershus fylkeskommune (40 %). Totalt var det 350 millioner påstigninger i Oslo og Akershus i 2016. Sammen med våre operatører og samarbeidspartnere gjør vi kollektivtrafikken til et naturlig førstevalg i Oslo og Akershus.

Kontaktpersoner



Pressevakt

Pressekontakt

presse@ruter.no

400 01 518