

TIL OG FRA UNDERVERDENEN

NY METROSTASJON PÅ LILLE BISLETT I OSLO

FORFATTET AV PETER KLEVEN OG SIXTEN STAVELIN

BAKGRUNN FOR OPPGAVEN

METROEN I OSLO

Innen 2030 anslås det at det vil være ca. 1,6 millioner innbyggere i Oslo og Akershus. Dette er en økning på rundt 100.000 mennesker hvert tiår. Stadig flere bruker det offentlige transportnettet, og nye tett befolkede områder kobles på det eksisterende nettet (f.eks Fornebu).

I følge Ruters rapport, k2012 (Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060), må kapasiteten økes betraktelig for å takle det fremtidige behovet.

Dagens sentrumstunell kan ikke ta flere tog enn den tar i dag – 28 i timen.

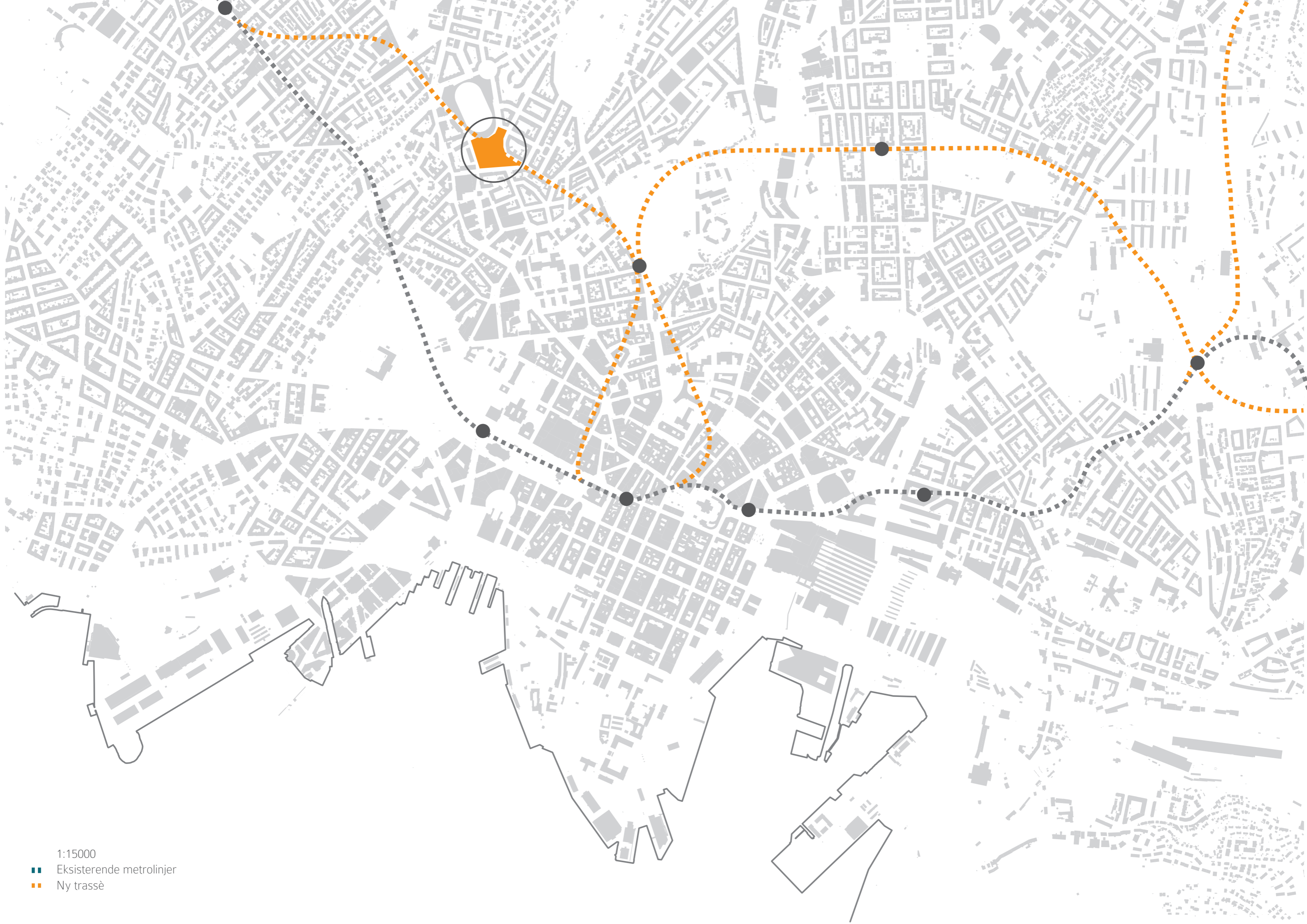
NY TUNELL

Ruter foreslår ny avlastningstunell gjennom indre by og anbefaler videre utredning av to nye sentrumstuneller: Majorstuen - Bislett - Stortinget og Stortinget - Grünerløkka - Tøyen. Dette vil i utgangspunktet gi fire helt nye stasjoner i indre by.

Ruter anslår at den kommende T-banestasjonen på Bislett vil bli en av de travleste stasjonene i indre by. Boligmassen er svært tett, og hensynet til eksisterende og fremtidig flyt av mennesker bør være stort.

PROBLEMSTILLING

Vi spør oss selv om t-banestasjonen tydeligere kan utformes som en integrert del av det eksisterende byrommet? Ved å jobbe aktivt med forholdet mellom overflaten og undergrunnen ønsker vi å bruke stasjonen som et verktøy til å forbedre den eksisterende situasjonen, og på denne måte tilføre både stasjonen og byrommet over nye kvaliteter.



1:15000

- Eksisterende metrolinjer
- Ny trassè

DAGENS SITUASJON

LILLE BISLETT

Lille Bislett er et friområde på sørsiden av Bislett stadion, som videre defineres av Langaardskvartalet i vest, Høyskolesenteret i sør, og Sofies gate i øst. Det ligger i et utpreget boligområde, og har en direkte forbindelse til det eksisterende tyngdepunktet for kollektivtrafikk og kommersielle funksjoner via Bislettgata. Friområdet er videre oppdelt i tre deler; Sofies plass i øst, Ballplassen i vest og Maratonplassen i nord nærmest stadion.

TOPOGRAFI OG VEGETASJON

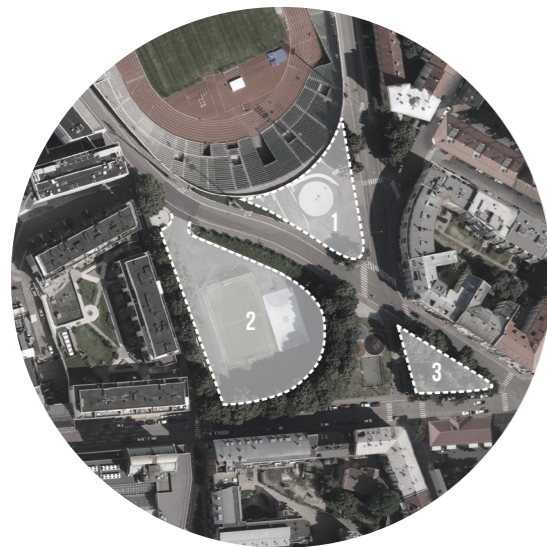
Området har en særegen topografi, med et fall på rundt syv meter fra øst mot vest, med det mest dramatiske på rundt tre-fire meter ned mot den flate Ballplassen. Langs denne vollen som omkranser plassen, vokser det trær i en karakteristisk "dråpeform". Denne formen har vært tilstede siden starten av forrige århundre og skaper en tydelig identitet ved området.

BRUK AV OMRÅDET

Maratonplassen er en forplass til stadion og skal fungere som logistisk støttespiller ved arrangement som bl. a Bislett games og Holmenkollstafetten. Ballplassen har siden byggingen av den opprinnelige Bislett stadion vært en plass for lek og idrett. Den er en av få plasser i indre by med denne funksjonen og er svært viktig for nærområdet.

UTFORDRINGER

Friområdet har etter vår mening noen åpenbare utfordringer. Det største hinderet for at Maratonplassen og Ballplassen kan fungere optimalt og skape et mer helhetlig byrom er etter vår mening Bislettgata, som skaper en fysisk og plasskrevende barriere i byrommet. Gata går på bekostning av Maratonplassens arealer, noe som gjør at Ballplassen tidvis må fungere som avlastning i.f.m arrangement på Bislett stadion. Dette går ut over ballplassens funksjon som idrettsplass, og friområdet som helhet.



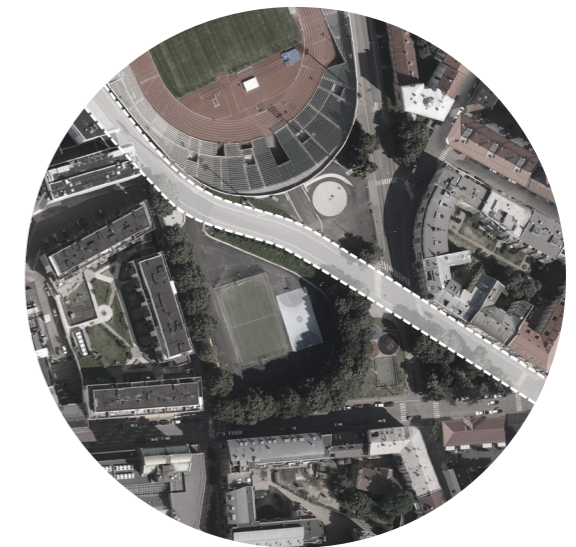
Tre plassrom: 1. Maratonplassen, 2. Ballplassen, 3. Sofies plass



Dråpeformen



Historisk plass



Bislettgata

VÅR TILNÆRMING

METROSTASJONENS ROLLE

Vi ønsker å utnytte metrostasjonens rolle som kollektivknutepunkt til å forbedre den eksisterende byromssituasjonen på Lille Bislett.

Vi har valgt å prosjektere stasjonen på byrommets premisser. Den skal være en tydelig støttespiller for de eksisterende funksjonene, å legge til rette for optimal bruk av byrommet.

Stasjonen er altså vårt verktøy for å styrke den eksisterende situasjonen på Lille Bislett.

ET AKTIVT BYROM

Bislett Metrostasjon vil bli en aktivator på Lille Bislett. Bygningsfunksjonene som omslutter byrommet er monofunksjonelle og lite fleksible i forhold til endring. Vi ønsker å skape et nytt fokuspunkt for et mangfold av aktiviteter, med metrostasjonen som aktivator både over og under overflaten i byrommet.

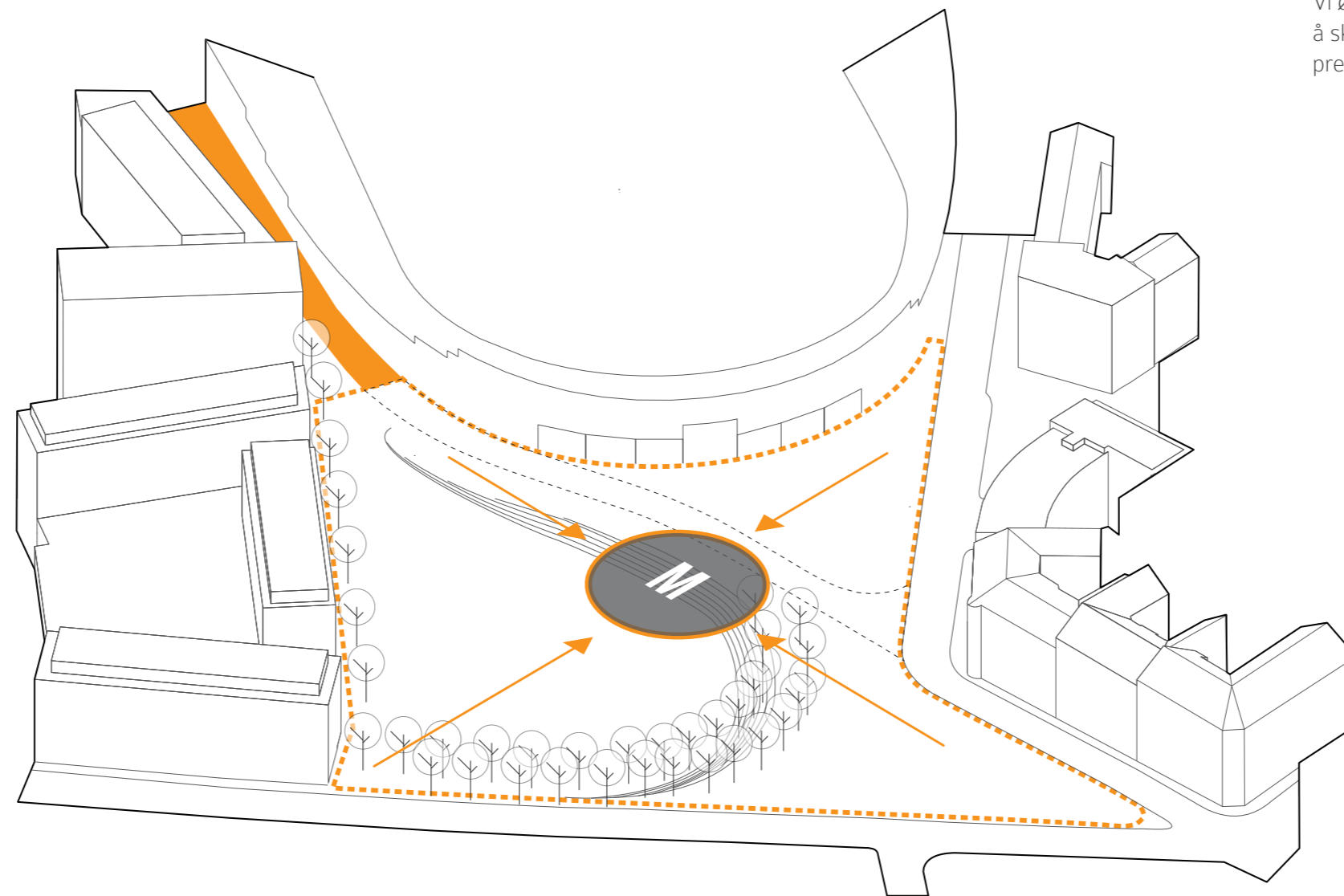
REGULERING

Det finnes per dags dato ingen reguleringsplan som omhandler offentlig infrastruktur (metro) på Lille Bislett, eller på Bislett forøvrig. Den gjeldende reguleringsplanen for Lille Bislett er fra 2006 og ble behandlet parallelt med ferdigstillingen av nye Bislett stadion.

I denne planen ble det lagt frem fire alternativer til regulering av området. I

alternativ tre ble det foreslått å stenge Bislettgata for gjennomkjøring og gjøre strekket fra rundkjøringen på Bislett til Sofies plass om til en gang- og sykkeltrassé. Forslaget ble ikke gjennomført grunnet fordyrende utbedringer i.f.m. trafikkavvikling i omkringliggende kryss og gater. Ved etablering av en ny metrostasjon i området mener vi dette forslaget vil være det absolutt best egnede, og et tydelig standpunkt i diskusjonen om en bærekraftig byutvikling.

Vi ønsker å fjerne bilen fra Bislettgata for å skape et helhetlig byrom på de gåendes premisser.



VÅR TILNÆRMING

GREP

Ved å la stasjonen underordne seg situasjonen og støtte opp rundt eksisterende funksjoner, ønsker vi å underbygge Bislett stadions rolle som det viktigste signalbygget i området.

Vi vil skape en ny identitet til Lille Bislett ved å samle de ulike plassene som utgjør byrommet. Vi vil rydde opp i dagens situasjon ved å stenge Bislettgata for gjennomkjøring, og gi Maratonplassen det arealet vi mener den behøver. Ved å redefinere Maratonplassen som et nytt urbant torg foran Bislett stadion, frigjør vi ballplassen som avlastingsplass og etablerer en

tydelig funksjonsdeling mellom de ulike plassene.

Vi benytter oss av det eksisterende terrenget og integrerer stasjonen i landskapet. Med dette framhever vi den karakteristiske dråpeformen som omslutter Ballplassen, og bevarer den eksisterende hovedaksen for bevegelse gjennom byrommet.

Stasjonsinngangen blir et kutt i landskapet som tar opp nivåforskjellen mellom de to plassene. Det nye torget på Maratonplassen blir stasjonens tak der vi plasserer støttefunksjoner til byrommet, mens Ballplassen dras inn i på et øvre nivå i stasjonshallen og blir overgangssonen fra overflate til undergrunn.

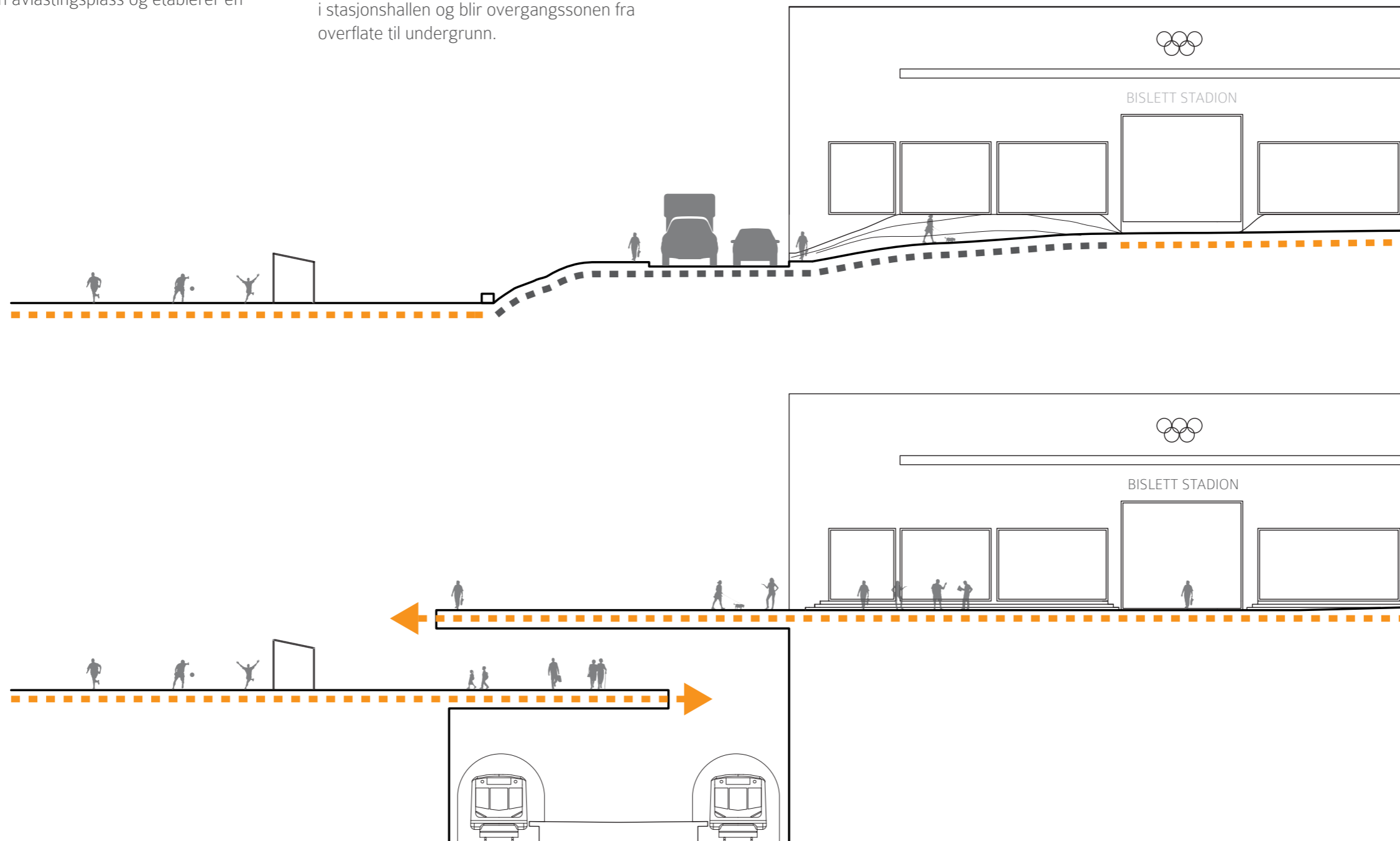
UNDERGRUNNEN

I prosjektering av stasjonen har vi fokusert spesielt på å skape en flytende overgang mellom inne og ute, mellom over og under bakken. Det øvre nivået i stasjonshallen, som en forlengelse av Ballplassen, skaper denne overgangen. Det er der stasjonen åpner seg mot omgivelsene og sørger for kontakt både utover til byrommet og innover i undergrunnen.

En åpen og oversiktig stasjon skaper gode assosiasjoner. Vi har jobbet med innslipp

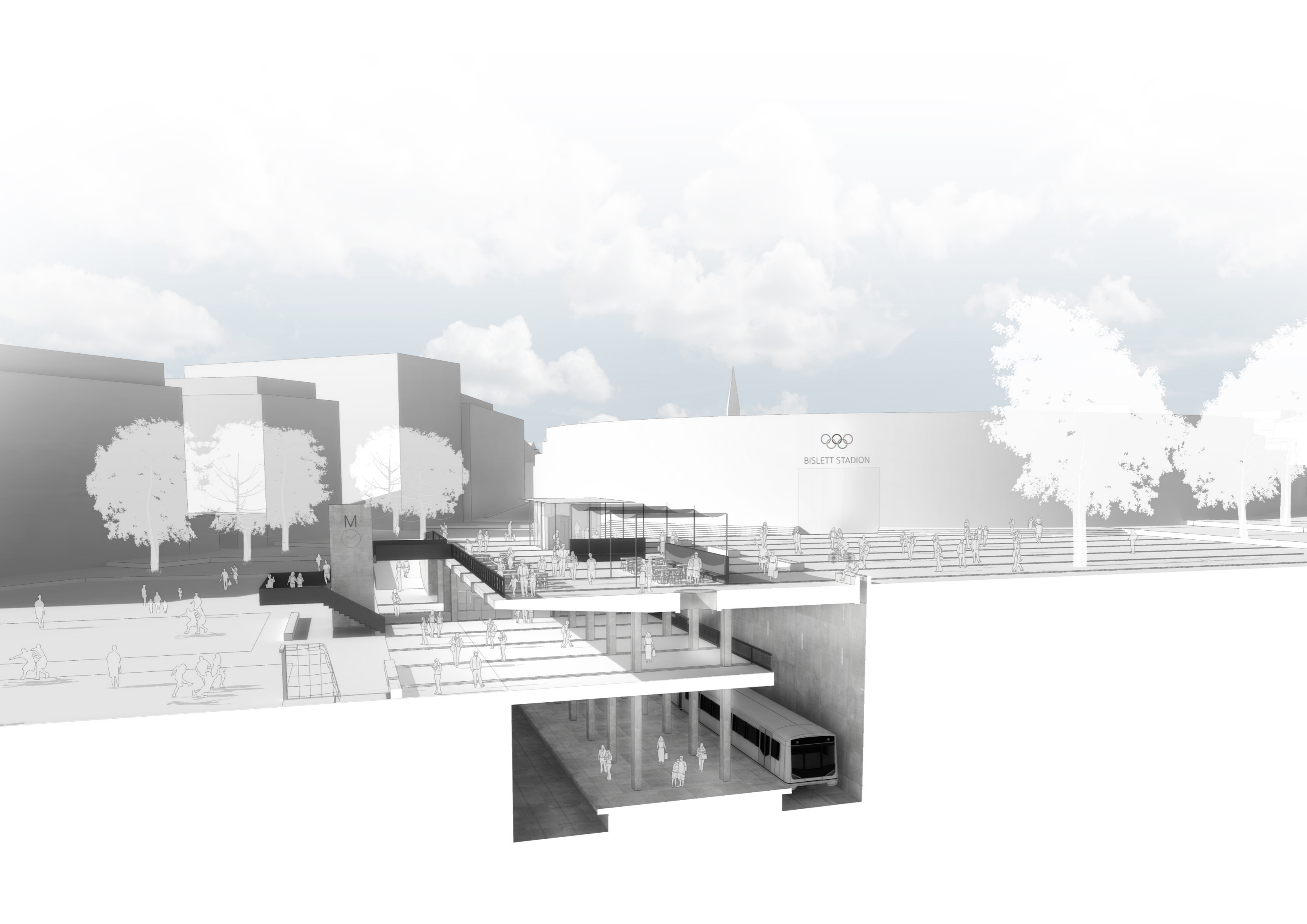
av naturlig lys på utvalgte steder som et orienterende og visuelt element. Vi ønsker et rent uttrykk, og har jobbet med en enkel materialpalett og integrerte tekniske løsninger for å oppnå dette.

Det er spesielt viktig å forstå stasjonen som et integrert element i et eksisterende byrom, og utnytte potensialet som omgivelsene gir. Stasjonen vil bli et viktig ansikt utad for mange reisende til og fra Bislett, med klar identitet og sterk områdetilhørighet.



KONSEPT

Vi skal prosjektere stasjonen på byrommets premisser og bruke den som et verktøy for å styrke den eksisterende situasjonen



BISLETT STADION

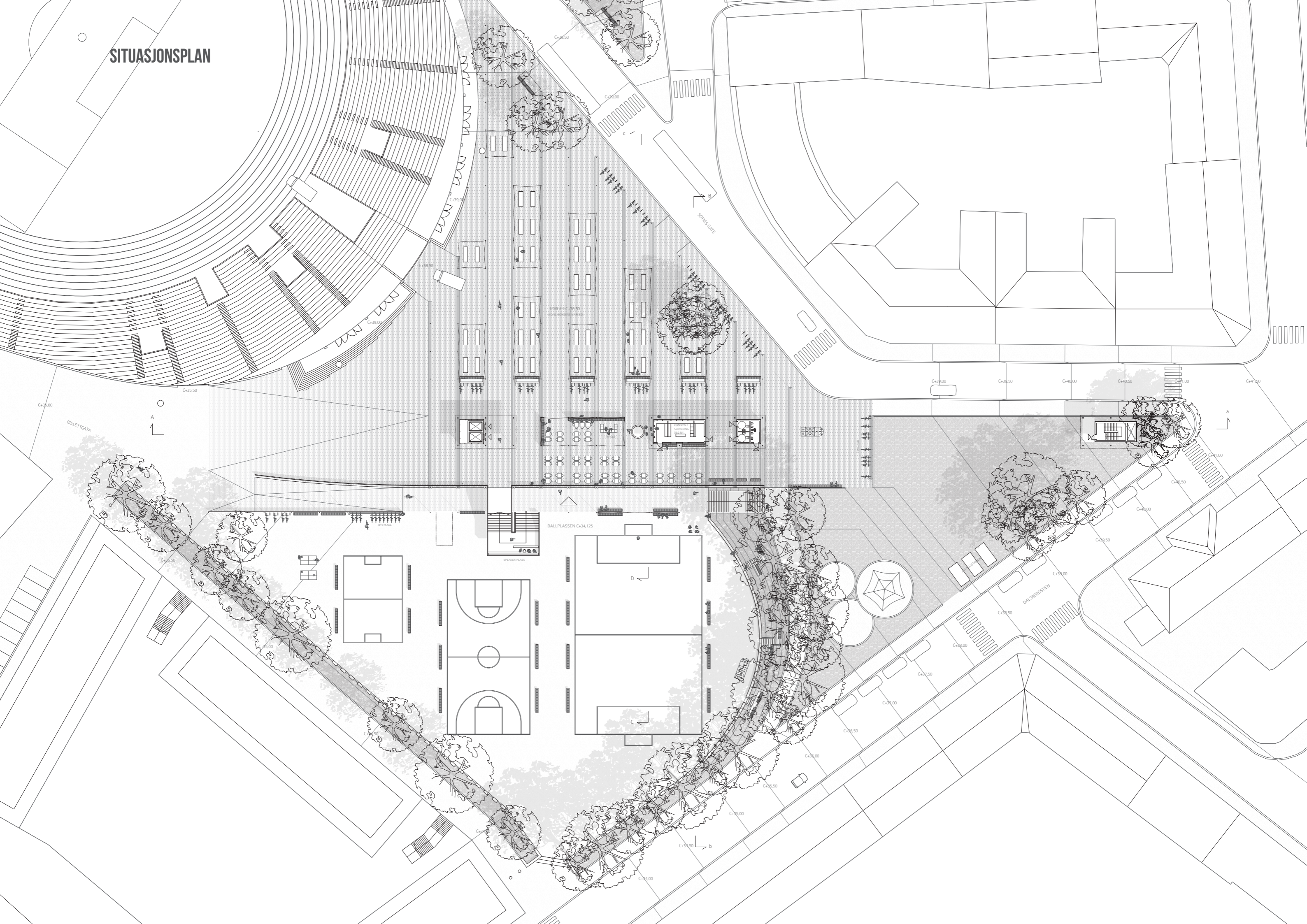
M



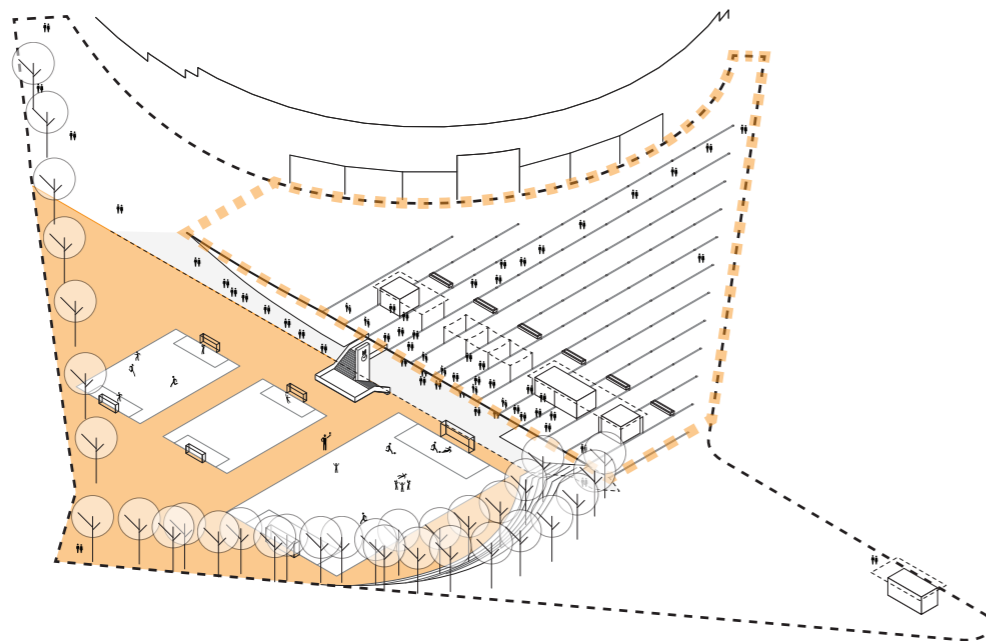
SITUASJONSKART



SITUASJONSPLAN

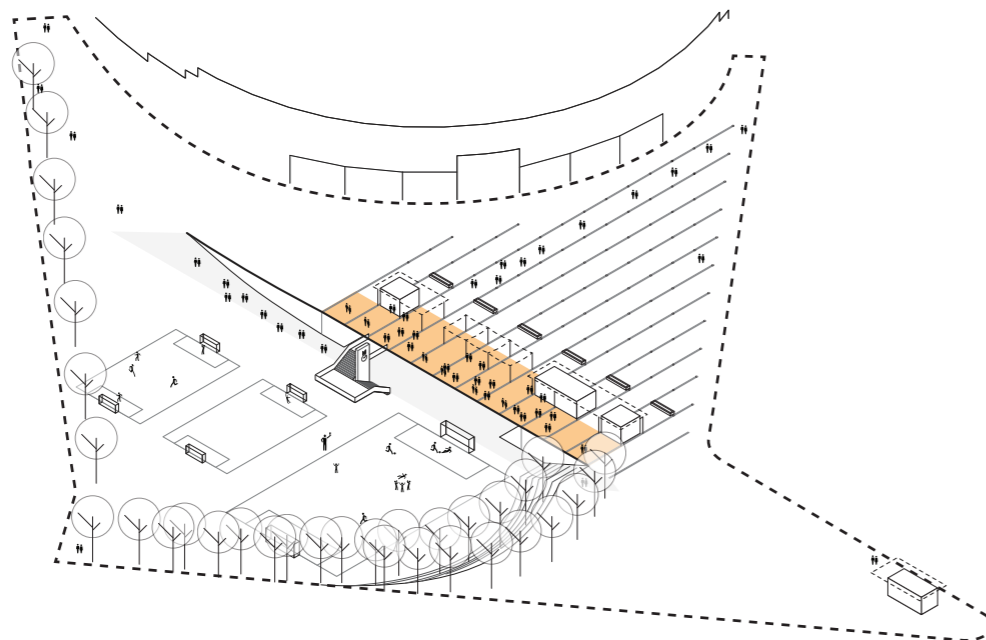


INDELING AV BYROMMET



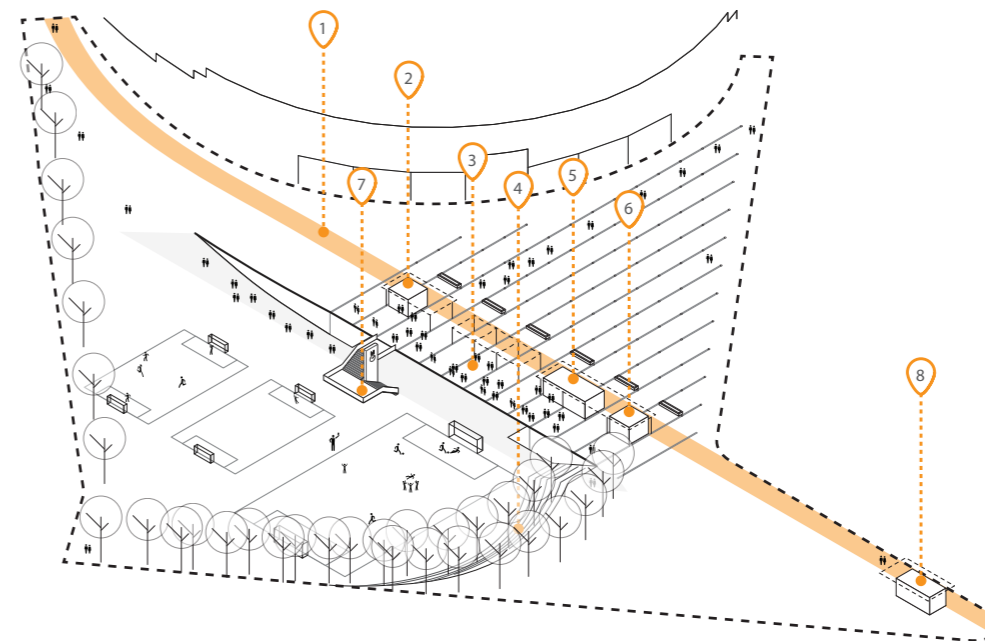
På det nedre nivået ligger ballplassen, på samme plan som stasjonshallens øvre nivå. Vi ønsker å legge til rette for en spennende adkomstsituasjon, der nødvendige og sosiale aktiviteter kan underbygge hverandre. Torget, som ligger på taket av stasjonen, er tenkt som et fleksibelt bygulv. På kanten møtes de to plassene som deltakere i det samme byrommet.

KANTEN SOM OPPHOLDSSONE



Kanten er prosjektets største kvalitet og primære oppholdssone. På denne sør-vestvendte delen av torget har man utsikt over aktivitetene på ballplassen og kontakt med de reisende til og fra metroen. Det er rundt denne sonen vi har plassert ulike elementer og støttefunksjoner. Det er blant annet små bokser med servering og toaletter, samt legger og søyleoppsett for lette tak.

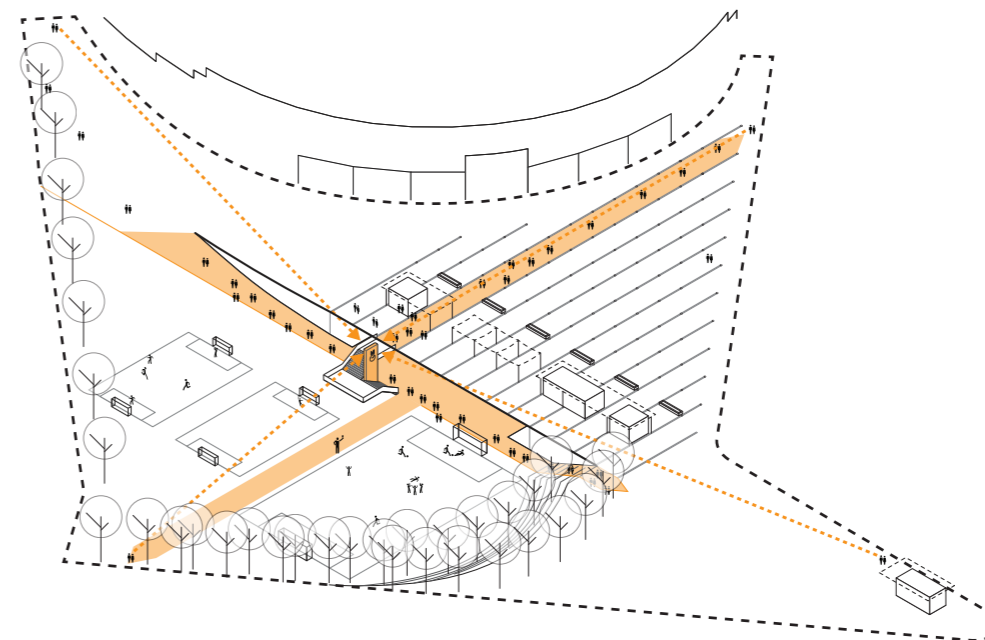
BEVEGELSE OG FUNKSJONER



1- gjennomgangsakse. 2- heis. 3- utecafé 4- naturlig amfi. 5- servering. 6- wc. 7- dommerplass. 8- nødutgang

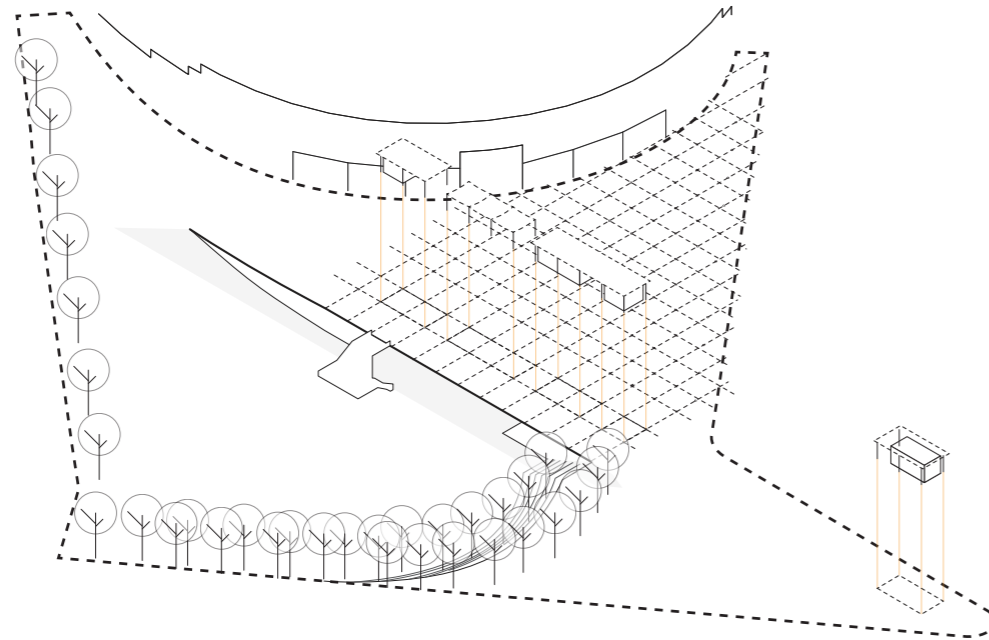
Gjennomkjøringen i Bislettgata er byttet ut med en hovedakse for gang og sykkeltrafikk, som går gjennom torget opp til hovedinngangen på Bislett stadion ved rundkjøringen. De viktigste støttefunksjonene er plassert i nær tilknytning til denne akse.

VISUELL KONTAKT OG ADKOMST



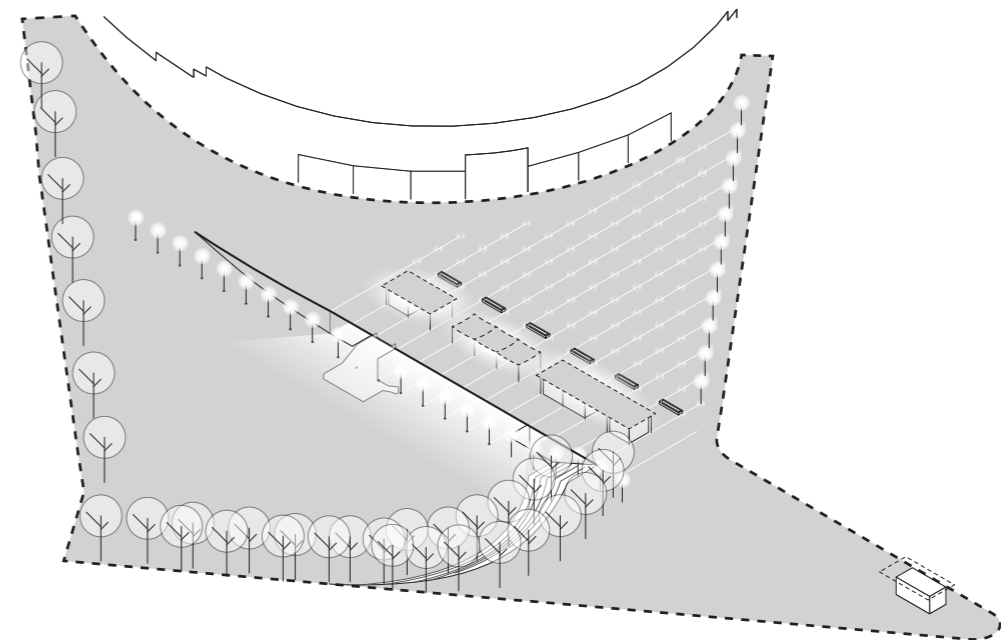
Når vi integrerer stasjonen i terrenget og lar den underorde seg situasjonen er det viktig å etablere et tydelig fokuspunkt som kan sees fra adkomster til byrommet. Dette punktet ligger utenfor inngangen til stasjonshallen i krysset mellom metroens adkomstsoner og sørger for en vertikal kobling mellom de to plassene.

GRIDDET PÅ TORGET



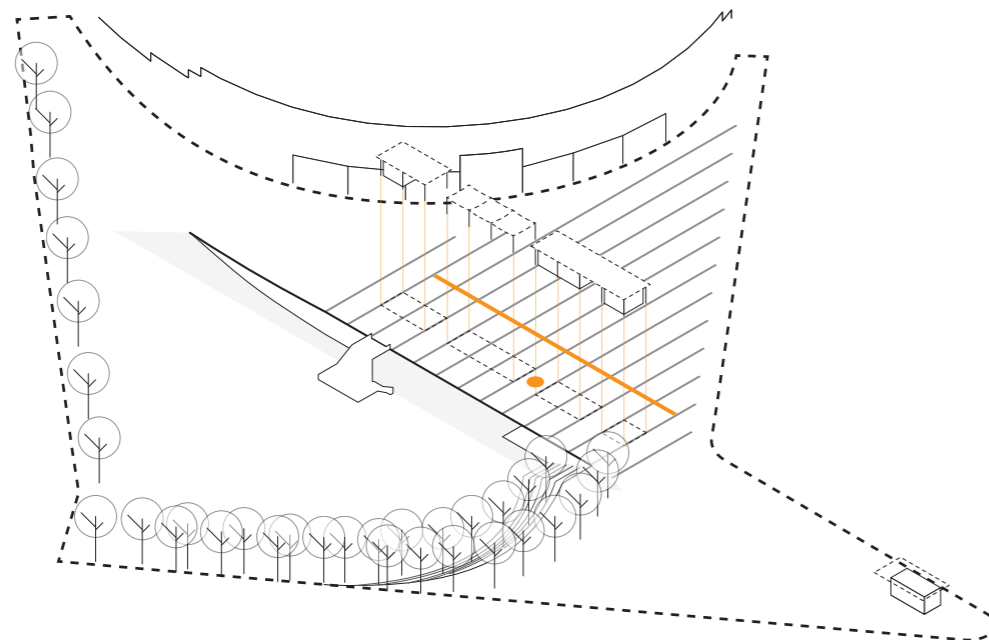
Torget struktureres ut fra et grid som tar utgangspunkt i de konstruktive elementene i stasjonen. Krysningpunktene i gridet, som er synlig i bakkebehandlingen, danner tilkoblingsmuligheter for støm som kan benyttes i.f.m markedsdager og større arrangement på Bislett stadion.

BELYSNING I BYROMMET



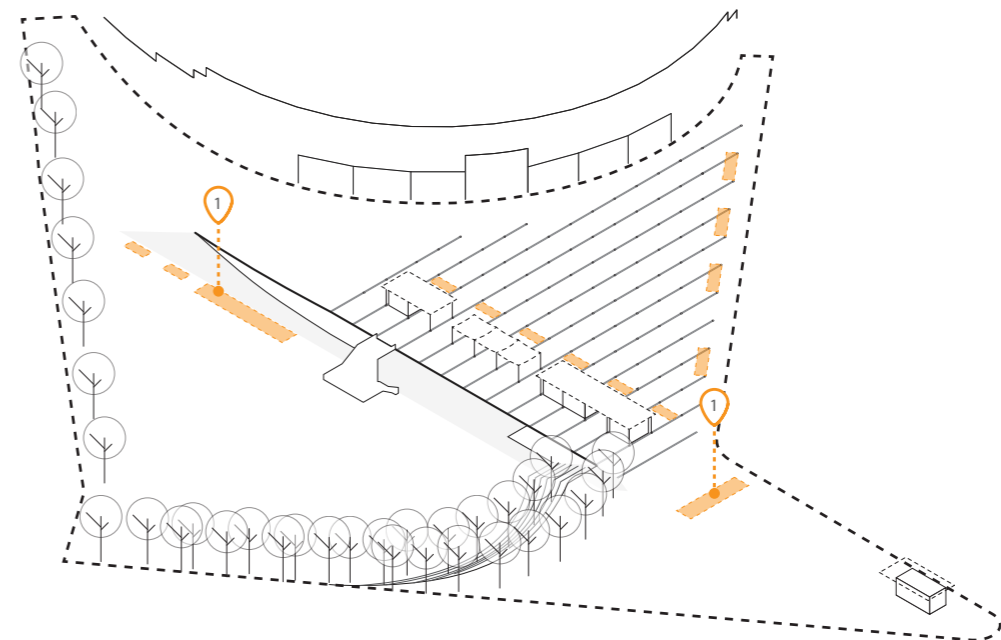
Bakkebelysningen på torget følger de tverrgående gridlinjene og ender i lysstolper i randsonen mot Sofies gate. De samme stolpene markerer overgangen fra ballplassen til metroen og lyser opp adkomstsonen.

OVERLYS I STASJONEN



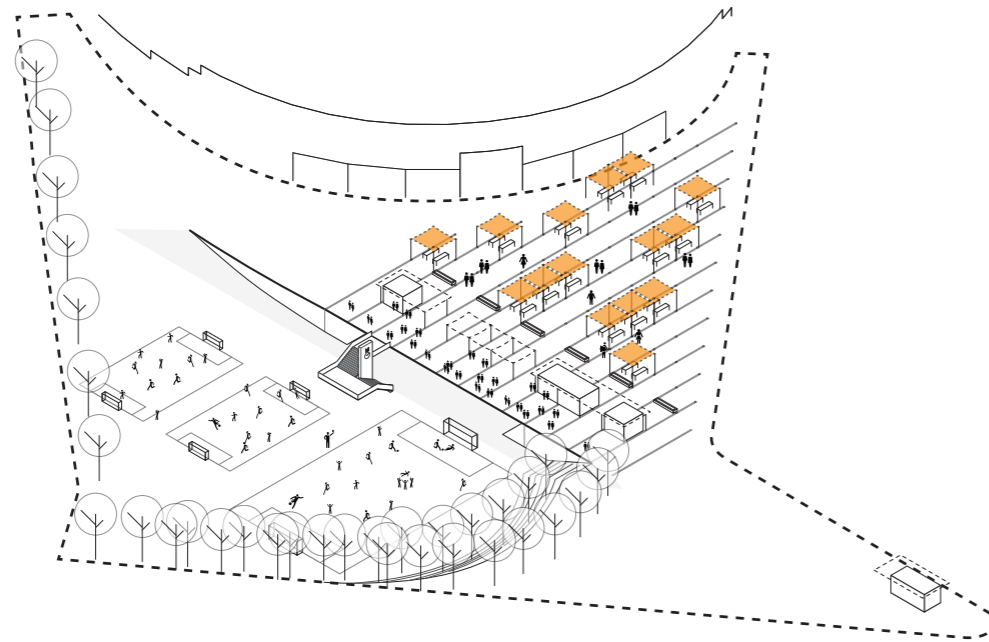
Overlyset i stasjonen kommer ned langs den ene langveggen i inngangsonen. På torget bryter lysnedslippene overflaten og danner et skille som markerer gang og sykkeltraséen. Over nedgangen til rulletrappen har vi plassert et stort sirkulært overlys som bryter med de rette linjene på torget og markerer et viktig punkt i prosjektet.

BYSYKKE OG SYKKELPARKERING

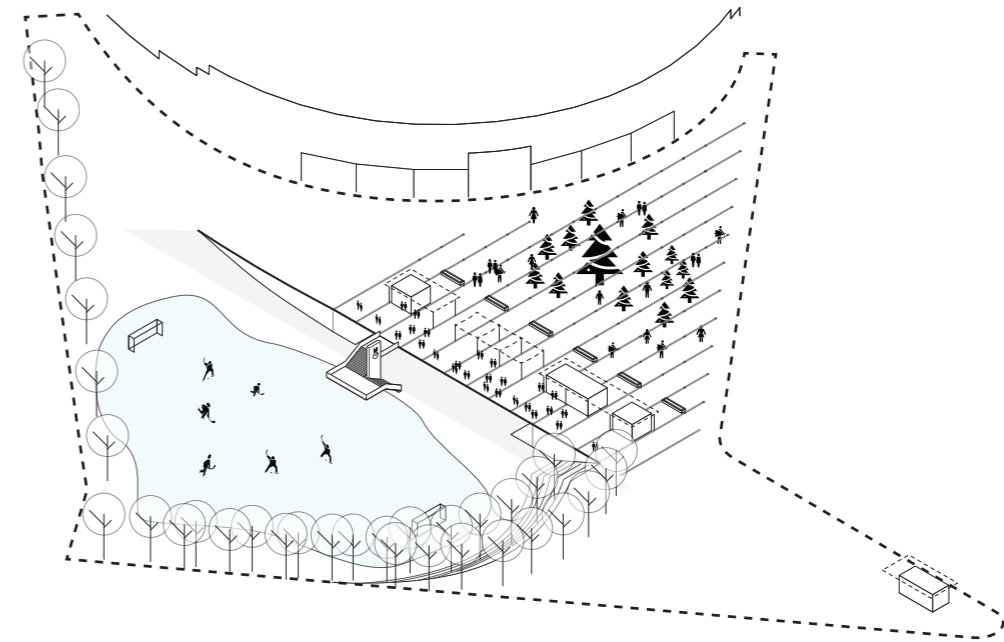


Som et stort og sentralt kollektivknutepunkt i indre by er det også viktig å tilby umiddelbar overgang til lettere transportmidler. På hver side av adkomsten har vi derfor valgt å plassere lett tilgjengelige bysykkelstasjoner. Foruten dette har vi lagt opp til flere vanlige sykkelparkeringer rundt torget og ballplassen, noe vi mener det vil bli stor bruk for.

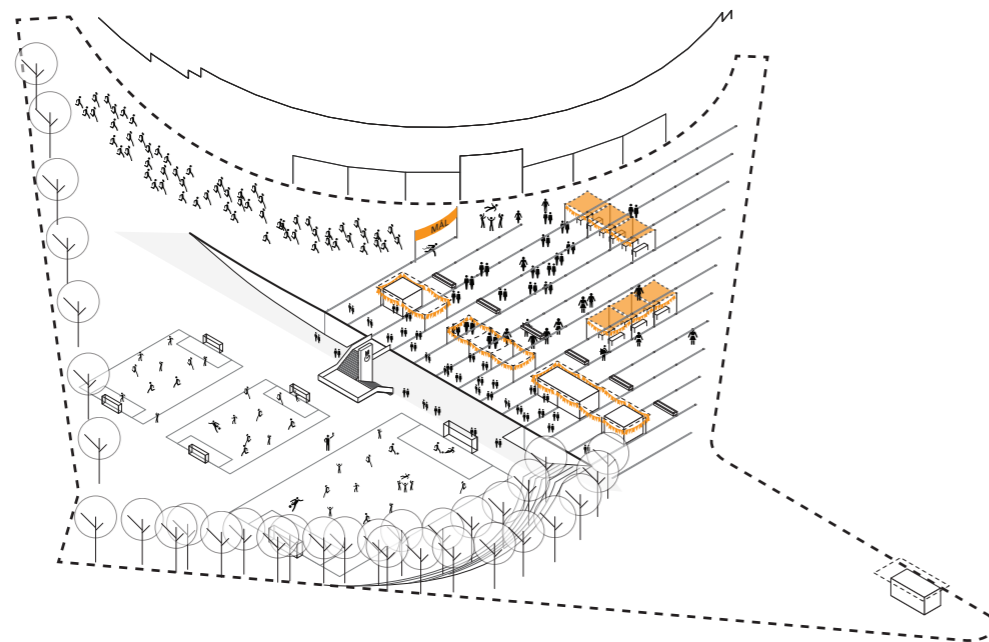
SAMBRUK AV BYROMMET



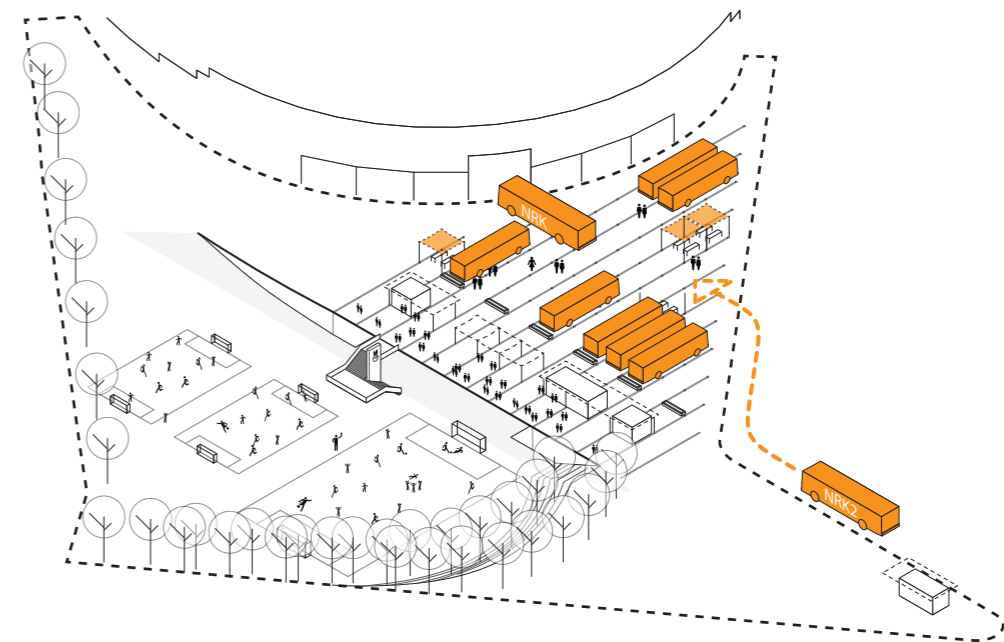
Som en følge av etableringen av et stort allbrukstorg og en tydelig funksjonsdeling mellom de ulike plassene, ligger det mange fremtidige muligheter. Ballplassen beholdes som en ren idrettsplass, hvor det f. eks kan arrangeres fotballcup i helgene samtidig som bondens marked holdes på torget...



...rundt juletider kan ballplassen bli skyøtebane, mens det holdes juletsresalg på torget...



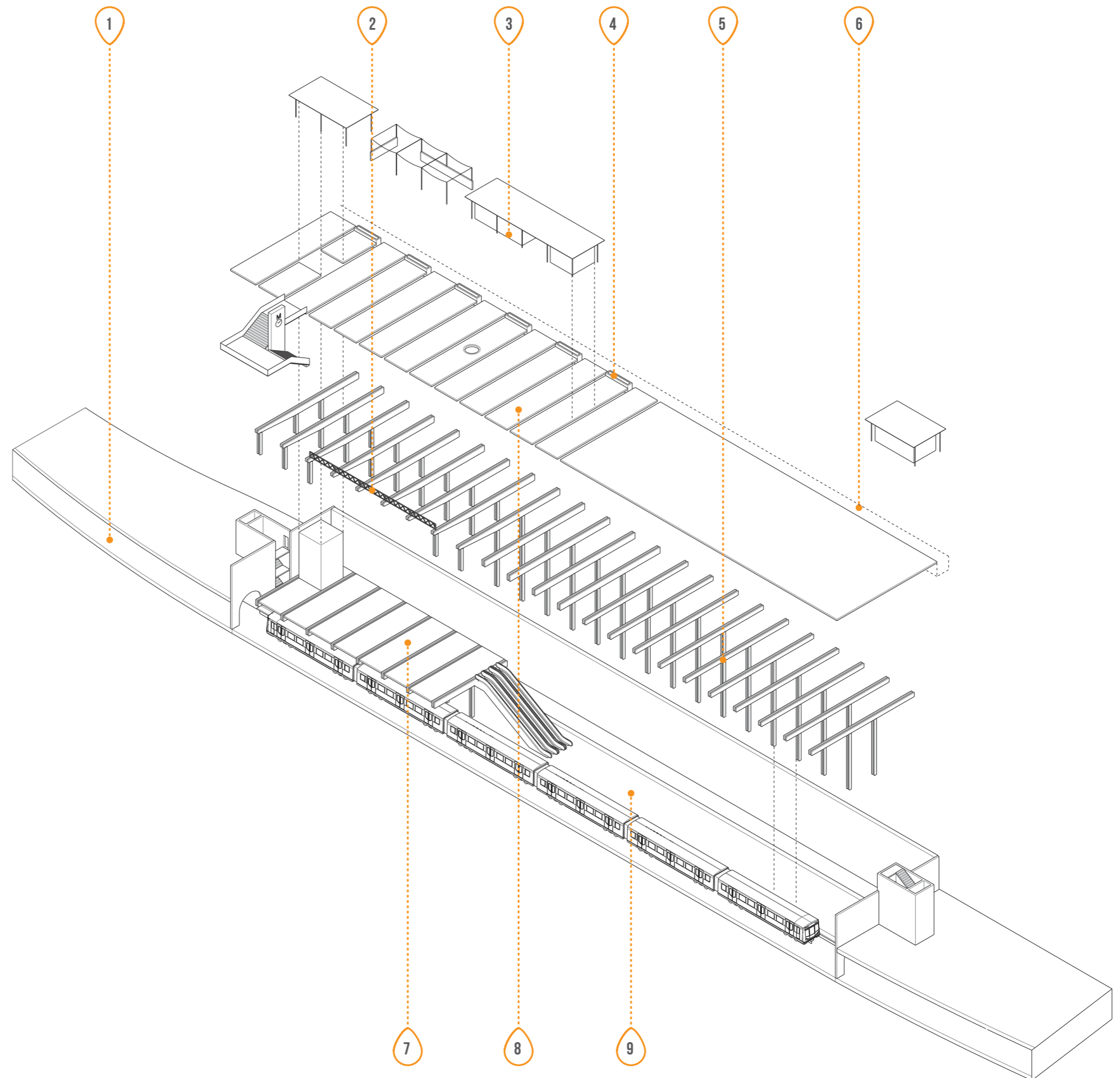
...i mai arrangeres Holmenkollstafetten i stor skala, med fest på torget...



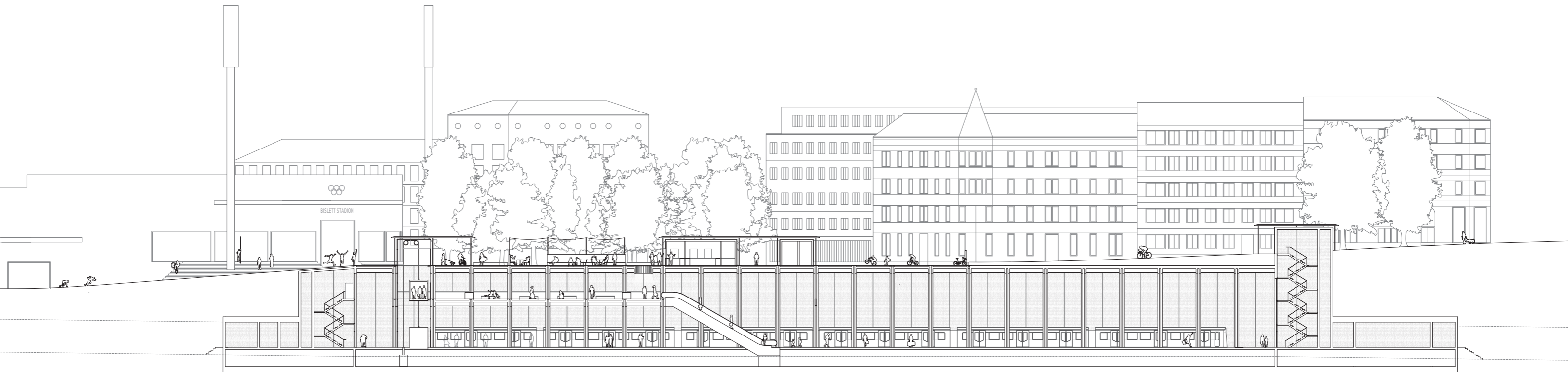
...og senere på året kan NRK-bussene rigge seg til under Bislett games uten at det påvirker ballplassens funksjoner.

OPPBYGGNING

1. Kulvert
2. Randdrager
3. Funksjonsboks
4. Lysnedslipp
5. Primærkonstruksjon
6. Føringskulvert
7. Mellomnivåplan
8. Torgplan
9. Perrongplan

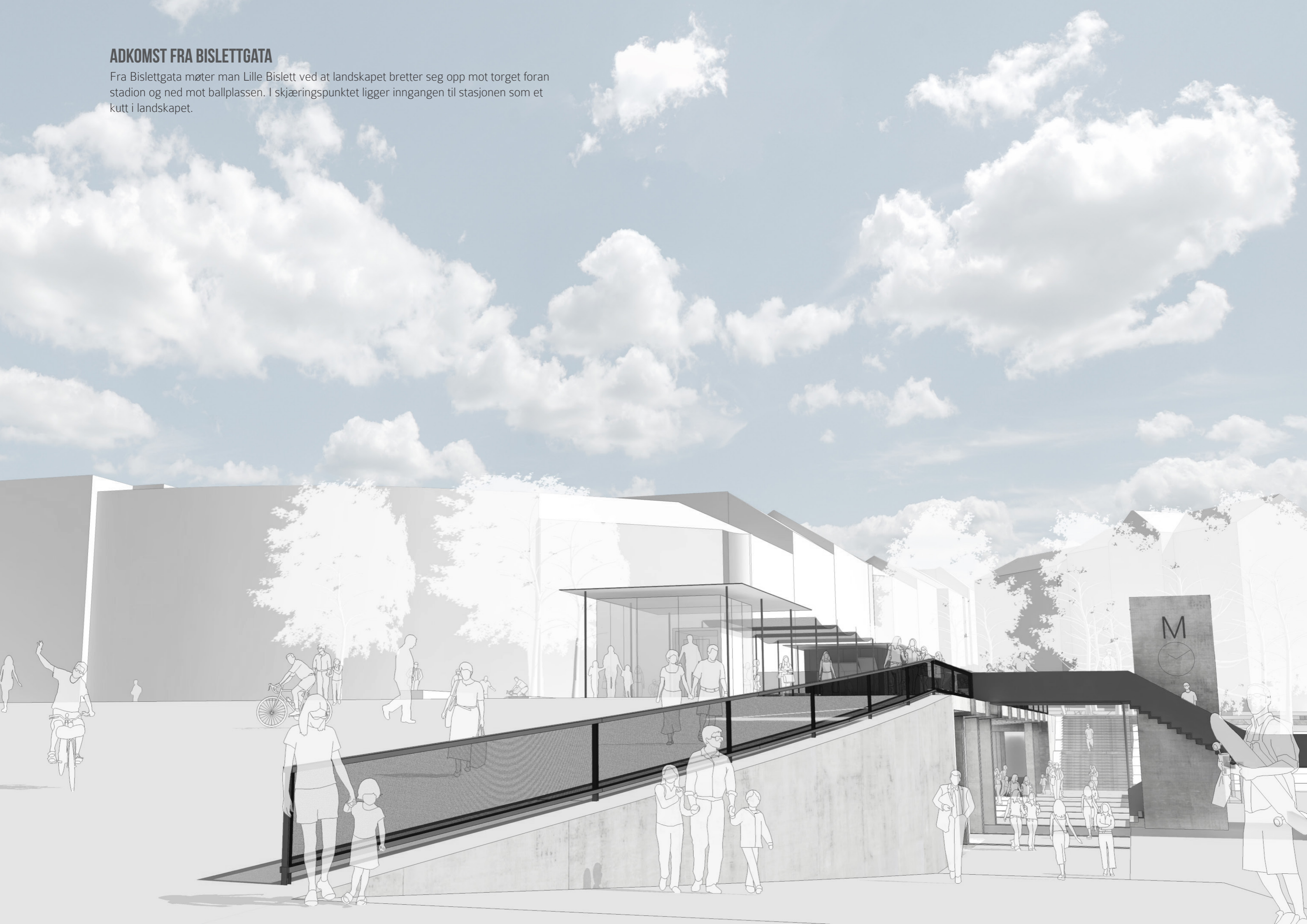


FASADEOPPRISS OG LANGSNITT

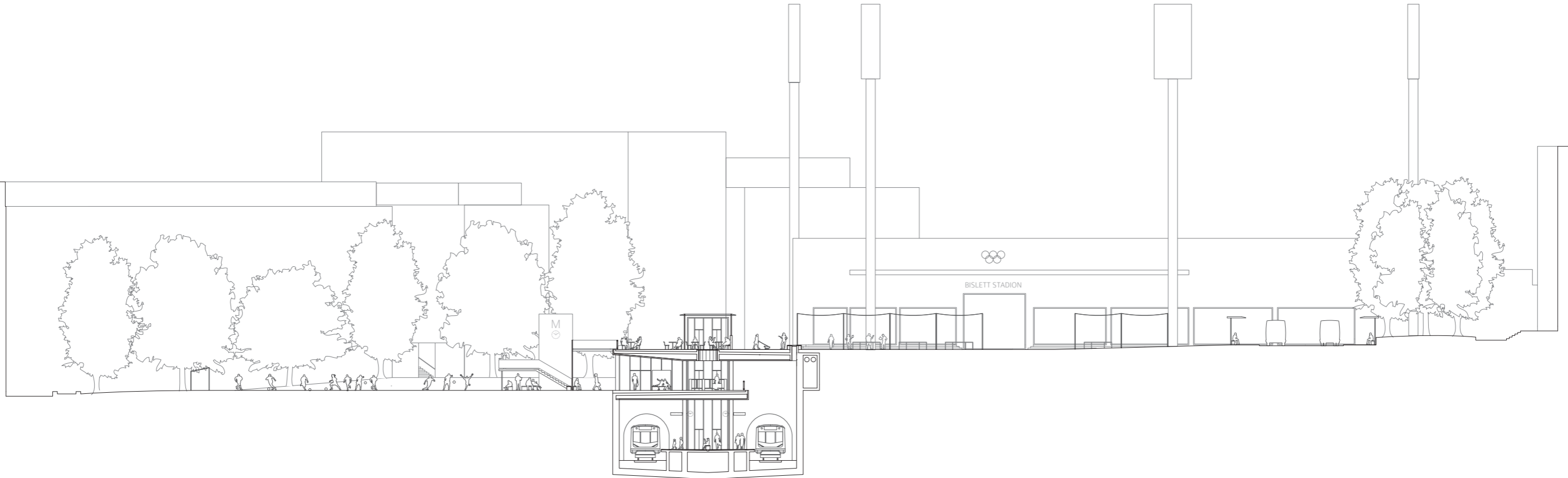
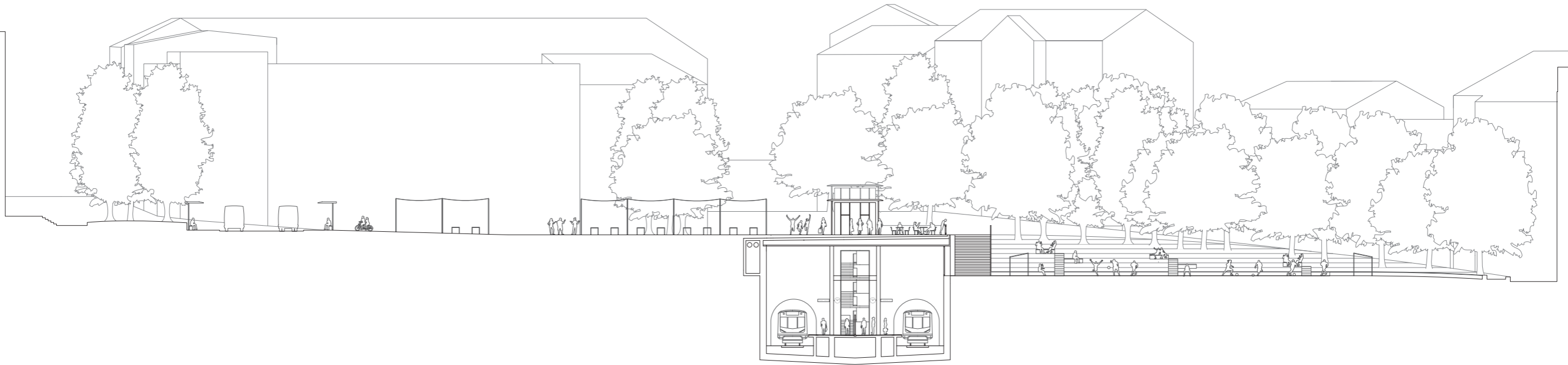


ADKOMST FRA BISLETTGATA

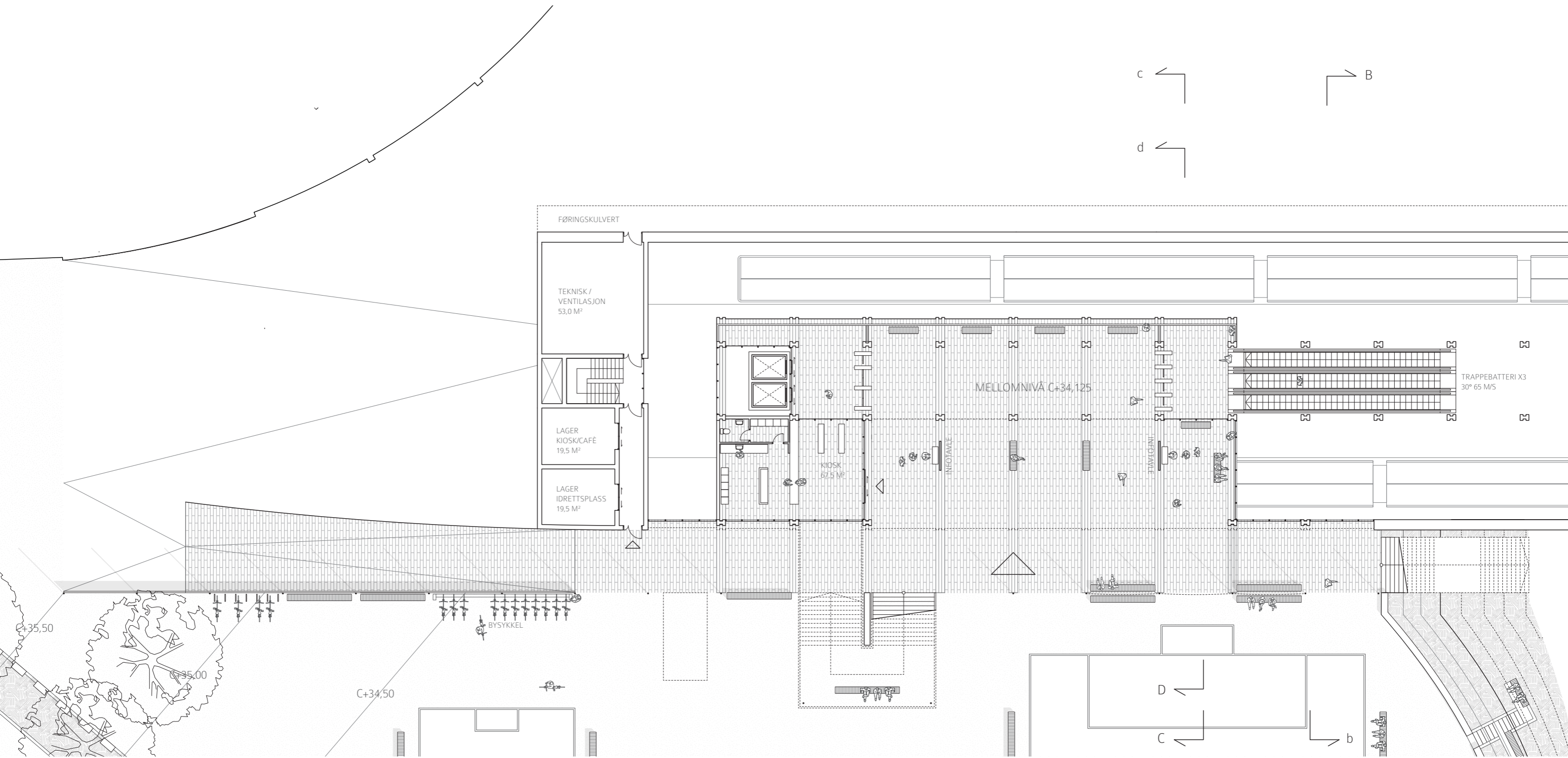
Fra Bislettgata møter man Lille Bislett ved at landskapet bretter seg opp mot torget foran stadion og ned mot ballplassen. I skjæringspunktet ligger inngangen til stasjonen som et kutt i landskapet.



TVERRSNITT



MELLOMNVÅ



c ↙

↘ B

d ↙

TRAPPEBATTERI X3
30° 65 M/S

MELLOMNVÅ C+34,125

FØRINGSKULVERT

TEKNISK /
VENTILASJON
53,0 M²

LAGER
KIOSK/CAFÉ
19,5 M²

LAGER
IDRETTSPASS
19,5 M²

KIOSK
62,5 M²

C+34,50

C+35,50

5.00

BYSYKKE

D ↙

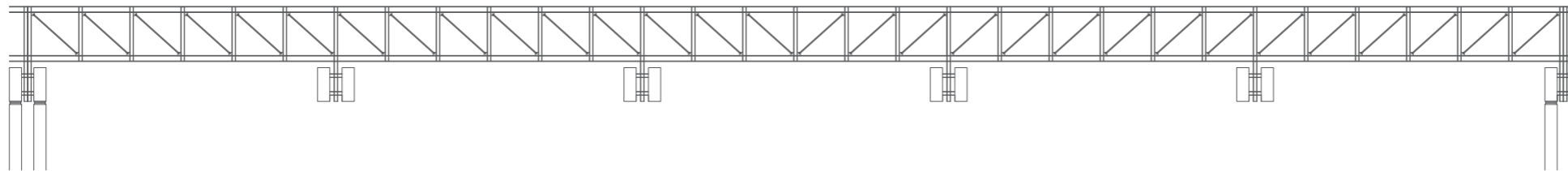
C ↙

↘ b

STASJONSINNGANGEN

I inngangspartiet knekker taket opp i en inviterende gest mot ballplassen og skaper en sømløs overgang mellom inne og ute, mellom over og under bakken.

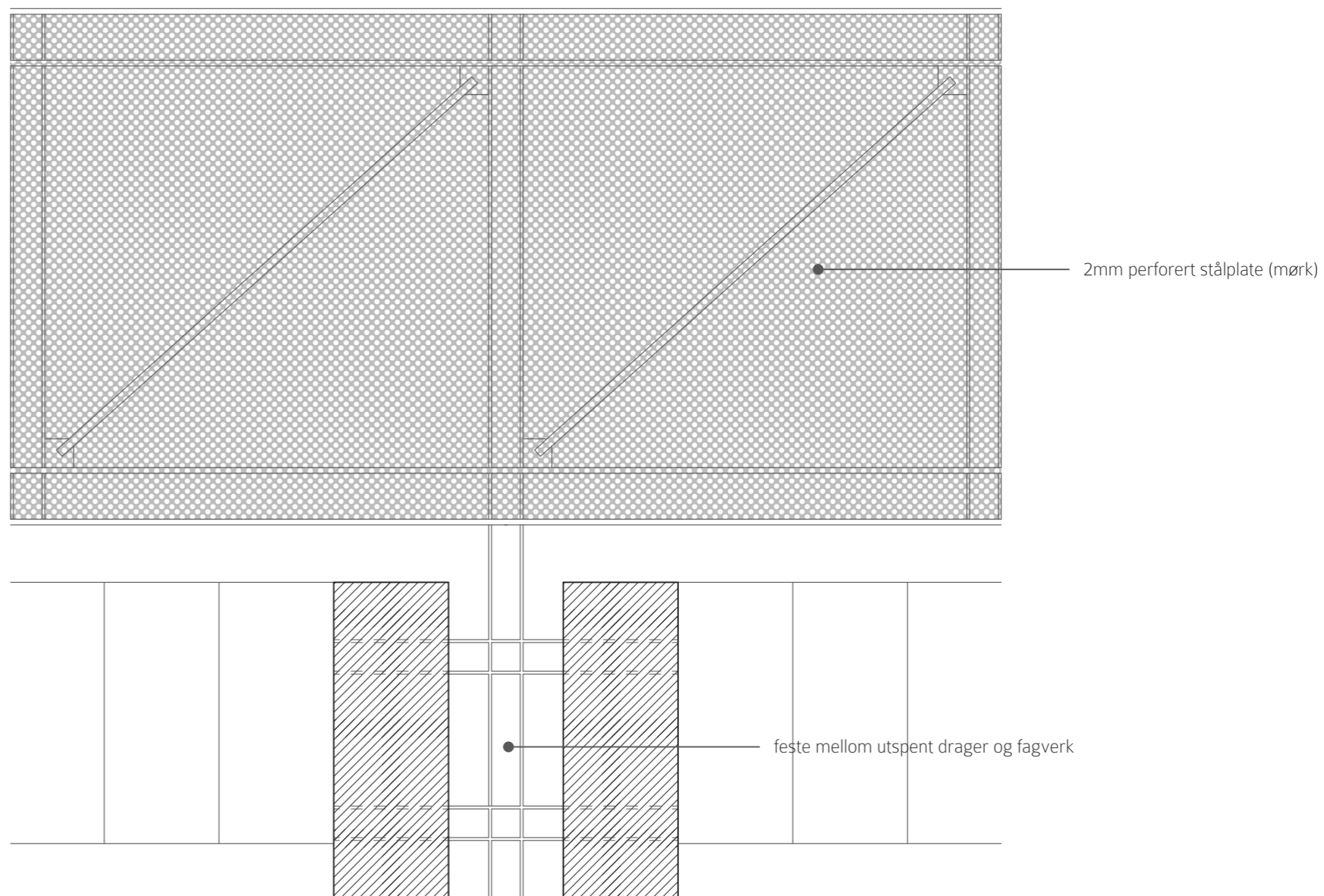




Oppriss 1:100

FAGVERKET

I inngangsonen til stasjonen har vi fjernet fire søyler i ytterste søylerad for å skape en åpen og inviterende situasjon. Som støttekonstruksjon har vi innført et fagverk i stål som er innspent i de utkragede dragerne. Dette fagverket er kledd i perforerte stålplater og er en del av det kontinuerlige rekkverket som markerer kanten på torget.



Detaljoppriss 1:10

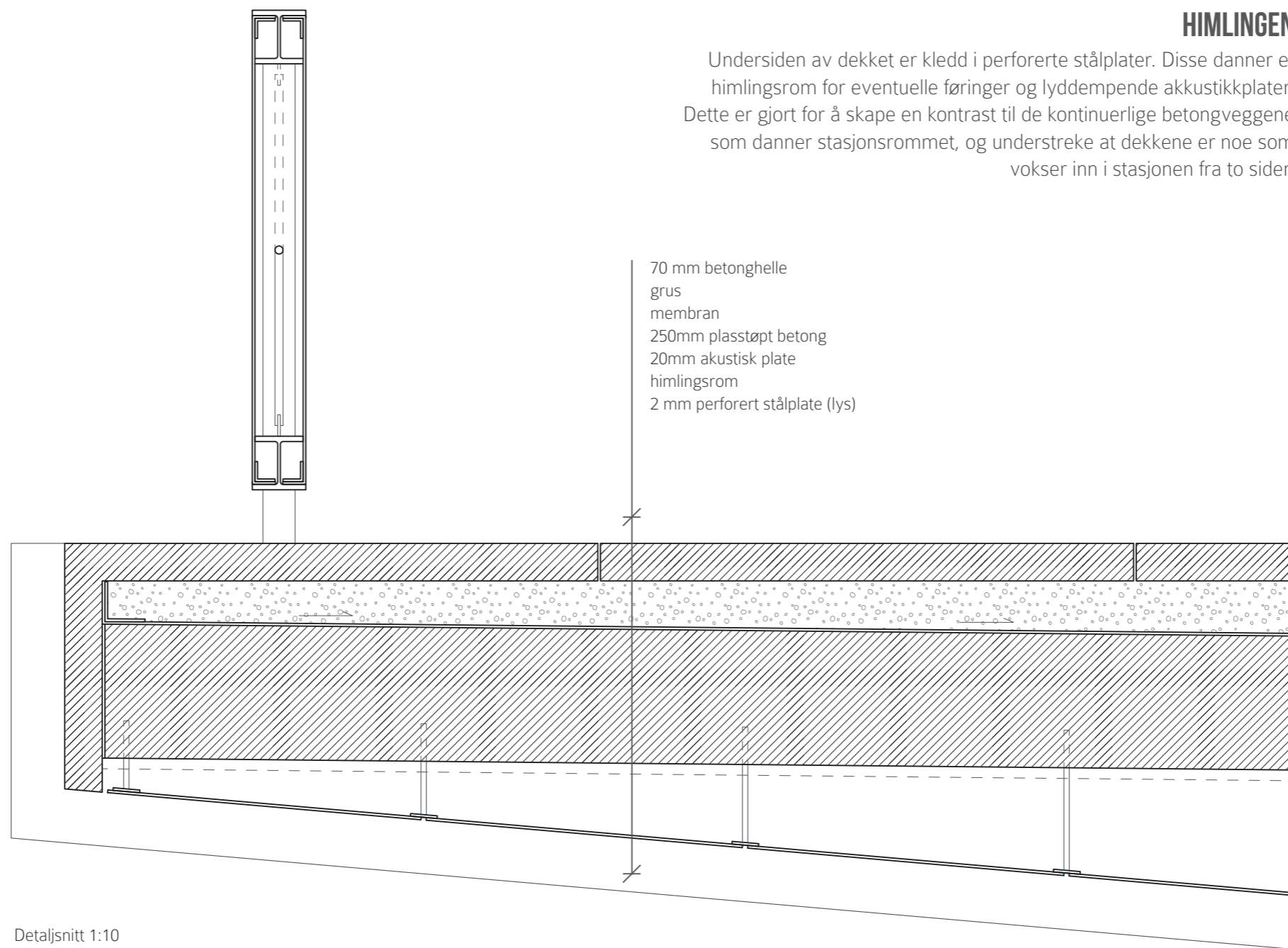
MELLOMNVÅET

Fra metroen ankommer man Lille Bislett på det øvre nivået i stasjonshallen. Taket bretter seg opp og ut, mens dekket glir utover mot ballplassen og skaper en sømløs overgang mellom inne og ute. Det sirkulære overlyset skaper kontakt til torget ovenfor.



HIMLINGEN

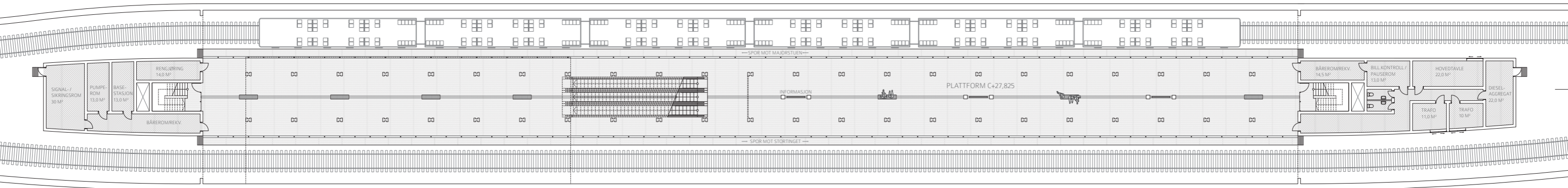
Undersiden av dekket er kledd i perforerte stålplater. Disse danner et himlingsrom for eventuelle føringer og lyddempende akustikkplater. Dette er gjort for å skape en kontrast til de kontinuerlige betongveggene som danner stasjonsrommet, og understreke at dekkene er noe som vokser inn i stasjonen fra to sider.



Detaljsnitt 1:10

PERRONGPLAN

c ↙ ↘ B
d ↙ ↘



D ↙ ↘
C ↙ ↘ b

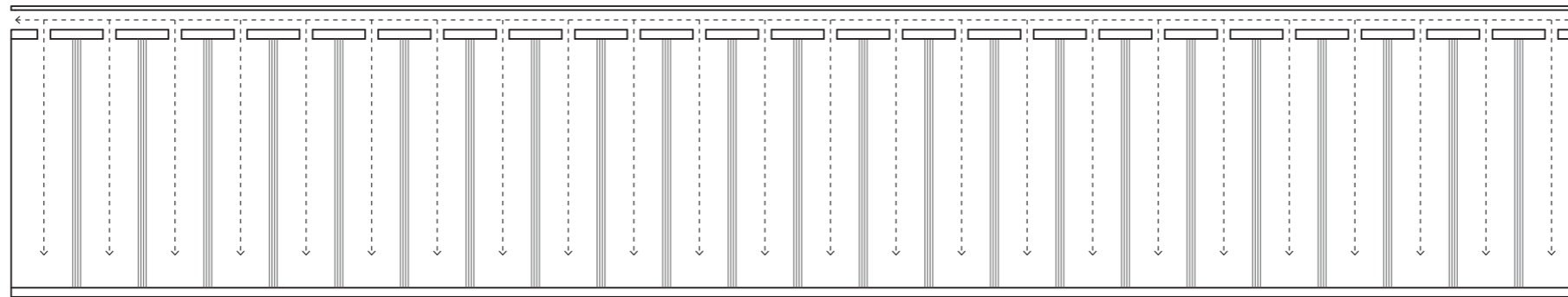
STASJONSHALLEN

Søylene i stasjonshallen strukturerer perrongen i tre soner og sørger, med integrerte lysarmatur, for at hallen er belyst i full høyde. Belysningen mellom de doble dragerne skaper samtidig et strukturerende lysspill i taket.

Linje 3
Majorstuen

Linje 5
Stortinget





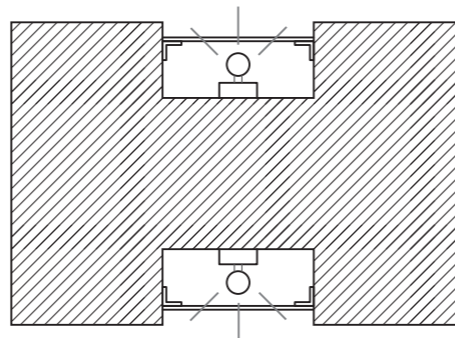
Skissert føringsplan 1:500

FØRINGSKANALEN

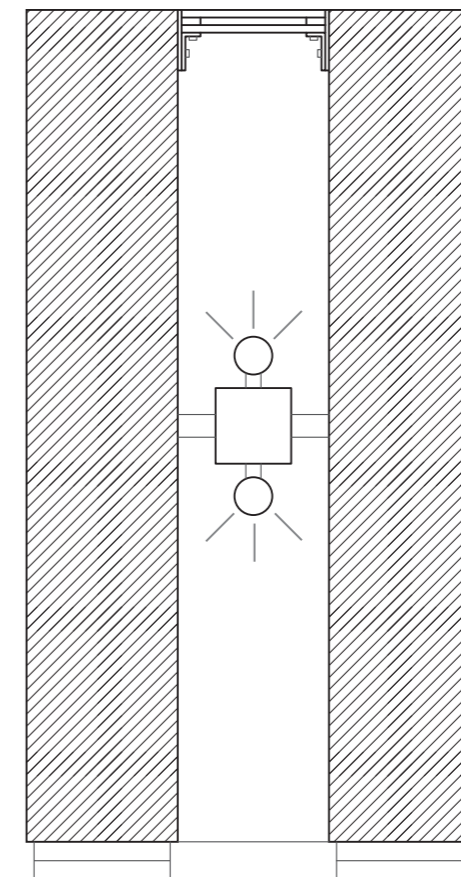
For å oppnå et renest mulig uttrykk har vi plassert tekniske føringer i en nedgravd kulvert på utsiden av den nord-østre veggen i stasjonen. Dette gjør det mulig å trekke føringer ut i himlingsrommet mellom dragerne i en kontinuerlig fingerplan.

BELYSNINGEN

Som belysningprinsipp i stasjonsrommet har vi valgt å dyrke det rene uttrykket og framheve de konstruktive elementene, ved å skjule lysarmaturet i mellomrommet mellom de doble dragerne og i utsparingene i søylene. Belysningen i dragerne danner gjennomgående striper med taklys i hele stasjonsrommet, samtidig som det blir bakkebelysning på torget ovenfor. Belysningen i søylene, som går fra himling til perrong, er skjult bak en perforert stålplate og sørger for belysning i midtsonen og ut til hver av sidene i perrongen.



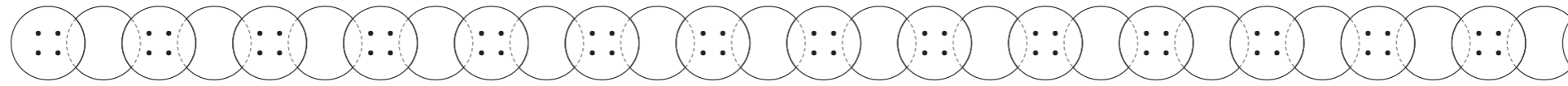
Prinsippsnitt søyle og drager 1:10



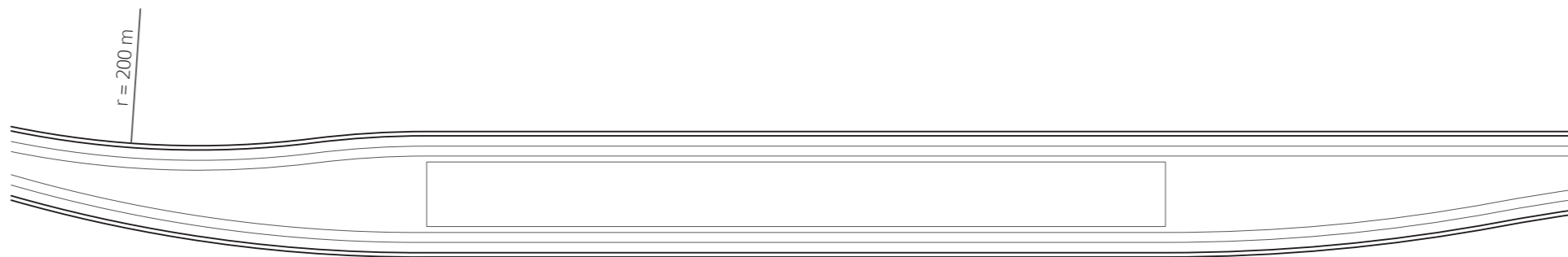
FRA UNDERGRUNNEN

Fra perrongen oppleves taket og mellomnivået som innskutte dekker i stasjonshallen. Himlingsplater i lyst perforert stål skaper en kontrast til veggene og understreker at dekkene er elementer som tilhører plassene over.





Veggsnitt 1:50



Trasé i kulvert 1:1000

KULVERTEN

På grunn av krevende grunnforhold på Bislett vil stasjonen og deler av traséen bygges som kulvert etter en metode som kalles "cut and cover". Tett boligbebyggelse gjør at veggene må bores som pele som deretter fylles med betong. Disse har en diameter på 600 mm og bores med 150 mm overlapp. Annenhver pele armeres for å avstive veggene. For å ta jordtrykket på veggene i stasjonshallen brukes jordtrykksanker som støpes inn i kulvertveggen.

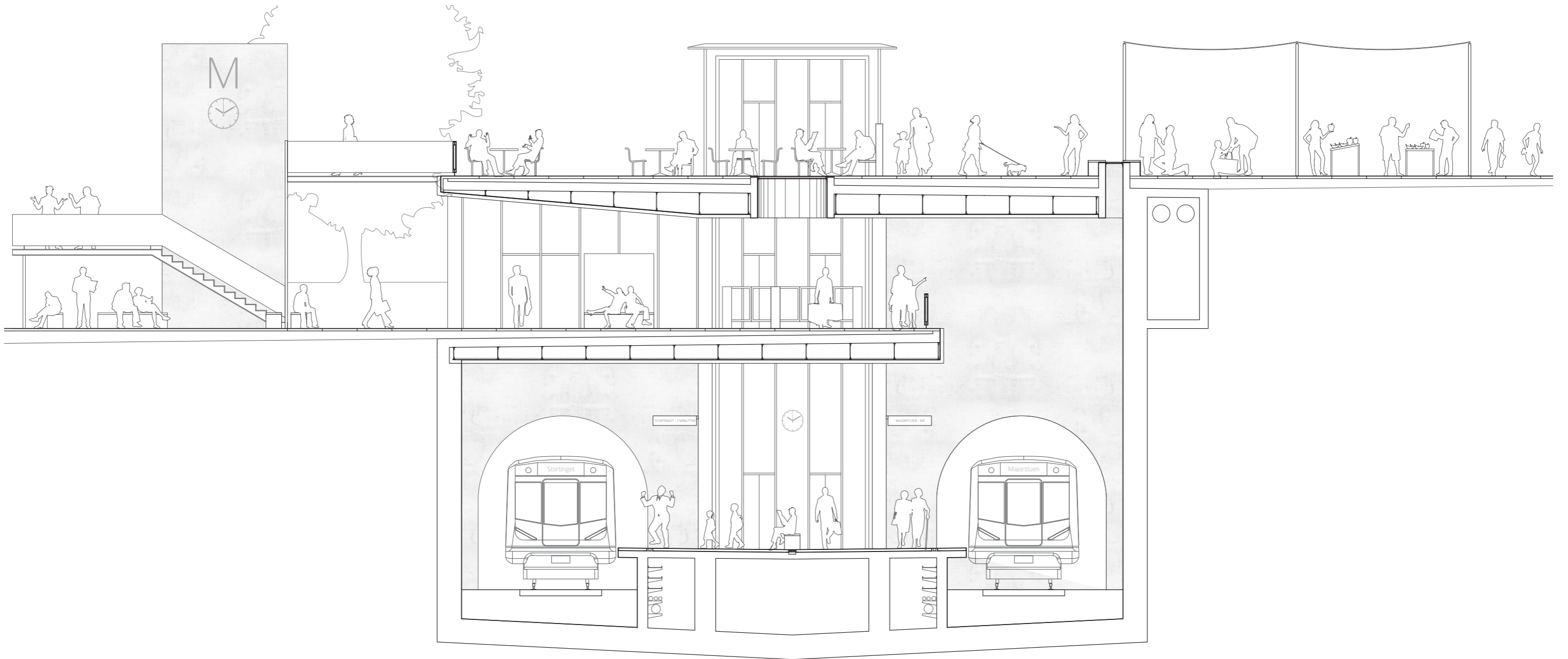
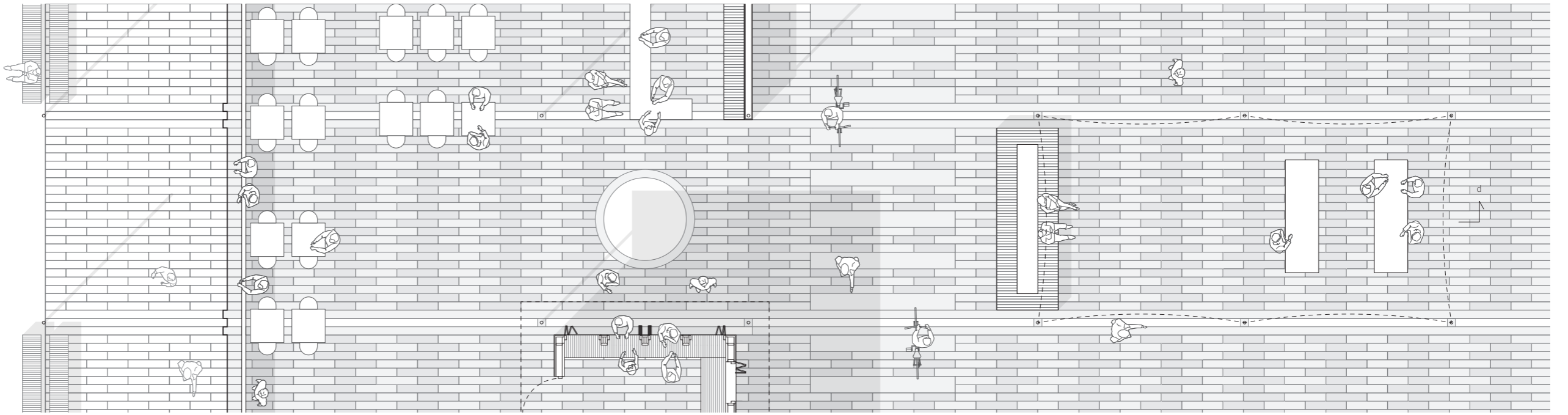
Traséen kan ikke ha svingradius på mindre enn 200 meter av hensyn til hastigheten på togene. Dette er noe vi har tatt hensyn til og jobbet med ved plassering av stasjonen i.f.t omkringliggende bebyggelse.

KANTEN

Kanten er byrommets mest attraktive oppholdssone. Den markerer inngangen til stasjonen og er bindeleddet mellom torget og ballplassen. Langs denne sør-vestvendte sonen ligger støttefunksjoner som toaletter og uteservering, som rammes inn av levegger og søyleoppsett for lette tak.

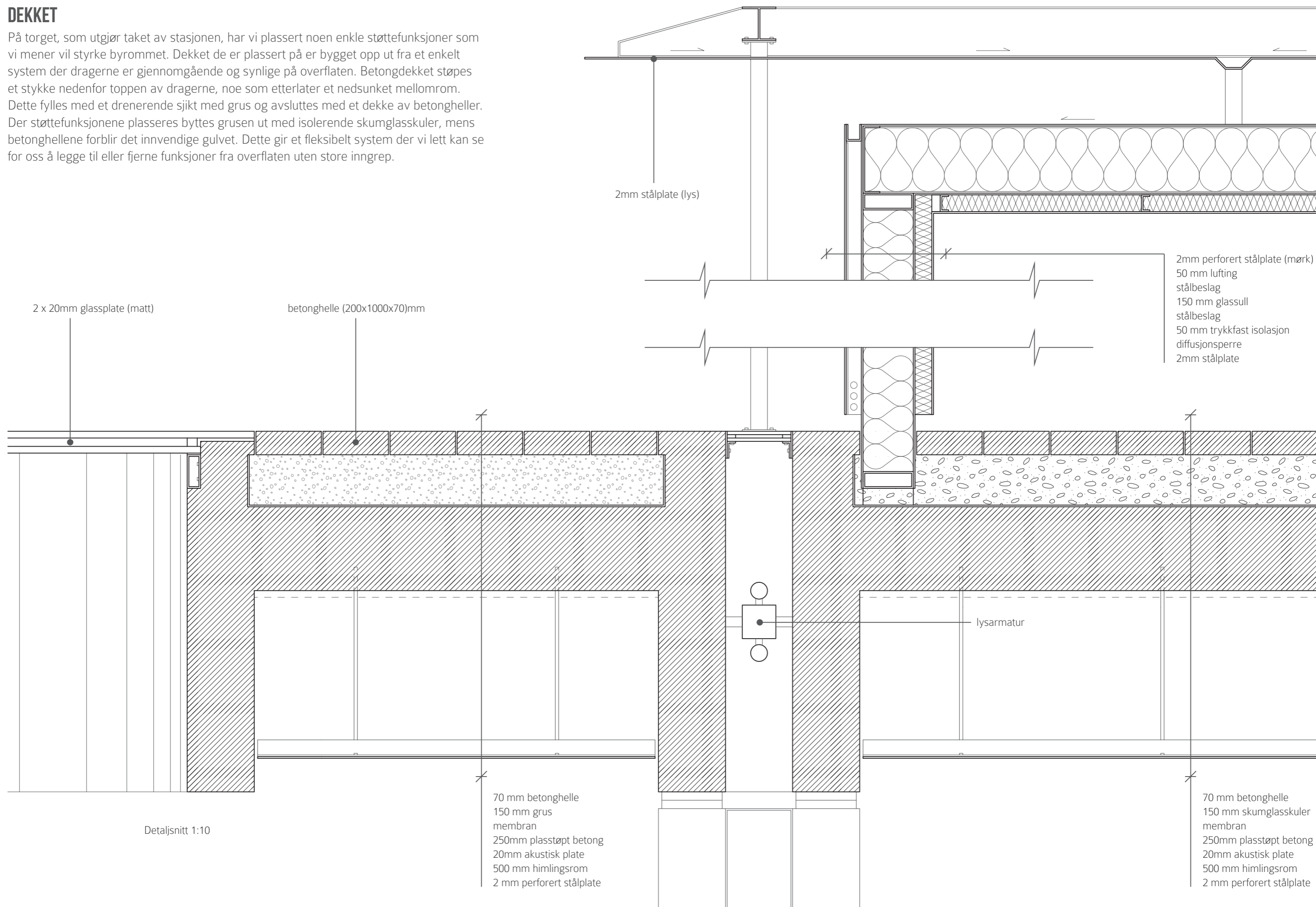


D



DEKKET

På torget, som utgjør taket av stasjonen, har vi plassert noen enkle støttefunksjoner som vi mener vil styrke byrommet. Dekket de er plassert på er bygget opp ut fra et enkelt system der dragerne er gjennomgående og synlige på overflaten. Betongdekket støpes et stykke nedenfor toppen av dragerne, noe som etterlater et nedsunket mellomrom. Dette fylles med et drenerende sjikt med grus og avsluttes med et dekke av betongheller. Der støttefunksjonene plasseres byttes grusen ut med isolerende skumglasskuler, mens betonghellene forblir det innvendige gulvet. Dette gir et fleksibelt system der vi lett kan se for oss å legge til eller fjerne funksjoner fra overflaten uten store inngrep.



TRASEEN GJENNOM TORGET

Gang og sykkeltraséen som erstatter den trafikkerte Bislettgata er utformet på fotgjengernes premisser. Den går gjennom torget og rammes inn av lysnedslippene som markerer overgangen fra flerbruksflaten foran Bislett stadion til oppholdssonen ved kanten.

