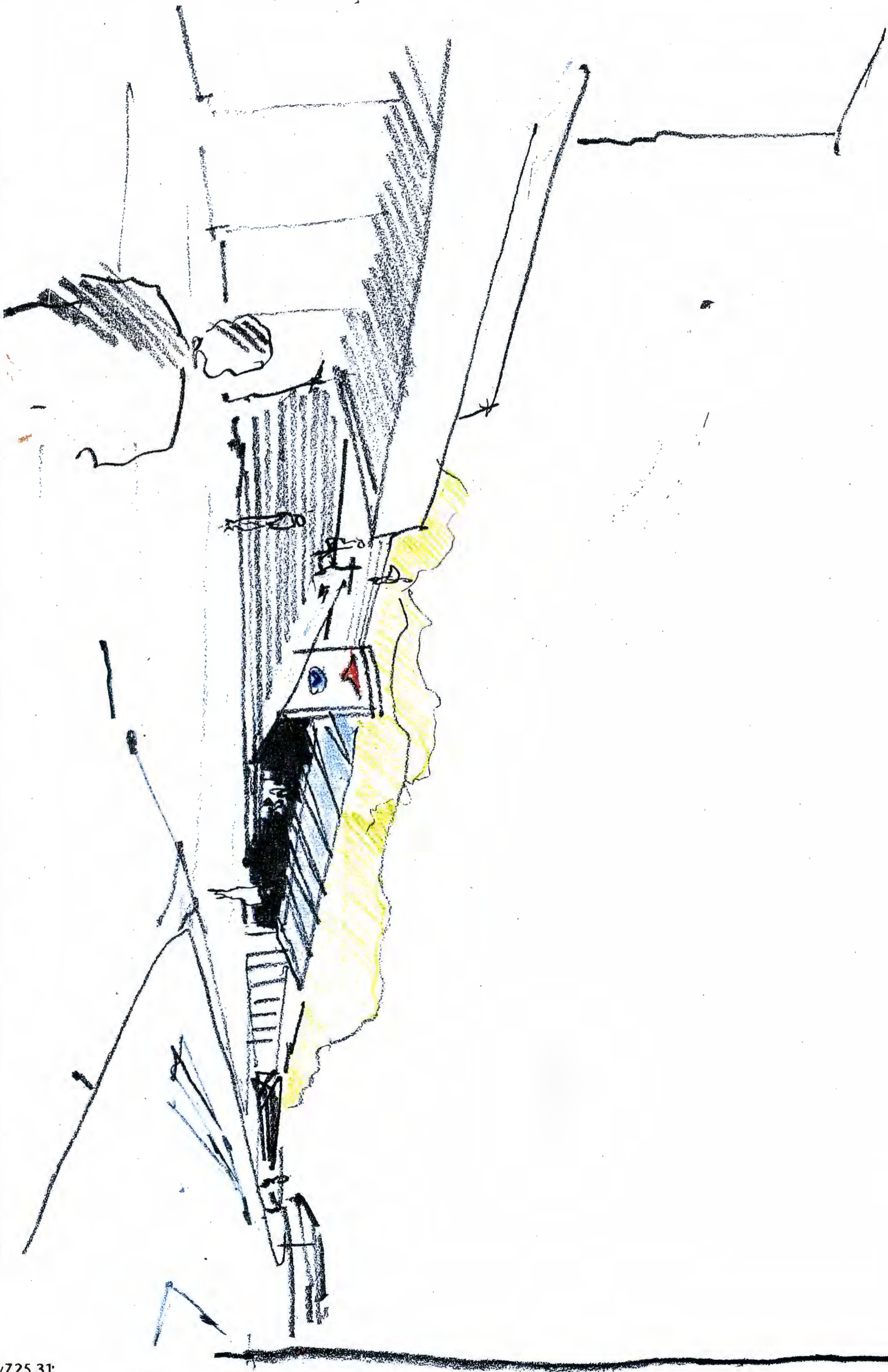


I Kjeller



INTENSJONER

Nye Nationaltheatret stasjon skal bli en moderne stasjon med referanser til historiens storslagne jernbanarkitektur. Toghallene der nede er funksjonelt og visuelt utformet etter togene som kommer og går. Fra hele verden via Gardermoen, fra Holmlia, Tønsberg eller gjerne Bergen. Stasjonshallen her opp er ikke bare funksjonelt og visuelt utformet etter publikumsfunksjonene. Dette er møtepunktet mellom togene og byen utenfor; Norges hovedstadsområde - et offentlig rom som er hovedarena for byens kulturelle liv.

Nye Nationaltheatret stasjon skal bli et kollektivt knutepunkt med korte gangavstander mellom ulike tog og T-banelinjer, og busser, trikker og taxi rett utenfor stasjonen. Stasjonen skal på en naturlig måte ivareta ulike publikums-mengder til ulike tider på døgnet. Tilgjengelighet, siktilinjer, og naturlig orientering både til, ut og gjennom stasjonen er viktige stikkord. At dette bl.a. vil bli byens viktigste stasjon for flyplasstrafikk er ingen dristig påstand.

Nye Nationaltheatret stasjon skal ha høy kvalitet i utforming, materialvalg og publikumstilbud. Her skal alle føle seg trygge overalt uansett tid på døgnet. Minimum slitasje og vedlikehold kombinert med tradisjonelle positive relasjoner overfor steds karakter og identitet er et mål. Integrasjon av Gardermobanens og NSB's visuelle profil vil være et viktig element i stasjonens interiør.

Nye Nationaltheatret stasjon skal bygges uten driftsstans for nåværende trafikk med NSB eller Oslo Sporveier, og med minimale ulemper for publikum.

HOVEDGREP

Det er valgt et hovedgrep som bygger på minimale endringer overfor bindingene i grunnen, og hvor kortest mulig ganglinjer, tilgjengelighet, siktilinjer og naturlig orientering for publikum i den nye stasjonen har vært av overordnet betydning.

Eksisterende innganger fra Studentertunden opprettholdes, eksisterende inngang fra Haakon VII's gate åpnes opp og bygges dramatisk om. Ved å bygge en forbindelse mellom nåværende to innganger fra Studentertunden skapes innendørs kontakt mellom vestgående og østgående T-bane.

Stasjonshallen med ny del under 7. juni plassen, er løst med minimale gangavstander for publikum. Ledende vegger, anfformet gulv og siktilinjer styrer publikumsstrømmene. Hallen og ganglinjer er snarere tenkt som "gater" og møteplasser framfor underjordiske ganger og katakomber. Den nye delen av stasjonshallen foreslås lagt tilnærmet på nivå som eksisterende hallnivå, men med et skråplan mot yttervegg som ivaretar høydeforskjellen mellom eksisterende nivå og fortausnivå langs Munkedamsveien. I tillegg vil alle nye gulv bli gitt svak helling i bevegelsesretningen innover.

Mens ytterveggene mot øst i prinsippet er utformet som ledende vegger i forhold til publikums bevegelser, ligger de fleste publikumsfunksjoner langs motsatt vegg og orientert i forhold til nedganger mot toghallene.

Eksisterende hall for T-banetog opprettholdes og forlenges. Eksisterende og ny toghall for NSB utformes med vekt på å synliggjøre tunnelvertsnittet, med lik innredning og belysning.

BYPLANEN

Fra byen er stasjonens innganger både orientert i forhold til byplanens funksjonelle og visuelle linjer, og overflattetraffikkens holdeplasser.

De to inngangene og eksisterende Narvesenkiosk mot Studentertunden er beholdt. Mot buss- og trikkeholdeplasser som forutsettes fortsatt ligge i Stortingsgata er anlagt ny trappetilslutning for raskere forbindelse. I tillegg er inngangene komplettert med baldakiner. Det minimale inngrepet er en forutsetning for kontinuerlig drift av begge stasjonsanleggene i byggefasen. Ved valg av forlengelse av begge sporveisperronger østover, vil mulighet for økt bredde i sydlig inngang bli vurdert.

Inngangen i forlengelsen av Haakon VII's gate er åpnet opp og kraftig utvidet. Trappeløpet opp mot 7. juni plassen er endret i hele sin bredde og orientert mot Akershusaksen. Med dette oppnås også en ny forplass for UD på stasjonstaket og bedre forbindelser mot Vikaterrassen. Flytting av yttervegger mot Munkedamsveien ivaretar adkomstplass med bil og taxi ("kiss & drive"). Her ligger også sykkelparkering. I den nye utformingen er søkt tatt hensyn til Vikaterrassens kvalitet som kulturminne fra norsk senmodernisme/brutalisme. Tilpasningen til Vika terrasse. Østlige avslutning vil bli fokusert på i den videre prosjektering.

De framtidige innganger til Nye Nationaltheatret stasjon er ved sin naturlige beliggenhet i forhold til byplanens funksjonelle og visuelle linjer med på å uttrykke en av vår tids viktigste byfunksjoner i bybildet. I tillegg foreslås inngangene markert med lette overdekninger i rustfritt stål og glass, foruten et vertikalt inngangselement som inneholder NSBs og Oslo Sporveiers logo, klokke, samt annen nødvendig tekst og informasjon.

7. Juni plassen er forsiktig bearbeidet for å gi et attraktivt byrom som skal ivareta den nye stasjonen. Plassens betydning som forplass for Utenriksdepartementet er understreket. Siktilinjer mellom Slottet, Haakon VII's statue, og Akershus Slott opprettholdes. Statuen av Haakon VII foreslås flyttet lenger inn på plassen, og aksialt i forhold til Utenriksdepartementets hovedinngang. Det vil bli innpasset et grøntanlegg på plassens østlige del.

TRAEIKK

Et vellykket stasjonsanlegg er først og fremst et resultat av logistikk og estetisk pleie. Publikumsstrømmene til Nye Nationaltheatret stasjon er ivaretatt gjennom tre innganger. Alle inngangene er bundet sammen i stasjonsanlegget med kortest mulig gangforbindelser langs ledende vegger. Mens forbindelser til busser og trikker forventes ivaretatt via inngangene fra Studentertunden, vil inngangen fra Haakon VII's gate/Munkedamsveien/7. juni plassen foruten gående, ivareta publikum som kommer med bil, taxi eller sykkel.

Stasjonshallen med tilhørende gangforbindelser er gitt en form bestemt av publikumsstrømmer og siktilinjer mellom inngangene og nedgangene til de tre toghallene. Mens hovedstrømmene i prinsippet ledes langs yttervegg mot nedgangene, vil publikum med behov for billett, avis etc. finne dette langs motsatte vegg, i tilknytning til nedgangene.

Forbindelse mellom stasjonshallen og NSBs perronger ivaretas via rulletrapper og heis. Fire rulletrapper til hver hall er vist.

Forbindelsene fra øvre inngangsnivå mot Haakon VII's gate og stasjonshallen ivaretas ved rulletrapper, trapp og rampe. Heis mellom den nye toghallen og stasjonshallen ivaretar også denne nivåforskjellen.

Rømning fra toghallene forutsettes basert på dagens løsninger. Konsekvensene for rømningskonseptet av ny vestlig inngang bør vurderes.

STASJONSHALL

Stasjonshallen er felles for alle tog og T-banelinjer. Den inneholder publikumsfunksjoner og nødvendig areal for å ivareta publikumsstrømmer mellom alle innganger fra byen og nedgangene til togene. Siktilinjer og åpenhet i hallen er viktig for å ivareta enklest mulig orientering og og størst mulig trygghet for alle reisende. Skråstilt gulv og tilfede vegger leder publikumsstrømmene. Nødvendig areal er ivaretatt ved sperrelinjer og billettautomater for å sikre best mulig trafikkflyt, unngå opphopninger og ivareta mulige billettkontroller.

Service tilbudet for publikum er i hovedsak orientert mot hallens vestlige avgrensingsvegger, og gis en lineær form med maksimal berøringsflate mot publikumsstrømmene. Funksjoner knyttet til Oslo Sporveier og NSB er lagt tilknyttet hver sine toghaller. Mens Oslo Sporveiers salgs-, informasjons- og hittegodsarealer er lagt mot nord, ligger tilsvarende funksjoner for NSB mot syd. Eksisterende posisjon for billettsalg NSB og tilhørende Narvesenkiosk er opprettholdt. Nytt billettsalg er supplert ved rulletrapp nedgang til ny toghall. Dette gir et prinsipp om at billett alltid kan kjøpes på vei til høyre for rulletrappnedgangene uavhengig av hvilken toghall toget går fra.

I den nye stasjonshallen er NSBs publikumsfunksjoner samlet i 2 etasjer henvendt mot

hallen. Her ligger billettsalg, info, venterom, flybillettsalg etc. Personalrom er lagt til 2. etasje. Der ligger også "Gardermolounge" hvorfra det er utsikt over stasjonshallen, mot byen og Akershus festning.

PLANLØSNING STASJON

Planløsningen er videreført fra konkurranseprosjektet med følgende hovedendringer:

- På grunn av geometri på sporplass og trafikk forløpet i vestiblyen foreslås en løsning med 2 x 2 rulletrapper der østlige trapp går ned til sporområdet, vestlige går opp.
- Begrensningen av nordveggen har gitt reduserte arealer mot billett og "Gardermolounge". Dette taler for å legge heis på nordsiden av rulletrappen.
- Sporveiens stasjon blir prosjektert med utvidelse av begge perronger mot øst. Dette gir utvidelse av søndre utgang mot Johanne Dybwads plass. Løsningen gir samtidig sterkt reduserte inngrep i hvelvet mot toghallen i forhold til hovedplan og konkurranseutkast.
- På perrongplan utgår ventilasjonsrør fra perrongulvet, og antall venterom er halvert i forhold til konkurranseutkastet.

Arbeidet med planløsningen har avdekket et arealpotensiale både på C + 11 og C + 7,5 for service/tjenende funksjoner jpfå vestiblyens vestvegg. Dette kan også inkludere inspekkning for Gardermobanen.

I forprosjektet er heis til perrongplan vist nord for rulletrappene. Bruforbindelse til denne heisen er derfor inntegnet.

PLANLØSNING INNGANGSPARTI

Trappens nedre del foreslås redusert fra konkurranseutkastet til fordel for et oppdimensjonert forareale i forbindelse med inngangen. Med dette oppgis også sterkere eksponering og lysinnslipp til stasjonen mot byen.

Vestre del av trappen er blitt korrigert, ved at nedre avsats er vridt og tar opp retningen av Vikaterrassen.

PLANLØSNING 7. JUNI Plassen

Plassen er geometrisk løst med fall østover i østre del, "flatt" parti foran UD/lopp trapp og en syddøstrettet stigning opp mot vest. På denne måten blir UD og plassen føyet sammen.

Plassen foreslås mest mulig ren - slik at rister fra stasjon, overlys og møblering reduseres til et minimum.

NY TOGHALL

Toghallen er enklest mulig utformet hvor det ellipseformede tunnelvertsnittet er gjort synlig og malt. Betongoverflatene er i felter på tvers av sporene kledd med absorberende malt i samme grå farge som betongen som bakgrunn for fargert kunstlys. En enkel konstruksjon lineært langs perrongen ivaretar avlukkede venteplasser, benker, informasjon, reklame, ventilasjon, lysoppheng etc. Fra denne konstruksjonen blir også tunnelveggene belyst

EKSISTERENDE TOGHALL

Eksisterende toghall med tilhørende adkomst fra stasjonshallen bygges om tilsvarende den nye toghallen. Kunstlyset som vasker tunnelveggene foreslås her gitt en annen farge enn i den nye toghallen.

KONSTRUKSJONER

Nye Nationaltheatret stasjon må forholde seg til store bindinger i grunnen, eksisterende hullrom etc. Abelhaugen tilfluktstrom er ikke rørt. Vegger i dagens vestibyle og gangpassasjer er i hovedsak ikke rørt. Eksisterende fasade mot Ruseløkkveien er derimot åpnet opp.

Alle nye tunge konstruksjoner i anlegget er av betong. Unntatt er taket på den nye stasjonshallen under 7. juni plassen som konstrueres med ståldragere og platedekke. Med dette oppnås kort byggetid for overdekninger, og stor høyde som sikrer enkel røykventilasjon.

Alle konstruksjoner i forbindelse med T-banens anlegg er mindre inngrep som kan gjennomføres uten togstans eller stenging av stasjonens perronger. Inngrepet i tunneltaket som sikrer innendørs tverrforbindelse er gjort lokalt med 4,30 m fri høyde over skinnoverkant. Dette ivaretas i eget prosjekt for Oslo Sporveier.

Prosjektet er nå innpasset i forhold til følgende rammebetingelser:

- 1) Avgrensning i nord mot Drammensveien.
- 2) Geometri i forhold til underliggende tilfluktstrom
- 3) Sporplan pr. 14/12-95
- 4) Forslag til endelig geometri for 7. juni plassen

Som i konkurranseprosjektet baserer konstruksjonen av taket seg på bruk av store gitterdragere i stål. Ved dette oppnås en arkitektonisk kontrast mellom stasjonens eksterior og interior. Samtidig ivaretas mulig prefabrikasjon av takkonstruksjonen for å minimalisere byggetiden i dette

området.

Akser for dragere og bærepunkter er fastlagt i denne fasen. Konstruksjonen bærer samtidig øvre del av trappen. Endelig fastlegging av konstruksjonsgeometri i vestre ende av vestibylen pågår fortsatt.

Konstruksjonene i dette området blir utført i betong og avklaringen henger sammen med:

- endelig konstruksjonsprinsipp for sammenføyning mellom toghall og vestibyle
- endelig lokalisering av ventilasjonsstrom og heismaskinrom
- endelig posisjon rulletrapper

Tegningene av dette punktet gir uttrykk for de dimensjoner som er til rådighet i forhold til sporplanen. Det pågår fortsatt vurderinger av om heisens posisjon syd for rulletrappene kan opprettholdes.

MATERIALVALG OG FARGER INNVENDIG

Tilteide ledende vegger, enhetlig materialbruk og fargevalg vil bl.a. sammen med siktelinjer gi den nye stasjonen en felles romlig og visuell identitet.

Gulvet og gangforbindelsene tenkes utført av skifer lagt i én retning. I den nye delen av stasjonshallen foran NSBs serviceområder tenkes gulvbelegget vridt i samme retning som toget, og kombinert med partier av tegl eller et lysere gulvbelegg.

Bygningselementer som inneholder publikumsfunksjoner tenkes utført av rustfritt stål, glass og tre. Himlinger i den nye stasjonshallen er av stål og med absorberende i tilhørende farge. Eksponerte ståldragere males.

De ledende veggene gjennom Stasjonsanlegget tenkes utført i glassert tegl. Teglen er bærende, slik at veggformen kan etableres uavhengig av bakenforliggende konstruksjoner.

Det foreslås at teglveggene gis en lys overflate. Kombinasjon med åpne stussfuger for lydabsorbasjon vurderes. Referanser til dette er f. eks. Oslo Spektrum/Grev Wedels plass 9 som tidligere er utført med lignende materialbruk utvendig og innvendig.

For eventuelle betongflater foreslås at det arbeides med en overflatebehandling som utnytter betongens styrke samtidig som overflaten beskyttes for vedlikehold. Vi ønsker å arbeide med en pigmentert støvbinding/voksring av flatene slik at de fremtrer med et fargert uttrykk.

I toghallen foreslås asfaltfyllsbelegget i eksisterende hall videreført i den nye hallen. Dette er et solig belegget med gode langtidsegenskaper.

I all innredning også på perrong foreslås en kombinasjon av tre og rustfritt stål.

LYSDESIGN INNVENDIG

I toghallene for NSB ser vi for oss 3 lyssystemer:

- Perrongbelysning fra bygningselementene på perrongen.
- Farget kunstlys som vasker de gråmalte elliptiske tunnelveggene og som gir hallene hvert sitt forskjellige fargepreg. I tillegg kan tenkes antydte enkle grafiske effekter tegnet med lys på tunnelveggene.
- Effektpoter over perrongforkantene som tennes hver gang det kommer et tog.

I vestibyleområdene foreslås at det arbeides med en kombinasjon av indirekte belysning av vegg/lakflater og punktbelysning.

MATERIALBRUK UTVENDIG

I likhet med Vikaterrassene vil stasjonsutformingen bli en kontrast mellom bruk av glass/rustfritt stål i inngangspartiet og det tunge plassgulvet utenfor stasjonen og på 7. juni plassen.

Dette uttrykket forutsettes også videreført til Johanne Dybwads plass.

I den videre prosjekteringen vil det bli arbeidet med å etablere denne kontrasten også til selve trappen - ved at teknologiske elementer som lysinnslipp, ventilasjonsrister etc. knyttes til denne. En mulig konsekvens av dette er at trappens øvre del f.eks. får et opptrinn av rustfritt stål.

Belegg på 7. juni plassen og forplassene foreslås i stein.

Det vil bli vurdert mellom steinheller (granitt) eller brostein. Vektbegrensninger på 7. juni plassen kan bli viktig i denne vurderingen.

KUNSTNERISK UTSMYKNING

Veggbasert kunstnerisk utsmykning og reklame tenkes plassert i definerte deler av stasjonsanlegget.

Følgende prosjekter foreslås:

- 1) Integrering av eksisterende utsmykningsdeler i ny sammenheng i vestibyle og på perrong.
- 2) Glassering av teglstein
- 3) Utforming av trykksjakter mellom ny og eksisterende toghall.

20.12.95

LPO arkitektur & design as

SAK: NSB - NATIONALTHEATERET STASJON

NOTAT: A-001

VEDR.: PROGRAMNOTAT

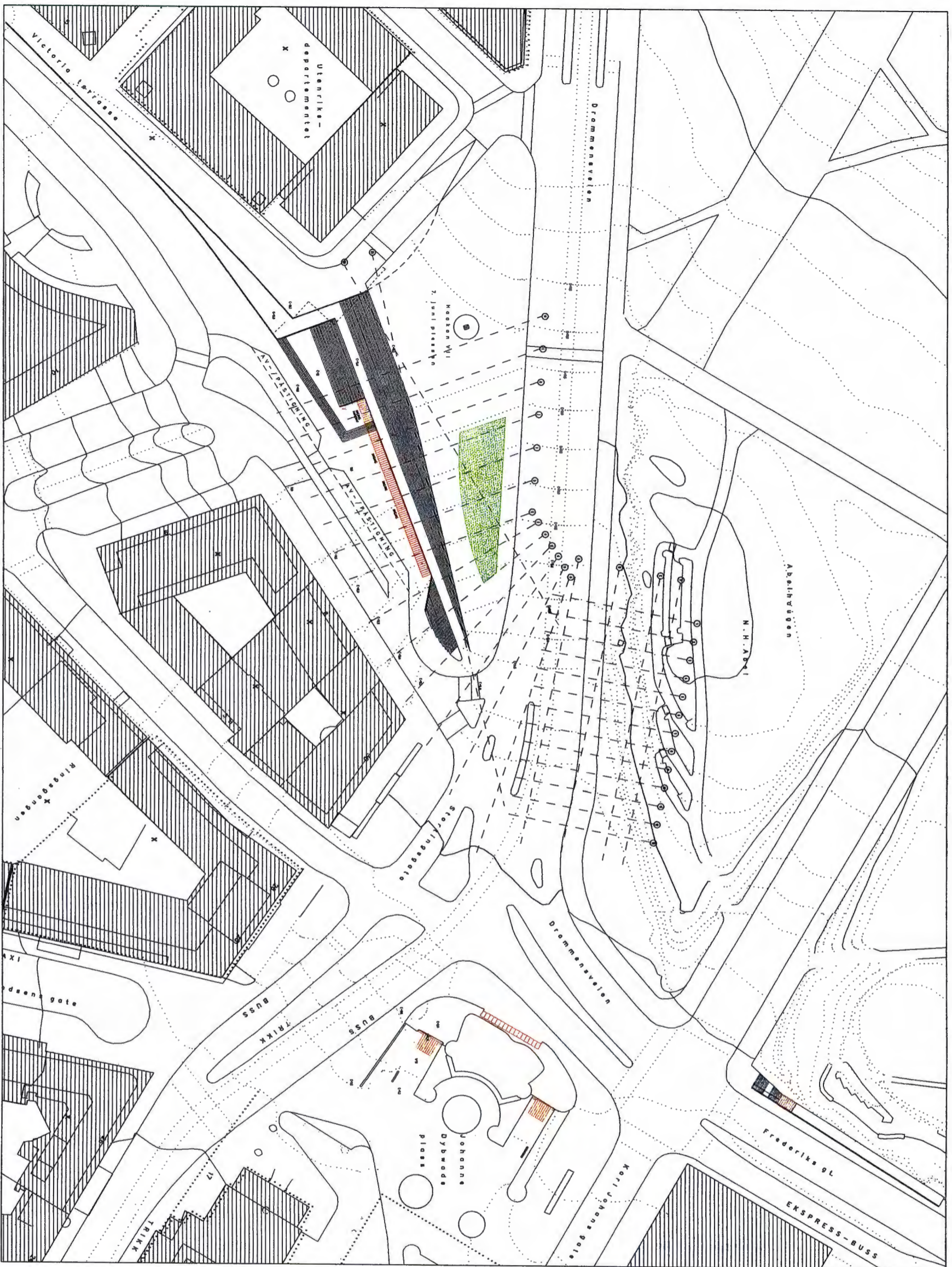
DATO: 16.10.95

Fordeling:

Programnotatet er utarbeidet på bakgrunn av konkurranseprosjektet "Next to Nothing". Prosjektet baserer seg på program for arkitektkonkurransen. Notatet er ment som et innspill i arbeidet med å fastlegge endelig program for faste funksjoner i stasjonen.

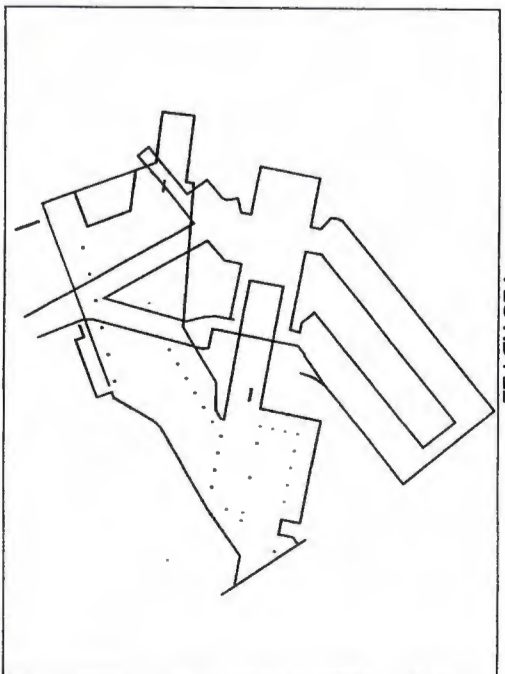
Funksjon	Kommentar	Areal
NSB-arealer		
Billettscanner	7 ved: Østgående tunnel 4 ved: Vestgående tunnel	140 m ²
Billettautomater	Veggplate L=4 m ved hver nedgang	8 m ²
Informasjonskranke	Sentralt i ny stasjon	60 m ²
Innsjekkning Gardermobanen/"bar"		100 m ²
Gardermoen lounge skjermet venterom	- Inkluderer toaletter og servering - Forbindes til stasjonens inngangsplan med f.eks. bru samt heis til stasjonsplan.	210 m ²
Sum		518 m ²
Kontorer		
Forværelse	20 m ²	20 m ²
2 kontorer	2 x 12 m ² (utsikt til stasjonshall)	24 m ²
Personalgarderobe	10 + 10 pers. inkl. toaletter & dusj.	27 m ²
Spise- / møterom		25 m ²
Lager	I eksisterende del	15 m ²
Personalrom	I eksisterende del	25 m ²
Sum		136 m ²
Oslo sporveier		
Spise- / møterom		20 m ²
Garderobe	5 + 5 inkl. toaletter og dusj	15 m ²
Hillegods		25 m ²

Funksjon	Kommentar	Areal
Billettiosker	3 + 3 (2 x 25 m ²)	50 m ²
Billettsperrer	7 v/ østgående spor 6 v/ vestgående spor (Areal er inkludert i totalareal)	
Sum		110 m ²
Servicefunksjoner		
Publikumstoalletter ny stasjon	Omfatter herre/dame/HC + vaktrom	100 m ²
Publikumstoalletter i eks. sporveisstasjon	Herre/dame	28 m ²
Oppbevaringsbokser	100 stk	30 m ²
Sykkelparkering	Innendørs	60 m ²
Sum		218 m ²
Kommersielle arealer		
Kafé	I tilknytning til ny inngang H-Vils gate	100 m ²
Serveringsareal på stasjonsnivå	Medtatt som "innsjekkning Gardermobanen"	
Kiosk i eksisterende stasjon		75 m ²
Kiosk ved Dybvads plass		140 m ²
Minibank		25 m ²
Sum		340 m ²
Totalt		1.322 m ²



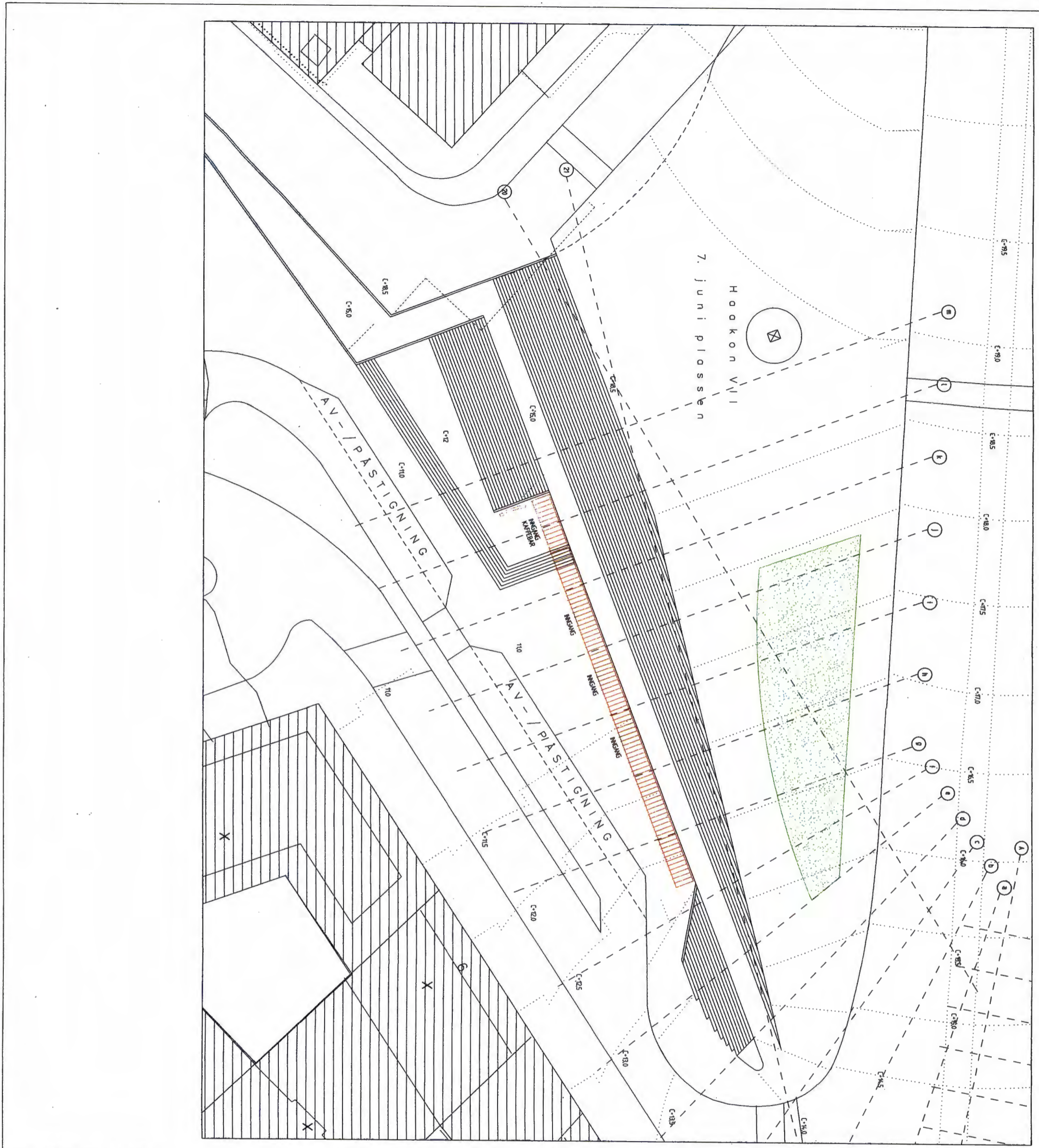
BEMERKNINGER:

HENVISNINGER:



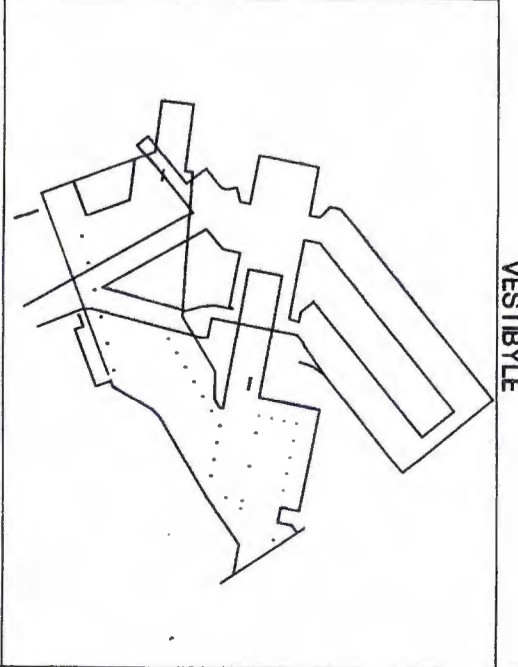
Figur nr. O 1001

Per.	Prosjektleder	Dato	Figur nr.	Kontrollert av	Godkjent av
FORPROSJEKT					
SITUASJONSPLAN					
Utsk. nr.	LPO	Dato	Figur nr.	Kontrollert av	Godkjent av
NYE NATIONAL THEATRET STASJON					
NSB UTBYGGING					
Figur nr. O 1001					
Per.					



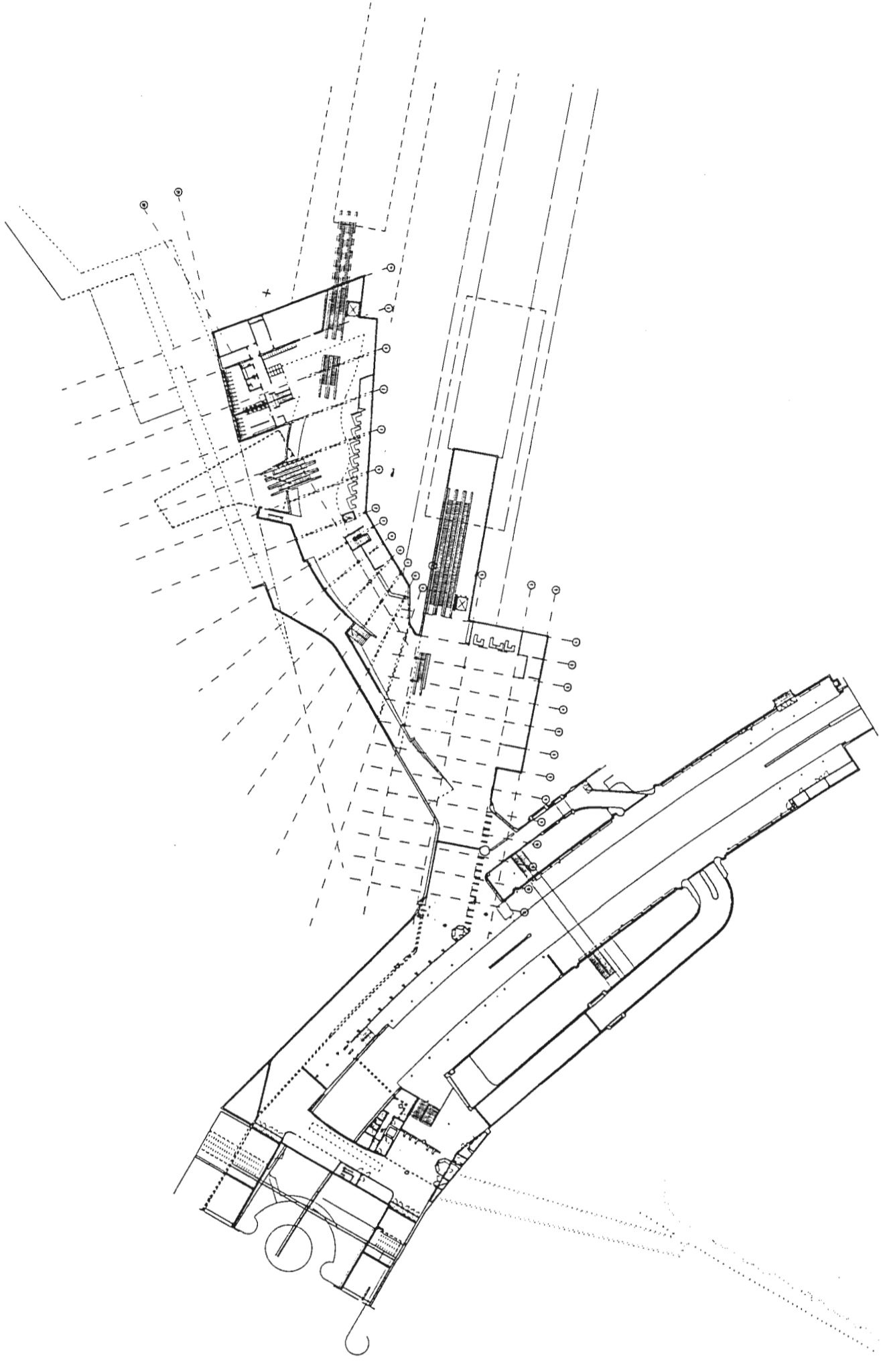
BEMERKNINGER:

HEVVISNINGER:



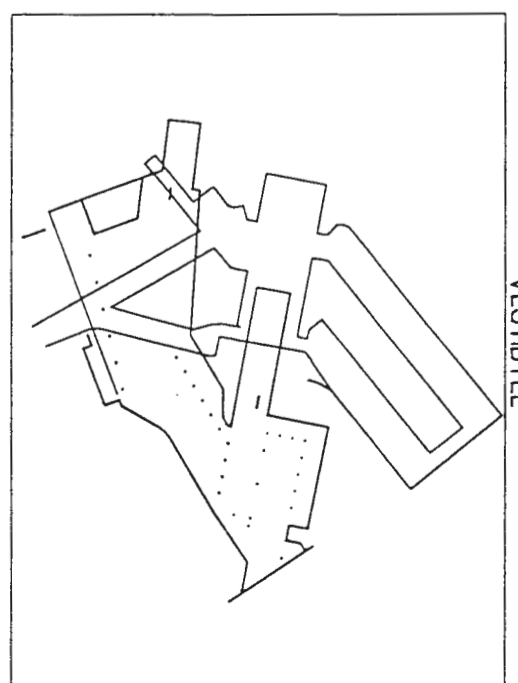
Teikn nr. **O 1002**

NSB UTBYGGING		NSB	
NYE NATIONAL THEATRET STASJON		NYE NATIONAL THEATRET STASJON	
SITUASJONSPLAN, UTSNITT		SITUASJONSPLAN, UTSNITT	
FORPROSJEKT		FORPROSJEKT	
Mål:		Mål:	
Dato	Tegnet av	Kontrollert av	Godkjent av
20.12.95	HTB		
1:200	Kontrollert av	LH	
Utarbeidet av		Utarbeidet av	
LPO		LPO	
Elevasjon for		Elevasjon for	
Mål nr.		Mål nr.	
Tegning nr.		Tegning nr.	
O 1002		O 1002	
Mål nr.		Mål nr.	



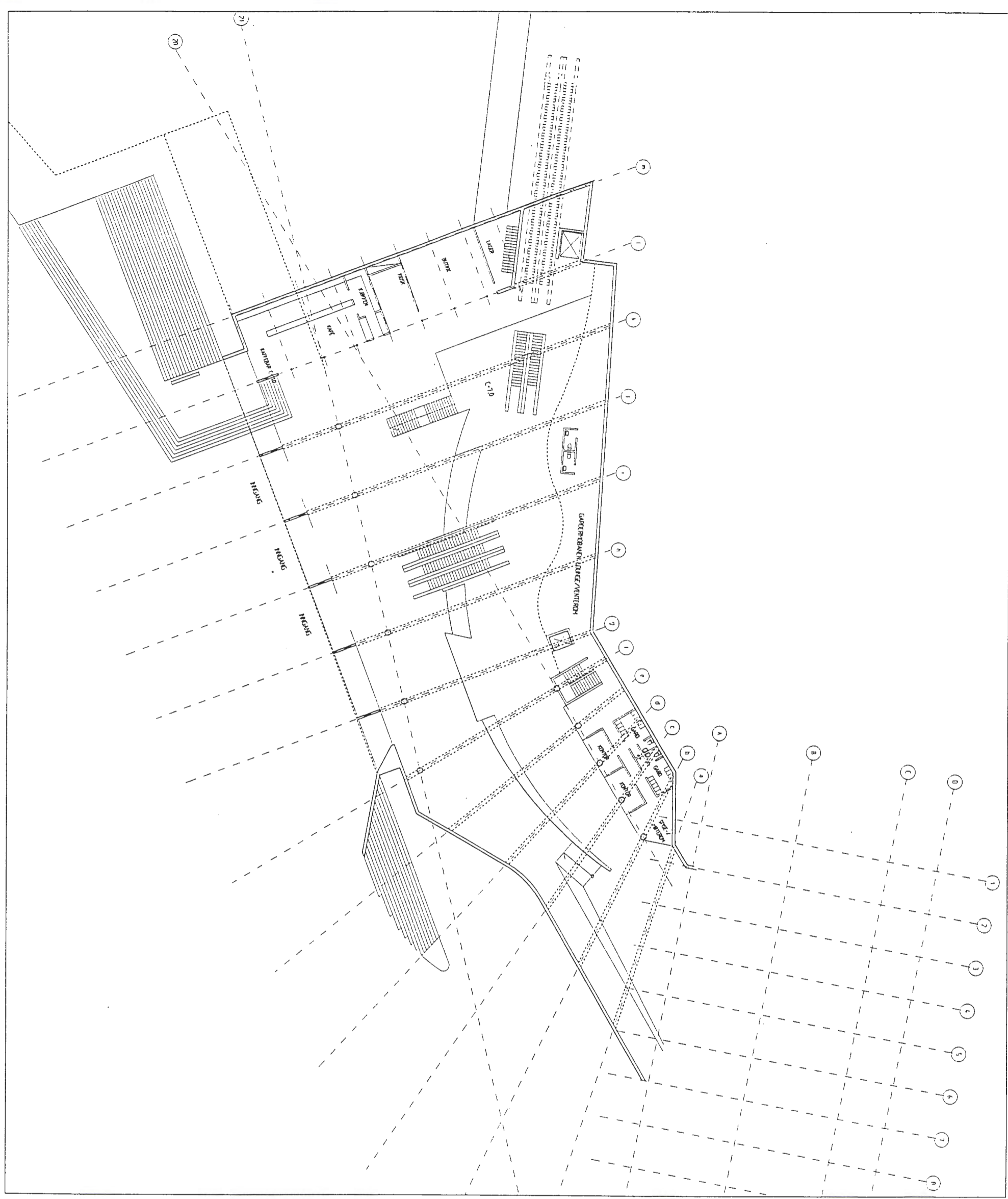
HEMNINGSBIL:

Tegning nr. K1250



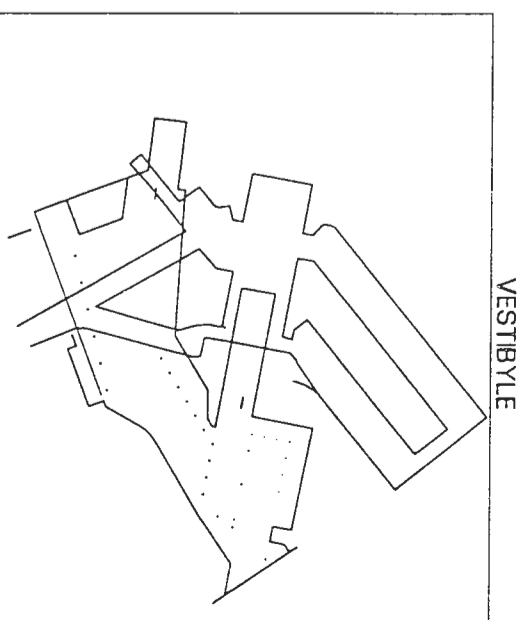
Prosjektinformasjon	
Prosjekt nr.	
Oppdrag nr.	
Dato	
Utskrift av	
Skrevet av	
Revidert av	
Godkjent av	
Utskrift av	
Løsn. nr. LPO	
Arkiv	
Dokument nr.	
Arkiv nr.	
Tegning nr.	
K1250	
Prosjekt	
NSB UTBYGGING	


BEMERKNINGER:

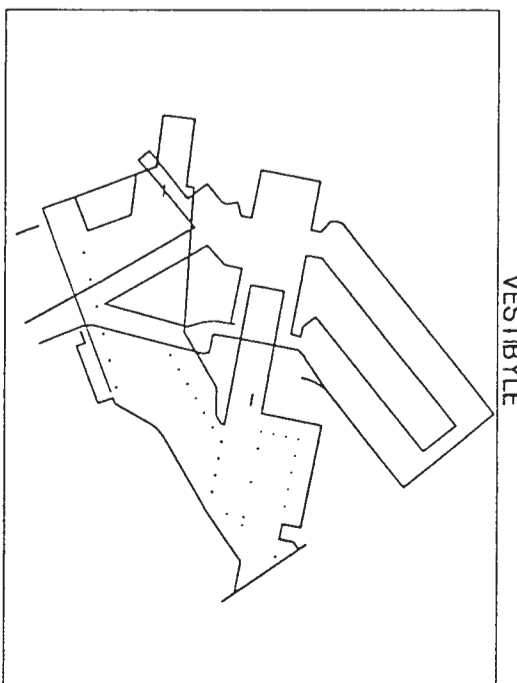
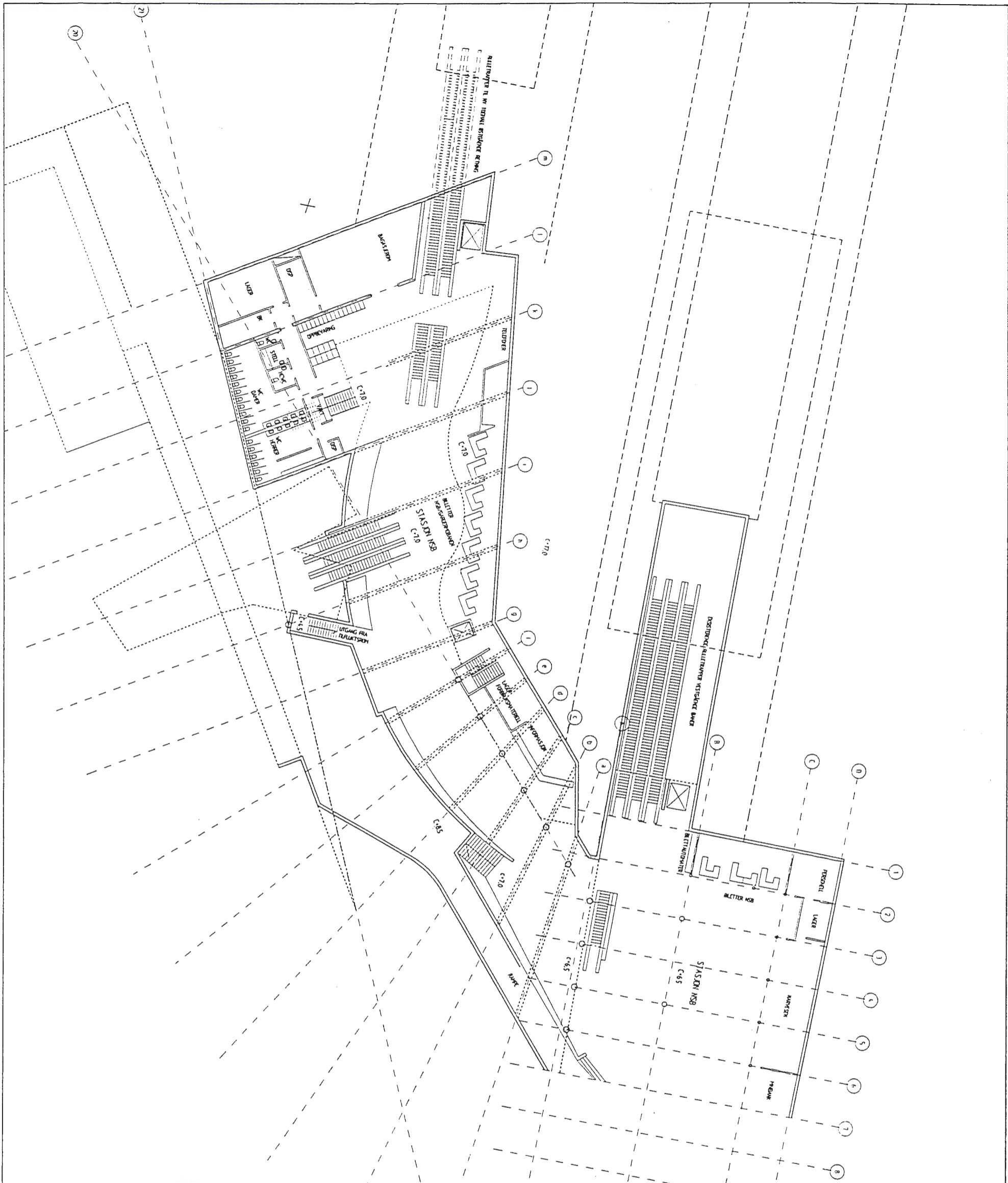


HENVISNINGER:

Tegning nr. K1201

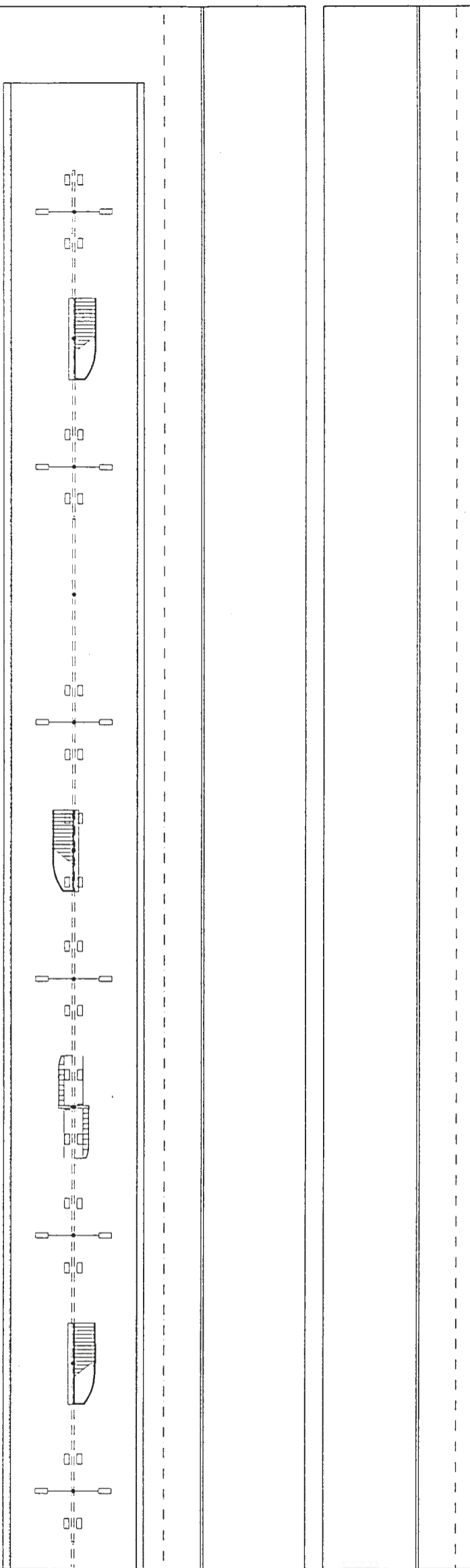
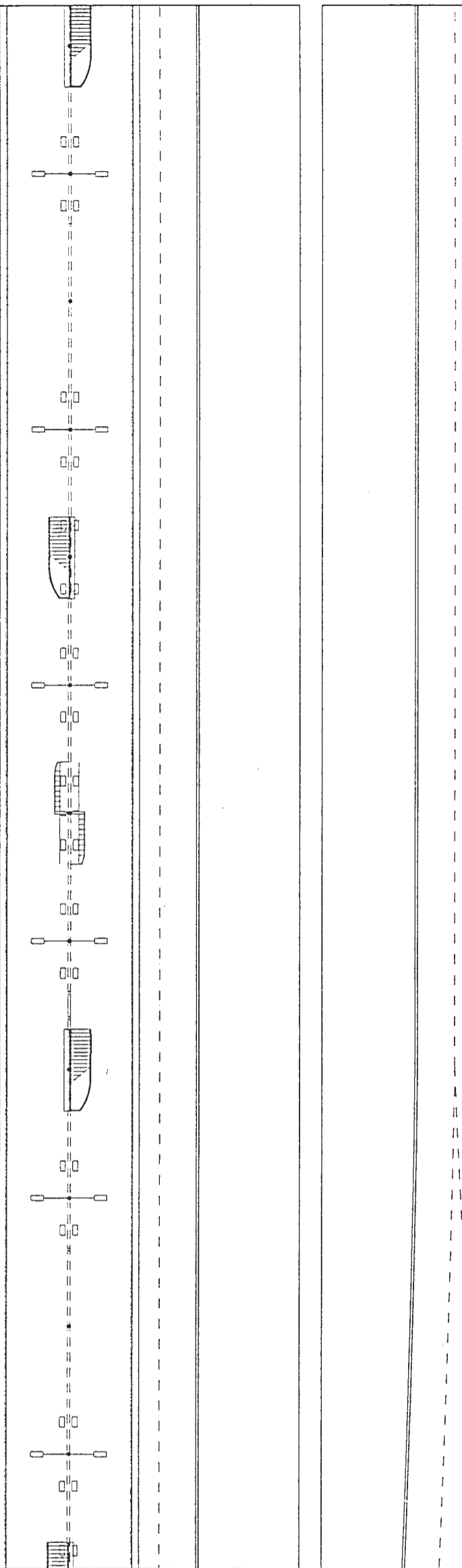
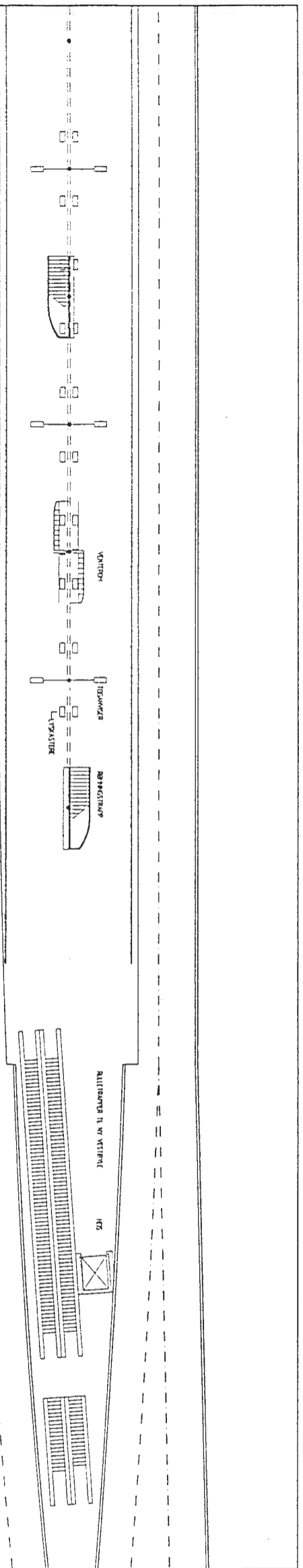


NSB UTBYGGING				Tegning nr. K1201		Rev.	
NYE NATIONALTHEATRET STASJON		ANV Entusjering nr.		Tegning nr. K1201		Rev.	
PLAN NSB-VESTIBYLE C+10,5		Utskr. av LPO		Tegning nr. K1201		Rev.	
FORPROSJEKT		Dato: 20.02.85 Målestokk: 1:200 Tegnet av: JEL Kontrollert av: LH		Tegning nr. K1201		Rev.	
Rev.		Prosjektleder		Tegning nr. K1201		Rev.	



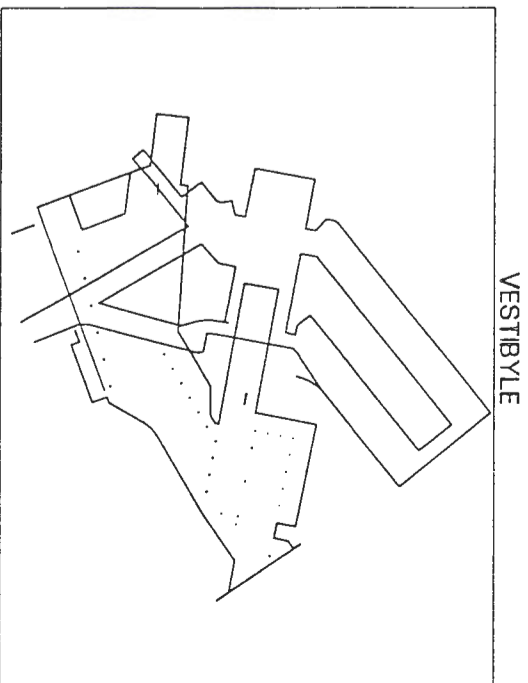
NSB UTBYGGING		Tegning nr. K1101	
NYE NATIONALTHEATRET STASJON		Ark. nr. _____	
PLAN NSB-VESTBYLE C+7.0		Utsk. nr. LP0	
FORPROSJEKT		Dato: _____	
Ark. nr. _____		Tegnet av: JOL	
Ark. nr. _____		Kontrollert av: LH	
Ark. nr. _____		Godkjent av: _____	
Ark. nr. _____		Tegnet av: _____	
Ark. nr. _____		Kontrollert av: _____	
Ark. nr. _____		Godkjent av: _____	
Ark. nr. _____		Tegnet av: _____	
Ark. nr. _____		Kontrollert av: _____	
Ark. nr. _____		Godkjent av: _____	

BEMERKNINGER:

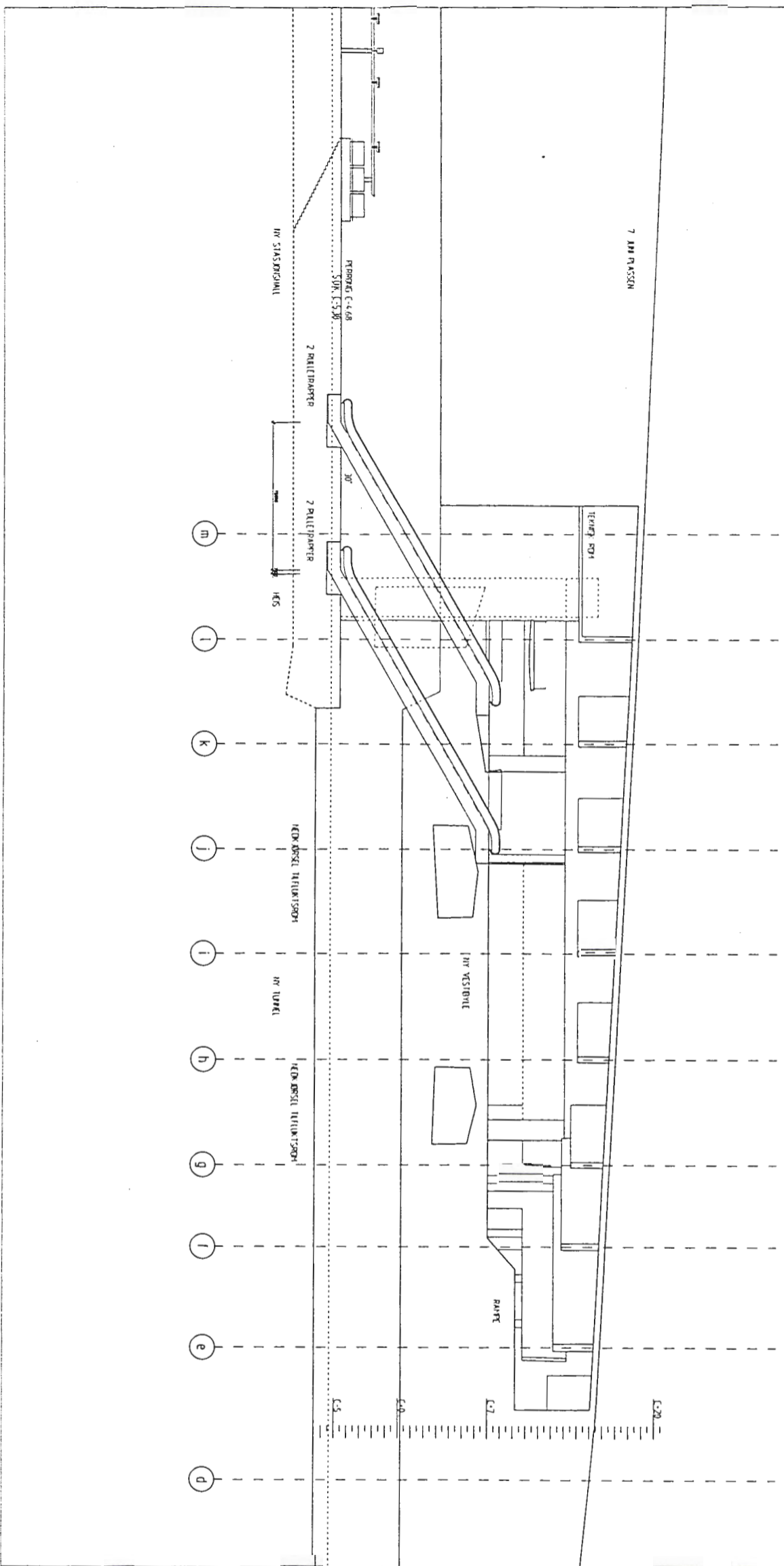


HEMVISNINGER:

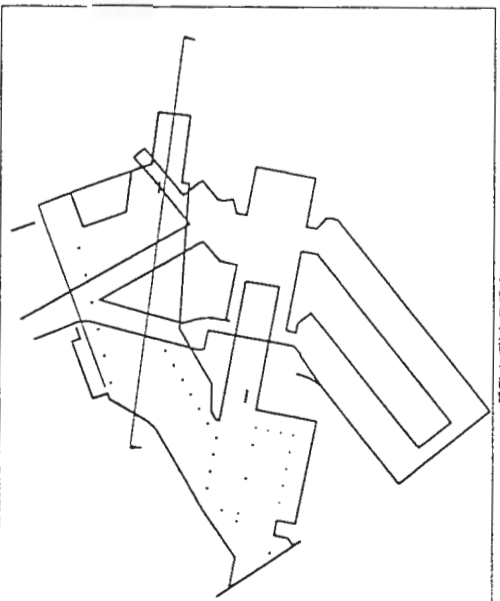
Tegning nr. K1001



Parti		Anvendelses grænse	
1200	Dato	Tegnet af	Kontrolleret af
	1200	JOL	UH
Udsnit af LPO		Kontrolleret af	
NYE NATIONALTHEATRET STASJON NSB UTBYGGING			
Tegning nr.		K1001	



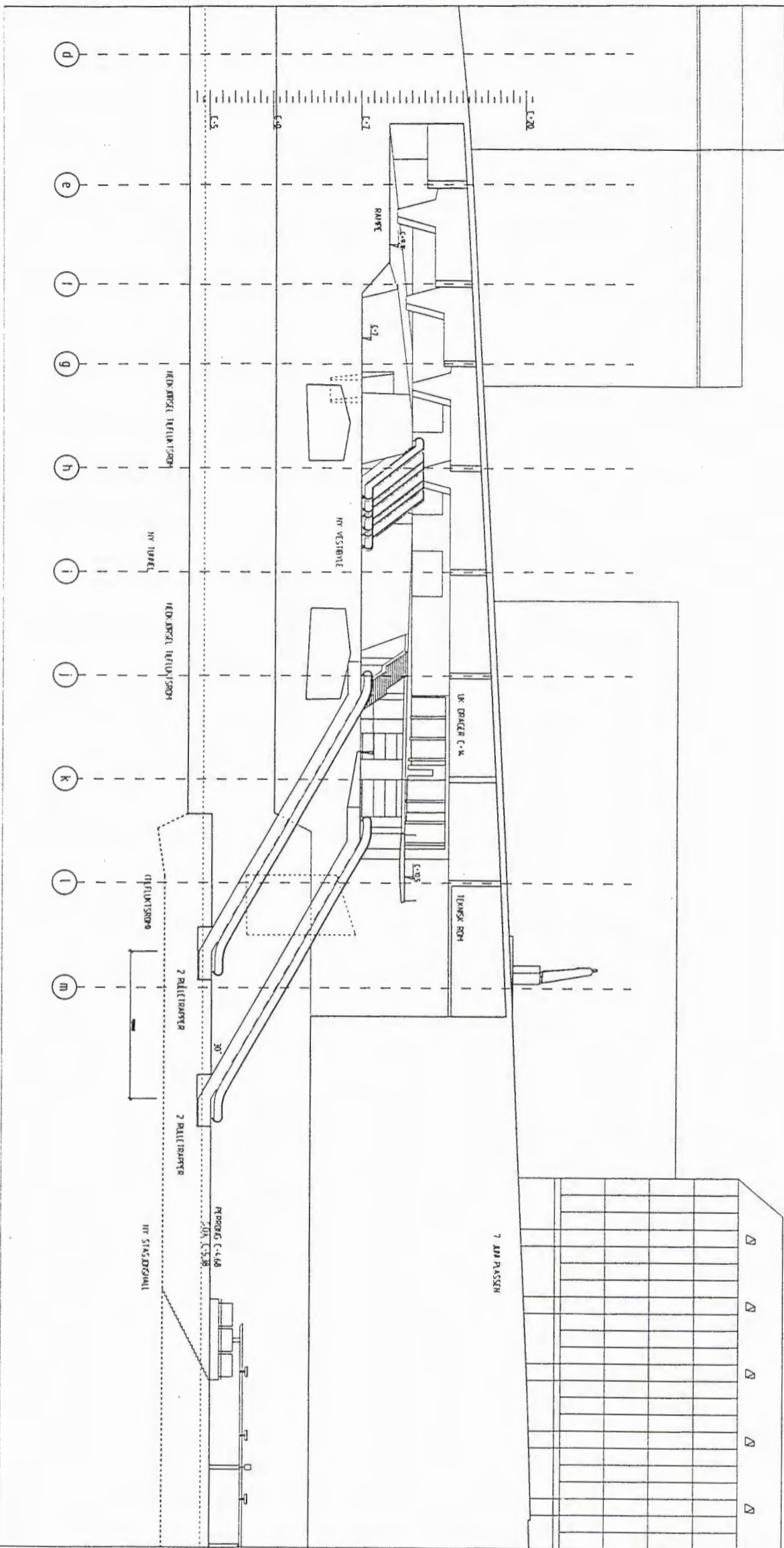
HEMVISNINGER:



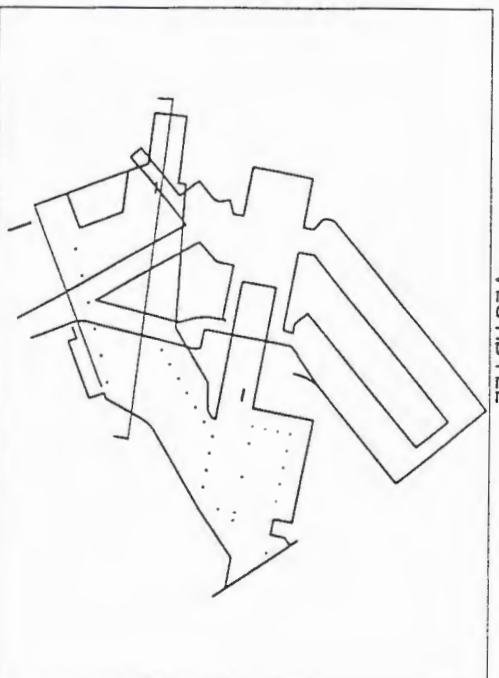
VESTIBYLE

Prosjekt nr. K 1401

NSB UTBYGGING		NSB	
NYE NATIONALTHEATRET STASJON		NSB	
SNITT A-A		NSB	
FORPROSJEKT		NSB	
Mål: NSB		NSB	
Dato: 20.12.95		NSB	
Tegnet av: HTB		NSB	
Kontrollert av: LH		NSB	
Utskrevet av: LPO		NSB	
Arkiv nr.:		NSB	
Dokument nr.:		NSB	
Tegning nr. K 1401		NSB	



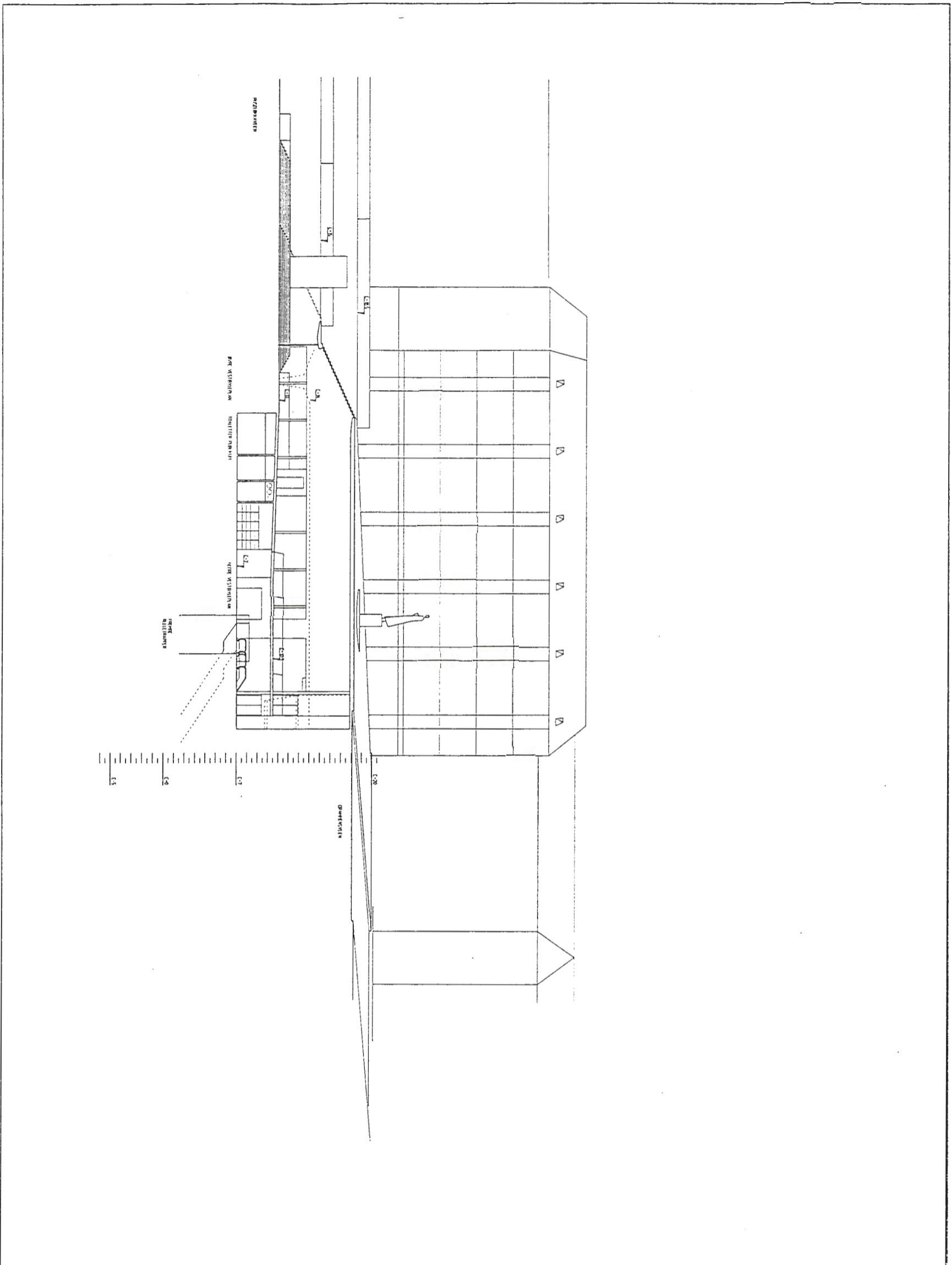
HENNYSNINGER:



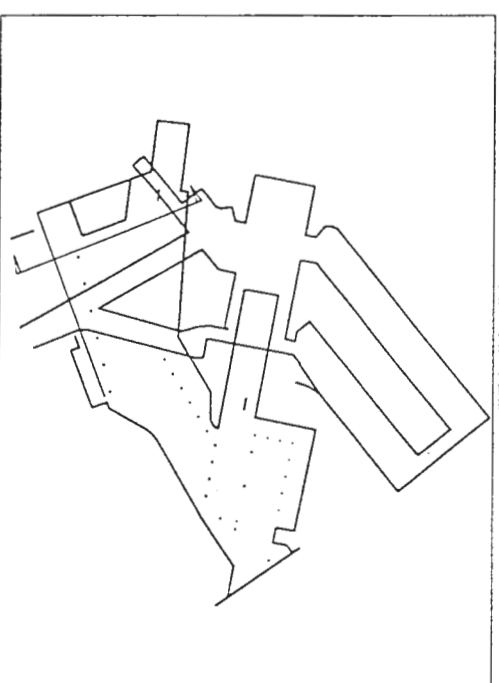
Tegning nr. K 1402

NSB UTBYGGING		NSB		Tegning nr. K 1402	
NYE NATIONALTHEATRET STASJON		Arkitekt: LPO		Tegning nr. K 1402	
SNITT B-B		Dato: 20.02.95		Tegning nr. 1/11	
FORPROSJEKT		Skala: 1:200		Kontrollert av: J.A.L.	
Nye Nationaltheatret Stasjon		Utsatt av: LPO		Godkjent av: J.A.L.	
NSB Utbygging		Arkitekt: LPO		Tegning nr. K 1402	

BEMERKNINGER:



HENVISNINGER:



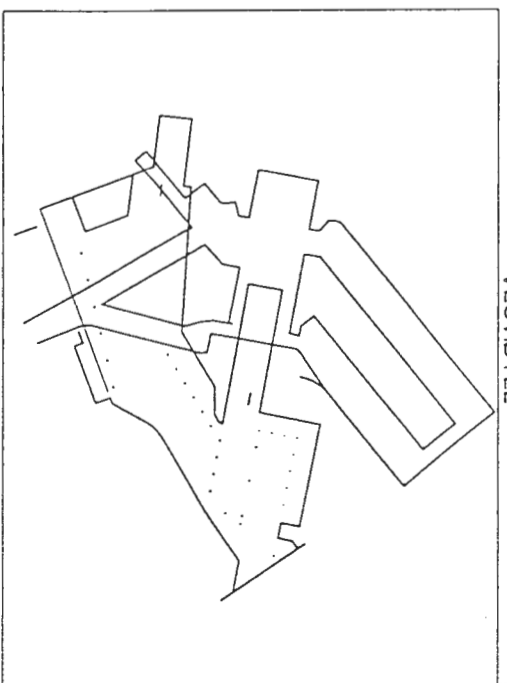
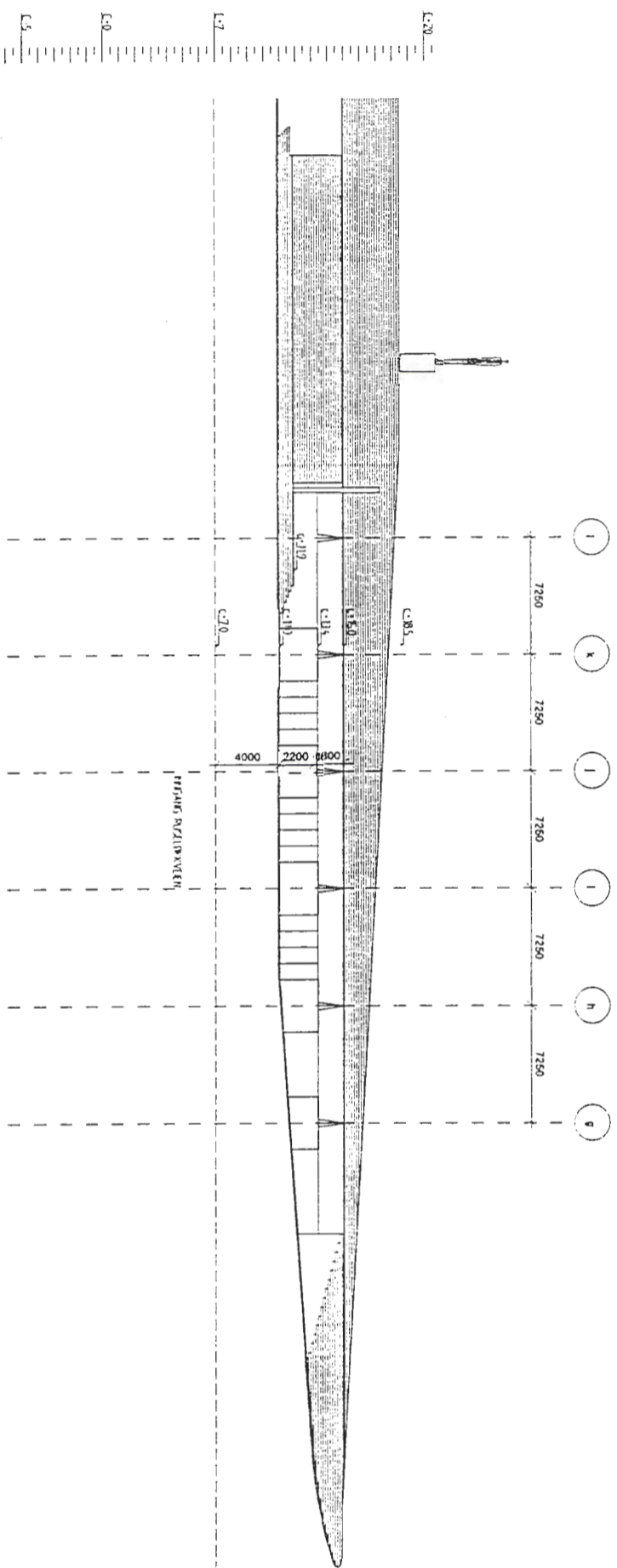
VESTIBYLE

Teigje nr. K 1403

NSB UTBYGGING		=		Teigje nr. K 1403	
<p>NYE NATIONALTHEATRET STASJON</p>					
<p>AKSE K - I</p>					
<p>SNITT C-C</p>					
<p>FORPROSJEKT</p>					
<p>Rev. 1</p>		<p>Revisjon dato</p>		<p>Dato</p>	
<p>1200</p>		<p>1/11</p>		<p>20.02.95</p>	
<p>Utskrift av</p>		<p>Oppdrags nr.</p>		<p>Utskrift av</p>	
<p>LPO</p>		<p>1403</p>		<p>1/11</p>	
<p>NSB UTBYGGING</p>					

BEMERKNINGER:

HENVISNINGER:



Tegning: K1501

Rev.	Ansvar person/guide	Dato	Tegnet av	Kontrollert av	Godkjent av

FORPROSJEKT
 FASADE NSB RUSELOKKVEIEN

NYE NATIONALTHEATRET STASJON

NSB UTBYGGING



Tegning: K1501

Rev.

