

UNIVERSELL UTFORMING AV

# Blommenholm stasjon

26.06.2009



## Bakgrunn

Bærum kommune har fått tilskudd fra Staten som et ledd i Samferdselsdepartementets satsing på Universell utforming. Tilskuddet er gitt for å oppnå raskere resultater i arbeidet med tilgjengelighet til kollektivtransport. Registreringene og vurderingene av stasjonene Slependen, Stabekk og Blommenholm på Drammensbanen er et ledd i denne satsingen. Høvik er tatt ut av arbeidet grunnet Jernbaneverkets igangsatte planer for stasjonen som vendesporstasjon.

Bærum kommune ønsker å vurdere togstasjonene på Drammensbanen, med tanke på å belyse hvilke tiltak som må gjennomføres for at stasjonene skal fremstå som universelt utformet. Togstasjonene fremstår i dag som lite tilrettelagt for brukere med nedsatt funksjonsevne og arbeidet søker både å belyse hindringer for de ulike brukergruppene og å foreslå tiltak for å bedre tilgjengeligheten.

Bærum kommune har gjennomført en lignende utredning i 2008 på Sandvika kollektivterminal. Kommunen arbeider aktivt med temaet universell utforming innen kommunens ansvarsområder og ferdigstiller i disse dager kommunens Veileder for universell utforming.

Arbeidet med hver stasjon er sammenfattet i en rapport som inneholder en vurdering av stasjonens områder / elementer og anbefalte tiltak. Tiltakene er oppsummert i en prioriteringsliste ut fra en faglig vurdering og begrunnet ytterligere avslutningsvis i rapporten. Registreringsskjemaet for stasjonen, med de konkrete målpunktene og målene er vedlagt rapporten. Kostnader knyttet til anbefalte tiltak er ikke tatt med i rapporten.

Referansekrav ved måling og utbedringstiltak er spesifisert i sjekklisten tilslutt i rapporten.

## Prosess

Arbeidet er gjennomført av Asplan Viak AS på oppdrag fra Bærum kommune, Eiendom - Prosjekt. Arbeidet har i sin form søkt å involvere alle brukergrupper. En referansegruppe med representanter for brukere med nedsatt funksjonsevne har bidratt til styrket forståelse av hindringer på stasjonene, og med forslag til løsninger.

Fra Bærum kommune har representanter fra Eiendom - Prosjekt, Vei og trafikk og Plan og miljø bidratt.

Referansegruppen, Bærum kommune og Asplan Viak har gjennomført felles befaring til alle tre stasjonene med etterfølgende drøftingsmøte. I fellesskap ble det diskutert og vurdert hva de største hindringene og barrierene på stasjonene er og hvordan man best mulig kan løse disse utfordringene. Resultatet av befaringen er videreført i arbeidet med tiltak og prioriteringer.

Utkast til rapporter er sendt til alle involverte parter på høring for innspill og kommentarer. Innkomne synspunkter er innarbeidet i rapportene.

Oversikt over involverte parter i arbeidet:

Tom Erik Koppergård:	<i>Eiendom - Prosjekt, Bærum kommune</i>
Marianne Koller:	<i>Vei og trafikk, Bærum kommune</i>
Pedro Ardila:	<i>Plan og Miljø, Bærum kommune</i>
Bodil Riis:	<i>Jernbaneverket, Region Øst</i>
Elling Knudsen:	<i>Det kommunale rådet for funksjonshemmede</i>
Bernt Støylen:	<i>Norges handicapforbund Bærum</i>
Gunnar Johansen:	<i>Blindeforbundet, Asker</i>
Svein Skandfer Hanssen:	<i>Landskapsarkitekt MNLA, Asplan Viak AS</i>
Hans Ola Fritzen:	<i>Senioringeniør, Asplan Viak AS</i>
Heidrun Hansen Kolstad:	<i>Landskapsarkitekt MNLA, Asplan Viak AS</i>

## Innholdsfortegnelse

Bakgrunn	2
Prosess	3
Universell utforming	4
Rammebetingelser og ambisjoner	5
Beskrivelse av stasjonsområdet	6
Områdeavgrensning	6
Kort vurdering av tilgjengelighet	7
Atkomst og parkering	8
Konstruksjoner, elementer og plattform	9
Informasjon og kommunikasjon	12
Konklusjon og anbefaling	14
Prioriteringsliste	15
Forslag til hovedløsning	16
Sjekkliste	18
Referanser	24

## Universell utforming

Universell utforming defineres gjennom lover, forskrifter og veiledere. Definisjonen av universell utforming er noe ulik i Miljøverndepartementets tekst og i diskriminerings- og likestillingsloven.

MD: *"Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming"*.

Diskriminerings- og likestillingsloven: *"Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsning i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig"*.

På togstasjoner tilstrebes universell utforming både som et prinsipp for hovedløsninger og som et ledd i detaljutforming av omgivelsene.

### **Bevegelseshemmede**

Denne gruppen av brukere med nedsatt funksjonsevne møter ofte på fysiske hindringer i form av terskler, trapper, mangel på heis og lignende. I gruppen av bevegelseshemmede regner vi rullestolbrukere, men også brukere med bevegelsesvansker, midlertidige bevegelsesvansker (rullator, stokk, illebefinnende, barnevogn og lignende).

### **Orienteringshemmede**

Synshemmede, hørselshemmede og orienteringshemmede regnes inn under denne kategorien. Ulike variasjoner av synsforstyrrelse / synsvansker og blinde samt tunghørte og døve. Synshemmede omfatter blinde og svaksynte. Brukere med orienteringsvansker, vansker med å oppfatte rom og dimensjoner.

### **Miljøhemmede**

Brukere med allergier og liten toleranse for luftforurensninger.

## Rammebetingelser og ambisjoner

Rammebetingelsene for arbeidet ligger i ny Plan- og bygningslov med tilhørende teknisk forskrift. I tillegg utgjør diskriminerings- og likestillingsloven fra 01.01.2009 en forankring mellom planleggingen og brukermedvirkning.

Bærum kommune har arbeidet med "tilgjengelighet for alle" i en rekke år. I vedtak i kommunestyret fra 02.02.2007 i sak 13/07 forsterket fokuset på universell utforming: *"det stilles krav til universell utforming i reguleringssaker. For øvrig slutter kommunestyret seg til rådmannens forslag til generelle forslag og retningslinjer"*. Som en oppfølging av vedtaket ble det utarbeidet en kommunal veileder for universell utforming.

I vurderingene av stasjonenes tilstand, og ved anbefaling av tiltak er det lagt til grunn følgende styringsdokumenter som alle inneholder presiseringer av utformingskrav:



Teknisk forskrift med veiledning



Norsk Standard 11001 "Universell utforming av byggverk og tilleggende"



Veileder for universell utforming i Bærum kommune



Veilederne: Deltasenterets tilgjengelighetsmal, Handikapforbundets tilgjengelige bygg og uteområder, Bygg for Alle, Blindeforbundets tilgjengelighetsguide



Veiledere for samferdsel: Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg og vegdirektoratets veileder i universell utforming



TSI – Interoperabilitet i Europa. EU's kravspesifikasjon til jernbanen



Stasjonshåndboka til Jernbaneverket

## Beskrivelse av stasjonsområdet

Blommenholm stasjon er en ubetjent stasjon på Drammensbanen som betjener lokaltog. ÅDT – tall fra 2003 angir trafikk tall på mellom 550 og 1500. Stasjonen har ikke toalett. Stasjonsområdet består av en mellomplattform med togtrafikk på hver side av plattformen, parkeringsplass for togreisende fordelt på begge sider av stasjonsbygget og en innfartsparkeringsplass langs Stasjonsveien på motsatt side av stasjonsområdet. Det er sykkelparkering og kiss'n'ride vest for stasjonsbygningen. Blommenholm stasjon har ensidig atkomst fra Stasjonsveien. Det er fortau i Stasjonsveien med atkomst til stasjonsområdet. Det finnes også atkomst via gangvei fra vest. Atkomst fra gangvei i vest går forbi parkeringsplassen og i vest kopler den seg på Blommenholmveien.

Det er ikke oppmerkede parkeringsplasser for bevegelsehemmede på noen av de 3 parkeringsplassene til stasjonen.

Stasjonsområdet har et stasjonsbygg som benyttes som atkomst til plattform. Bygget er tydelig på stasjonsområdet, men inngangen gjennom bygget er likevel vanskelig å oppdage på grunn av manglende kontraster og skilting. Stasjonsområdet oppleves som intuitivt i bruk, men parkeringsplasser fordelt på tre områder kan virke forvirrende da det ikke er skilt mellom ulike funksjoner / bruk.

Plattformen på Blommenholm er kun tilgjengelig gjennom stasjonsbygget, via trapp til plattformundergang og trapp opp til plattform.

## Områdeavgrensning

Parkeringsplassen på sørsiden av Stasjonsveien er ikke vurdert i denne rapporten. Parkeringsplassen er tilgjengelig via fotgjengerovergang, men parkeringsplassene i tilknytning til stasjonsområdet antas å være mer relevante for brukere med nedsatt funksjonsevne.

Blommenholm stasjonsområde med avgrensning av området:





## Kort vurdering av tilgjengelighet

Stasjonsområdet er ikke tilrettelagt for bevegelseshemmede. Plattformen er tilgjengelig kun med trapper. Alle brukere må benytte inngangen gjennom stasjonsbygget. Inngangen har trapp foran som verken er tilrettelagt for bevegelseshemmede eller synshemmede. Trinnhøyden varierer og det er liten plass foran døren som slår ut. Trappen er ikke merket eller har kontrast til flaten foran.

Det er trapper med barnevognsklier fra plattformundergangen til stasjonsbygget og til platformen. Barnevognskliene har en helningsgrad på opp mot 60 %. Dette gjør atkomsten til platformen lite tilrettelagt både for bevegelseshemmede og for brukere med temporære forflytningsvansker, sykler og barnevogner.

Stasjonsbygget er skiltet med stasjonsnavn, men ellers er det mangelfull skilting. Dette gjør atkomsten vanskelig å finne. Trappene til inngangsdøren er ikke utformet som et tydelig bygningselement og skiller seg ikke ut som et hoved – inngangsparti. Det er flere inngangsdører til bygget, og for brukere som ikke kjenner stasjonen kan det være vanskelig å orientere seg til riktig inngangsdør. Det er skiltet med innfartsparkering på parkeringsplassen på sørsiden av Stasjonsveien, men øvrige parkeringsplasser på stasjonssiden er ikke tydelig skiltet.

Plattformundergangen er dårlig belyst og uten hjelpemidler for synshemmede eller blinde. Kontrasten mellom vegger og gulv er grei, men økt belysning ville økt orienterbarheten. Trappene fra plattformundergangen er ikke tilrettelagt for svaksynte, det mangler universelt utformet rekkverk og det er verken oppmerksomhetsfelter ved topp og bunn, eller merking av trappeneser. Det er mangelfullt med hjelpemidler for orienteringshemmede på stasjonen, verken taktile hjelpemidler, kart, skilt, informasjon eller ledelinjer. Det er ingen kjente kilder til problemer for miljøhemmede på stasjonsområdet.



*Foto 1: Inngangsparti til stasjonsbygg. Trapper foran sør som åpner automatisk. Trappene er ikke merket og har dårlig kontrast, både til omgivelsene og mellom trinnene. Trappene gjør atkomstene utilgjengelig for rullestolbrukere, og vanskelig tilgjengelig for temporært forflytningshemmede, barnevogner og syklistler.*

## Atkomst og Parkering

### Atkomstveier

Dersom man ikke ankommer stasjonsområdet med bil er det atkomst fra fortau langs Stasjonsveien eller fra gangvei fra Blommenholmveien i vest. Atkomsten fra fortauet har helning 1:4,5. Dette er på en kort strekning, men er likevel bratt for rullestolbrukere. Atkomstveien har også sidefall som gir vanskelig atkomst for rullestolbrukere. Det er også mulig å følge fortauet ned til kjøreatkomsten da denne er vesentlig slakere. Atkomst via gangvei fra vest er slak og uten hindringer.

Det er ikke skiltet til stasjonen fra noen av atkomstveiene.



Foto 2: Atkomst fra fortau langs Stasjonsveien. Veien er bratt og med sidefall.

#### Forslag utbedringer:

- Lengre, slakere atkomstvei fra fortau, uten sidefall.
- Atkomst fra gangvei i vest opparbeides som del av rampeløsning til undergang.

### Parkering

Det er en parkeringsplass på hver side av stasjonsbygget. Begge plassene er asfalterte og har jevnt dekke, men ingen av plassene har egne parkeringsplasser reservert og oppmerket for handikappede. Med dagens atkomstløsning til plattformen er parkeringsplassen på østsiden av stasjonsbygget den plassen som er nærmest inngangen. Det er i tillegg kiss'n'ride på vestsiden av stasjonsbygget i forlengelse av parkeringsplassen og i sammenheng med gangveien. Eventuell etablering av HC – parkeringsplasser må ses i sammenheng med ny atkomstløsning til plattform. Ved hovedatkomst gjennom stasjonsbygget, er det mest naturlig med etablering av HC - plasser på østsiden, ved å benytte dagens store plass ved siden av varetransport. Dersom rampeløsning eller heis etableres på vestsiden av bygget bør HC – plasser etableres på parkeringsplassen på vestsiden.



Foto 3: Parkeringsplassen på østsiden av stasjonsbygget.





Foto 4: Parkering på vestsiden av stasjonsbygget. Kiss'n'ride til høyre i bildet og gangveiatkomst i midten.

#### Forslag utbedringer:

- Etablere HC – parkeringsplasser på vestsiden av veien i sammenheng med etablering av rampeatkomst med utgangspunkt i gangveien (se forslag til hovedløsning), oppmerking og skilting

## Konstruksjoner, elementer og plattform

### Trapper

Det er to trappeløp fra plattformundergangen. Det ene fører til plattformen og det andre via stasjonsbygget til hovedinngangen. Begge trappeløpene er likt utformet med trapperepos i midten og barnevognsklier.

Trappene har rekkverk, men dette er ikke universelt utformet. Det er ikke sammenhengende da det ikke fortsetter over reposit og går ikke minst 30 cm forbi øverste og nederste ende av trappen. Rekkverket er kun i en høyde. Trappen mangler merking, både av trappenesene og foran øverste og nederste trinn.

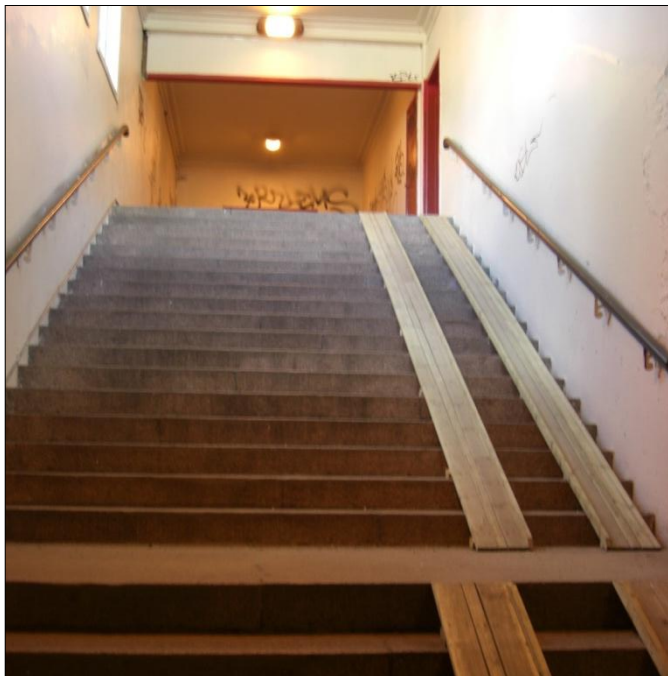
Det er en liten trapp opp til inngangsdøren til stasjonsbygget. Dette er eneste atkomst for alle reisende. Trappen har forskjellig høyde på trinnene det er ingen merking i trinnene eller

foran øverste og nederste trinn. Det er automatisk døråpner på inngangsdøren så plassen foran døren oppleves som liten. Det er ikke rekkverk i trappen.

Inngangsdøren har høy dørterskel.



Foto 5: Trappene til hovedatkomsten gjennom stasjonsbygget er ikke tilrettelagt for synshemmede eller bevegelseshemmede.



*Foto 6: Trappen fra plattformundergangen til plattformen har barnevognsklier. Rekkverk er ikke sammenhengende forbi reposer eller i to høyder. Det mangler merking både av trappenser, reposer og foran øverste og nederste trinn.*

#### Forslag utbedringer:

- Ny hovedatkomst til plattform enten med ramper eller heis. Atkomst flyttes fra stasjonsbygget til vestsiden med rampe eller heis og ny universell utformet trapp (se forslag til hovedløsninger).
- Dersom atkomst gjennom stasjonsbygg skal opprettholdes:
  - Hevet sideterreng opp til inngangsdørnivå og ny trapp utvendig.
  - Trapp til plattform utbedres med merking og rekkverk

## Plattform

Plattformen ligger i en svak kurve. Plattformhøyden er ca 50 cm og er ikke tilpasset de nye togsettene som etter hvert vil bli satt inn på jernbanenettet. I dag bygges nye plattformer med 76 cm høyde. Det må påpekes at overgangen mellom tog og perrong ikke er universell utformet før også vognmaterialet er tilpasset.

Det er en svak gul sperrelinje på plattformen som markerer sikkerhetssonen. Denne er stedvis helt slitt bort og vanskelig å oppfatte. Det finnes ikke taktil sperrelinje. Plattformen har ujevn høyde i hver ende og denne høydeforskjellen er tatt opp i et trinn markert med rekkverk. Dette kan være en hindring både for bevegelseshemmede og synshemmede. Lysarmaturene på plattformen er noe spredt plassert og det antas at det er noe dårlig belysning på plattformen.



*Foto 7: Plattformen på Blommenholm. Høydeforskjellen tatt opp med trinn og markert med rekkverk ses i enden av plattformen. Gul sperrelinje synes så vidt.*

#### Forslag utbedringer:

- Tydelig markering av høydeforskjell med rekkverk i kontrastfarge. Taktilt belegg foran
- Taktil og visuell merking av sikkerhetssonen – ny gul taktil sperrelinje
- Nye armaturer
- Heving av plattform til 76 cm høyde

### Overganger / Underganger

Plattformundergangen har dårlig belysning. Belysningen er målt til kun 50 lux. Armaturer er plassert i taket mot en side og gir punktbelysning. Veggen kan benyttes som orienteringspunkt og følges til plattformen, ytterligere ledelinjer finnes ikke. Trappens rekkverk ender ved nederste trinn og er ikke retningsanvisende.



Plattformundergangen ender i dag under sporet og må forlenges dersom det skal kunne etableres rampe som knytter seg til denne på laveste nivå.

Foto 8: Plattformundergang med dårlig belysning og uten ledelinjer.

#### Forslag utbedringer:

- Forleng plattformundergang til ny rampeatkomst. Sammenhengende rekkverk fra ny rampe, gjennom undergangen til plattformen.
- Økt belysning i undergang
- Skilt og orienteringsplan, taktil og punktbelyst

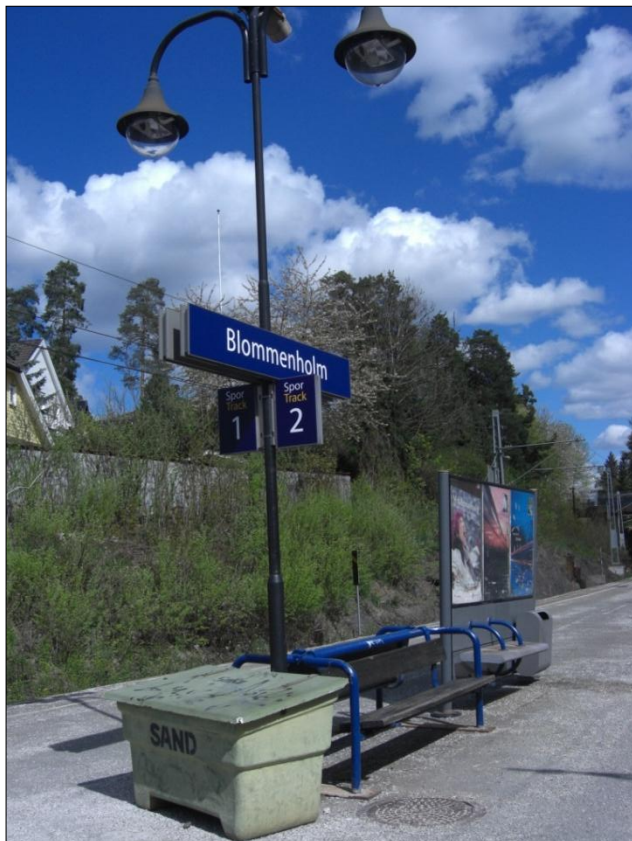
### Service møblering

Det er hvilebenker på plattformen med sittehøyde målt til 47,5 cm. Benkene har armlener og rygglenner og gode kontraster til omgivelsene. Benkene er lokalisert ute på plattformen ubeskyttet for vær og vind. Trappehuset som kommer opp på plattformen benyttes av reisende som lehus ved behov. Det er ikke tilrettelagt for opphold i trappehuset.

#### Forslag utbedringer:

- Takoverbygg over benker som gir hvilemulighet under tak





*Foto 9:  
Hvilebenker på  
plattformen er  
plassert  
ubeskyttet. Det  
er god kontrast  
mellom  
armenene på  
hvilebenkene og  
omgivelsene.*

## Informasjon og kommunikasjon

### Ruteinformasjon / informasjonsformidling

Det er formidlet ruteinformasjon på Jernbaneverkets gule standard plakater. Det er ingen form for taktil ruteinformasjon eller formidling av rutetider over høyttaler eller lydusj. Ruteinformasjonen på den gule plakaten er 2,08 meter på det høyeste og derfor vanskelig å lese for enkelte grupper. Tavler er ikke belyst.

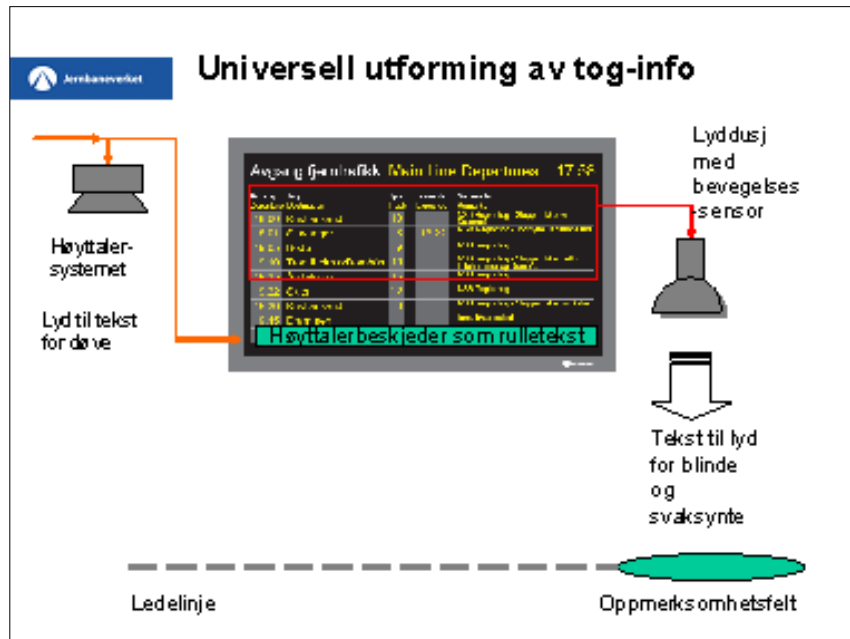
Avviksinformasjon formidles over høyttaleranlegg, men det finnes ikke dynamisk informasjon eller annen sanntids - informasjon formidlet visuelt. Det er ikke lydusj / teleslynganlegg på stasjonsområdet.



*Foto 10: Gul plakat  
med rutetabell.  
Høyt plassert og  
uten belysning.*

Forslag utbedringer:

- Et helhetlig sammenhengende system for informasjonsformidling, med sanntidsinformasjon og teleslynge / lyddusj (se prinsippskisse fra Jernbaneverket)



## Billettkjøp

Billettvalidator er plassert på plattformen inne i trappehuset. På grunn av motlys ved ankomst til plattformen kan den være vanskelig å få øye på. Det er tilstrekkelig plass foran validatoren for rullestolbrukere. Det er ingen hjelpemidler for hørselshemmede eller synshemmede på validatoren.



Foto 11:  
Validatoren kan være vanskelig å oppfatte i motlys.

Forslag utbedringer:



Høytaler og taktil skrift



## Konklusjon og anbefaling

### *Hovedløsning med ramper (figur 1, side 16)*

+

Gir tilgjengelig for alle brukergrupper  
Enklere å drifte enn heisløsning

-

Ikke tilstrekkelig plass på plattformen for rampe  
Lange veier å gå  
Kan ikke beholde hovedakse gjennom bygget  
Utfordring i forhold til atkomst til eiendom i vest

### *Hovedløsning med heis (figur 2, side 17)*

+

Gir tilgjengelighet for alle brukergrupper  
Mindre terrenngrep enn ved rampeløsning  
Mulig å komme opp på plattform

-

Vanskelig å innpasse i forhold til bygningsvolumet og eksisterende trappeløp fra bygget – bygningen er også verneverdig  
Risiko for driftsproblemer

For å gi tilgjengelighet til alle brukergrupper til stasjonen må trappene suppleres med en trinnfri atkomst. Å utbedre atkomsten gjennom stasjonsbygget innebærer utbedringer knyttet både til terrenget utenfor bygget (døren ligger høyere enn terrenget), trapp og heis inne i bygget (hensyn til vern av bygg) samt de byggetekniske utfordringene dette innebærer.

Ny atkomst som ikke påvirker bygget bør etterstrebes. Etablering av rampe er en løsning som gir økt tilgjengelighet til flere brukergrupper og ved å knytte denne til eksisterende gangvei vil rampen oppleves som en naturlig atkomst til stasjonen, snarere enn en tilleggsløsning.

For å komme opp på plattformnivå foreslås det å etablere en heis fra plattformundergangen. Etablering av heis forutsetter en driftsikker innebygd løsning. Heisløsning vil sikre bevegelseshemmede tilgang til plattformene.

Å beholde inngangen gjennom stasjonsbygget er ønskelig ut fra hensynet til tydelige inngangssoner og orienteringsevne. Aksen fra undergangen og ut gjennom døren er et tydelig grep som gir oversiktighet. Ved etablering av en ny atkomstløsning på vestsiden av bygget forutsettes det derfor at det skiltes særlig godt og entydig, og at det settes opp orienteringsplaner på begge sider av stasjonsbygget.

Utbedring av plattformundergangen bør av hensyn til lokale utfordringer knyttet til grunnvann, ikke gjennomføres før en har undersøkt stasjonsområdet nøyere med hensyn til grunnvannstand, mulige utfordringer og sikringstiltak.

## Prioriteringsliste

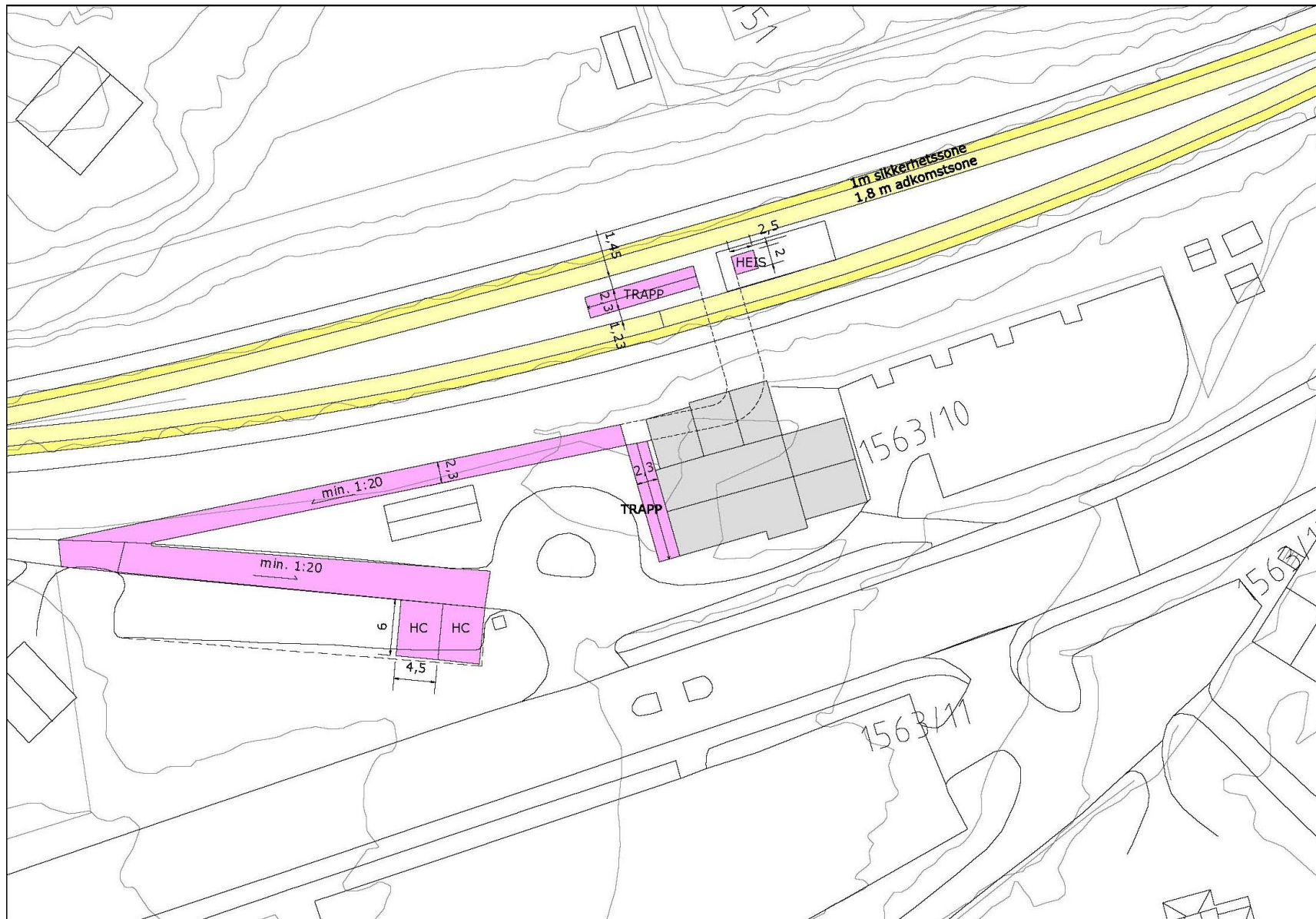
Prioritering av tiltak er gjennomført ut fra en faglig vurdering og i samråd med Bærum kommune og referansegruppen. Prioriteringen er delt inn i strakstiltak og mer omfattende tiltak som forutsettes gjennomført over tid.

### Strakstiltak

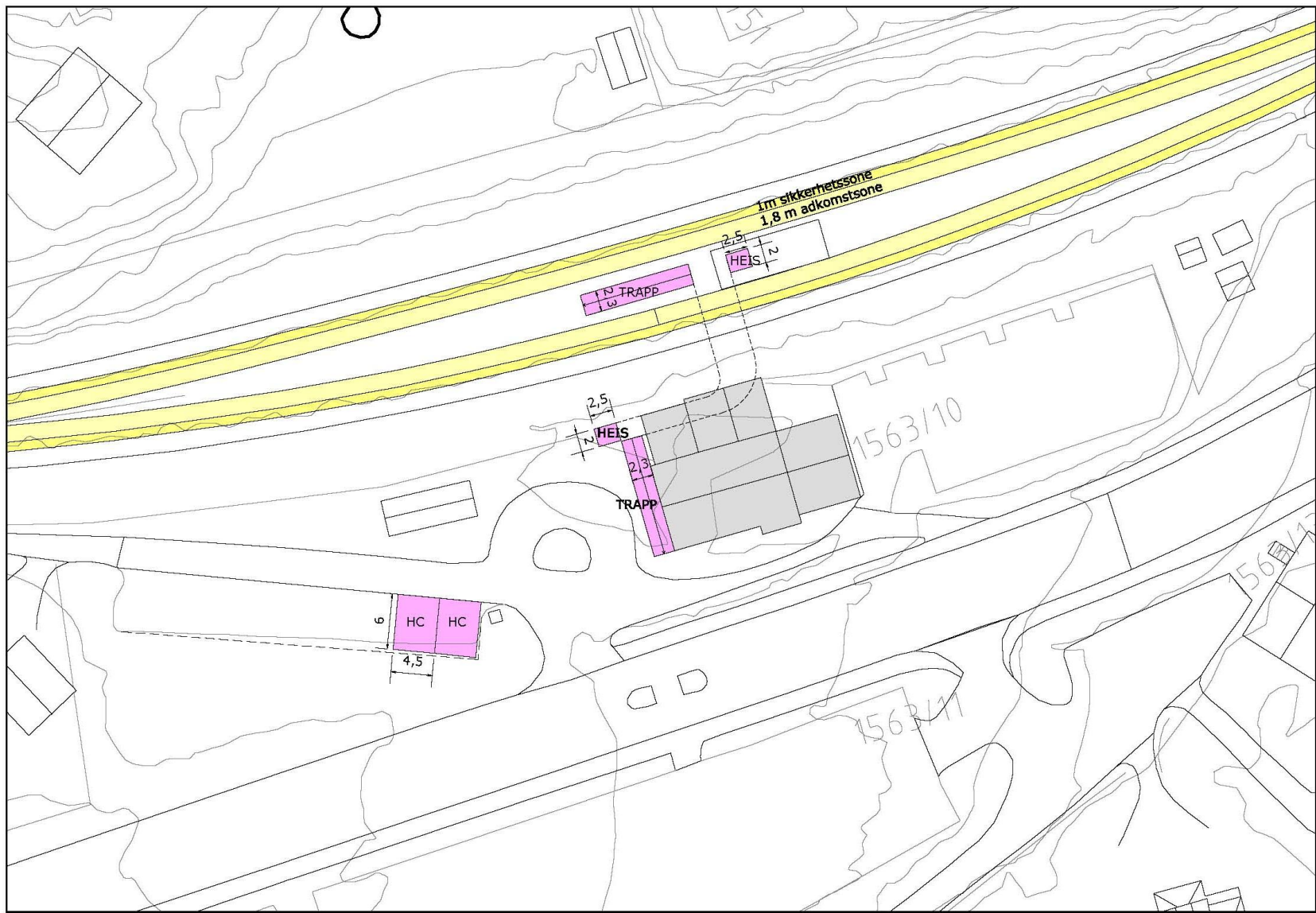
1. Utbedring av eksisterende trappeløp. Sammenhengende dobbelt rekkverk på begge sider. Merking av trappeneser og oppmerksomhetsfelt foran øverste og nederste trinn. Økt belysning.
2. Parkeringsplasser for forflytningshemmede på vestsiden av stasjonsbygget skiltes og oppmerkes
3. Taktil og visuell oppmerking av sperrelinjen på plattformkanten
4. Takoverbygg over benker

### Omfattende tiltak

1. Ombygging av hovedatkomstløsning. Heisløsning eller rampeløsning til forlenget utbedret plattformundergang under stasjonsbygget, og ny trapp på vestsiden av bygget Tydelig skilting til atkomsten.
2. Heis fra plattformundergang til plattform
3. Heve plattform til 76 cm



Figur 1: Forslag til hovedløsning for bedret tilgjengelighet for brukere med nedsatt funksjonsevne. Det foreslås etablert rampe fra parkeringsplass og kiss'n'ridesom benyttes eksisterende gangvei et stykke. Dette gir en integrert løsning som antas å bli benyttet som hovedløsning av brukere som ankommer fra gangveien. Ny utvendig trapp (med overbygg) etableres med tilnærmet samme startpunkt som rampe. Dagens atkomst via bygg tas vekk. Grått: eksisterende, lilla: nye tiltak, gult; krav til 2,8 meter sone på plattform.



Figur 2: Forslag til løsning som vil bedre tilgjengeligheten for brukere med nedsatt funksjonsevne, basert på heisløsninger. Heis etableres som eget bygg atskilt fra eksisterende bygg. Kulvert forlenges på nederste nivå og det etableres ny heis opp på plattformnivå. Grått: eksisterende, lilla: nye tiltak, gult; krav til 2,8 meter sone på plattform.

## Sjekkliste

	Ja/Nei	Kommentar
<b>GENERELT OM STASJONEN</b>		
Navn: <b>Blommenholm</b>		
Kommune: Bærum		
Jernbanestasjon		
- Betjent stasjon		
- Ubetjent stasjon	X	
<b>STASJONSOMRÅDET GENERELT</b>		
Er stasjonsområdet logisk og intuitivt organisert	Ja	Kun en atkomst om logisk skilting
Er hovedatkomst tilgjengelig for alle	Nei	Kun trapp med barnevognsklie til perrong
Fungerer stasjonsområdet for personer med bevegelseshemming, orienteringshemning og miljøhemning	Nei	Ikke tilrettelagt med heis eller rampe. Ikke hjelpemidler for synshemmede
Er det sammenhengende ledelinjer som kan følges fra ankomsthall til plattformer	Nei	
Er det orienteringskart over stasjonsområdet og tilknytninger ved inn- og utganger	Nei	
Antall togpassasjerer per dag (NSB)	550-1500	
Finnes toalett eller HC - toalett	Nei	
<b>ATKOMST OG PARKERING</b>		
<b>ORIENTERING/SKILTING</b>		
Er skilting til stasjonen fra parkering og atkomstveier tydelig/tilstrekkelig	Ja	Skilting ned til undergang og til parkering



Finnes taktil skilting	Nei	
Har skilt som skal leses med avstand 2 meter høyde 1,4 – 1,6 meter	-	Ikke relevant
Finnes merking med stasjonsnavn mot alle hovedatkomster til stasjonen	Ja	Stasjonsbygget er skiltet tydelig
Finnes skilt med stedsnavn til reisende som ankommer stasjonen med tog	Ja	Flere på perrong
<b>ATKOMSTVEIER fra fortau</b>		
Er lang atkomstveier minst 1,8 meter bred og kort minst 1,4 meter bred	Ja	2 korte atkomstveier fra fortau >1,4
Er maks stigning på atkomstveien 1:20	Nei	1:4,5 og 1:6,1
Er alle nivåsprang som må forseres maks 2,0 cm	Ja	2 cm kant til belegningsstein foran stasjonsområdet
Er det sammenhengende naturlige eller kunstige ledelinjer til stasjonen	Nei	Kantstein begynner og slutter uten forbindelse til stasjonsbyggets inngang
Er overgangen til stasjonsområdet markert visuelt eller taktilt	Ja	Både visuelt og taktilt med belegningsstein
Er det allergifremkallende planter langs atkomstvei. Bjørk, burot, hassel, or.	Nei	
<b>ATKOMSTVEIER fra gangvei</b>		
Er lang atkomstveier minst 1,8 meter bred og kort minst 1,4 meter bred	Ja	Gangvei
Er maks stigning på atkomstveien 1:20	Ja	Tilnærmet flat
Er alle nivåsprang som må forseres maks 2,0 cm	Ja	
Er det sammenhengende naturlige eller kunstige ledelinjer til stasjonen	Ja	Kanstein
Er overgangen til stasjonsområdet markert visuelt eller taktilt	Ja	Både visuelt og taktilt med belegningsstein
Er det allergifremkallende planter langs atkomstvei. Bjørk, burot, hassel, or.	Nei	
<b>PARKERING</b>		
Er alle nivåsprang som må forseres maks 2,0 cm	Ja	

Er det jevnt dekke	Ja	Asfalt
Er det HC – parkeringsplass med størrelse 4,5*6 meter	Nei	Ikke avsatt plass til HC – parkering, men stor plass til varelevering
<b>KONSTRUKSJONER, ELEMENTER OG AREALER</b>		
<b>STASJONSBEBYGGELSE</b>		
Er det trinnfri inngang	Nei	Trapp opp til bygget
Er det taktilt/visuelt oppmerksomhetsfelt foran inngang	Nei	Belegningsstein markerer overgnagen, men ikke inngangen
Er det kontrast mellom inngang og fasade / er inngangen lett å finne	Ja	Bygningen stikker ut, men liten eller ingen fargekontrast
Er det tilstrekkelig bred passasje gjennom bygget	Ja	
Er hallen oversiktlig og lett å orientere seg i	Ja	Kun en mulig atkomstvei
Er det ledelinjer gjennom bygget	Nei	Men vegg kan benyttes som ledelinje
Er det kontrast mellom vegger og gulv	Ja	
Har bygget tilstrekkelig belysning (300 lux)	Nei	Belysningen er målt til 260 lux
Er dørene automatiske eller <20N	Ja	Automatisk, men ikke skyvedør
Er alle nivåsprang som må forseres maks 2,0 cm	Ja	Ingen trinn i selve bygningskroppen
Har alle dører minst 0,9 meter bredde	Ja	
<b>TRAPPER, HEIS, RAMPER</b>		
Finnes heis til plattform/ Atkomst for bevegelseshemmede	Nei	
Er plattform tilgjengelig kun med trapp	Ja	
Er det rampe til plattform	Nei	Kun barnevognsklie
Er trapper markert med taktilt og visuelt oppmerksomhetsfelt ved topp og bunn	Nei	
Er det taktil markering av trappeneser	Nei	

Er det visuell markering av trappeneser	Nei	
Er det håndlister på begge sider i to høyder, 0,7 og 0,9 meter	Nei	Ensidig rekkverk i en høyde
Går håndlist 0,3 meter forbi øverste og nederste ende av trapp	Nei	
Sammenhengende håndlister	Nei	Håndlistene går ikke forbi reposet i trappen
Er minste bredde mellom vanger 2,3 meter	Ja	
Er rampebredde på primæratkomst minst 2,3 meter	-	
Har rampe stigning maks 1:20	-	Barnevognsklie med stigning 54% (1:1,8)
Er det hvilerepos for hver 0,6m høydeforskjell på rampe	-	
Har rampe håndlister på begge sider i to høyder, 0,7m og 0,9m	-	
Går håndlister 0,3m forbi øvre og nedre del av ramper	-	
Er det taktil og visuell oppmerksomhetsfelt før øverste og nederste ende	-	
Er belegg i rampen sklisikkert og jevnt	-	
Er rampen godt opplyst uten å blende	-	
<b>PLATTFORM/PERRONG</b>		
Ligger holdeplassen på rett strekke	Nei	Holdeplassen ligger i kurve
Er kantstein/høyde på plattform 76 cm	Nei	
Er plattform øy minst 3,3 meter bred	Ja	
Er det visuell markering av overgangen mellom perrong og togspor	Ja	Gul linje
Er det taktil markering av overgangen mellom perrong og togspor	Nei	
Er det tilstrekkelig manøvreringsareal for rullestolbrukere	Ja	
Er sikkerhetssoner fri for hindre	Ja	

Finnes nødtelefon	Nei	Nødtelefon er plassert utenfor perrongen slik at man må krysse sporet
Er plattformen tilstrekkelig belyst	Ja	Armaturene står spredt
Har plattformen jevnt dekke	Nei	Høydeforskjeller i enden av plattformen markert med rekkverk
Er plattform snø/isfri vinterstid	Nei	Finnes ikke varme
<b>OVERGANGER OG UNDERGANGER</b>		
Er over/undergang lett å finne og skiltet	Ja	Skiltet fra parkering
Godt belyst minst 100 lux	50 lux	
Kontrast mellom vegger og gulv	Ja	
Finnes det ledelinjer/kantmarkeringer/kantstein	Nei	Men vegger kan benyttes som ledelinjer
Er bredde minst 1,7 meter	Ja	
Er høyde minst 2,3 meter	Nei	Høyde på laveste parti er målt til 2,15 meter
<b>SERVICEMØBLERING</b>		
Er det hvilebenker på stasjonen	Ja	
Har benkene setehøyde 45 – 48 cm	Ja	Høyde er målt til 47,5 cm
Har benkene armlener	Ja	
Har benkene rygg	Ja	
Har benkene gode kontrastfarger	Ja	
Finnes hvilemulighet under tak på perrong	Nei	Tilstrekkelig plass under tak for benker
Finnes leskur/tak	Ja	I forlengelse av trappehuset, validator er plassert rette innenfor
Er leskur minst 2*2 meter	Ja	
Er det askebeger på perrongen	Nei	
<b>INFORMASJON OG KOMMUNIKASJON</b>		

<b>RUTEINFORMASJON PÅ STASJONEN</b>		
Finnes ruteinformasjon oppslått	Ja	Gul plakat
Finnes taktil ruteinformasjon	Nei	
Er ruteinformasjonen med minst 0,5 cm store bokstaver	Ja	
Er ruteinformasjonen belyst	Nei	Ingen belysning i plakat eller ved perrongbelysning
Har ruteinformasjonen høyde mellom 140 og 160 cm	Nei	Øverste ruteinformasjon har høyde 2,08 meter
Kan alle komme inntil informasjonen	Ja	Ingen hindringer foran
<b>BILLETTKJØP</b>		
Er billettsalg / automat / validator plassert logisk og lett synlig	Ja	
Er området ved billettsalg belyst	Ja	
Kan rullestolbrukere komme bort til automatene	Ja	
Er det oppstillingsplass 1,6*1,6 meter foran billettautomat	Ja	
Finnes det automater med blindeskrift/taktil eller snakkende	Nei	
Er høyde på betjeningspanel 80 - 110 cm	Ja	Høyde på validering er målt til 1 meter
<b>INFORMASJONSFORMIDLING</b>		
Finnes informasjonsformidling foruten rutetabell	Ja	Over høytaleranlegg
Finnes sanntidsinformasjon/ dynamisk informasjonsformidling	Nei	
Finnes informasjonsformidling over høytaler	Ja	
Finnes teleslynge eller lydusj	Nei	



## Referanser

- Veiledning til Teknisk forskrift til Plan- og bygningsloven 1997, 4. Utgave mars 2007
- Tilgjengelige uteområder, Norges handikap forbund, 1998
- Veileder publikumsbygg, Trondheim kommune, 01.09.2005
- Håndbok 232 Tilrettelegging for kollektivtransport på veg, Statens vegvesen, 2008
- Veileder universell utforming, Bærum kommune, 2009
- Handlingsplan for tilgjengelighetsprogrammet BRA 2006 – 2009, Samferdselsdepartementet
- Tilgjengelighetsmal, Deltasenteret, desember 2001
- Bygg for alle, Statens byggt tekniske etat og Husbanken, 2004
- Tilgjengelige bygg og uteområder, Norges handikapforbund, 2004
- TSI – Interoperabilitet i Europa, Samferdselsdepartementet, 28.07.2006
- Tilgjengelighetsguide, Norges Blindforbund
- Tilgjengelighet for alle Status 2007, Ruter/AS Oslo Sporveier, 2007
- Ledelinjer i gategrunn, SINTEF rapport A02337, Liv Østedal og Terje Lindland, 18.12.2002
- Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne, 01.01.2009
- Ledelinjer og kollektivtransport, Samferdselsetaten, 2008
- IB-St Stasjonshåndbok, Jernbaneverket, 2003