

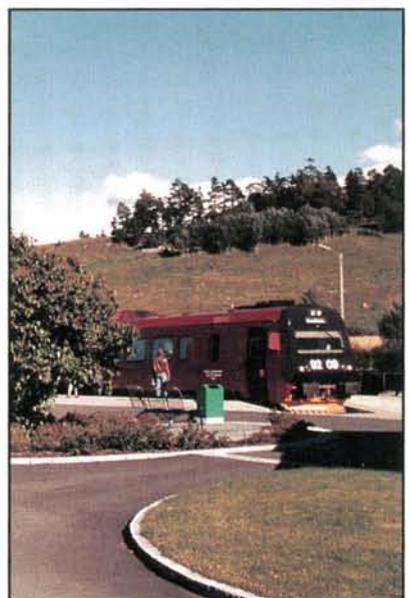
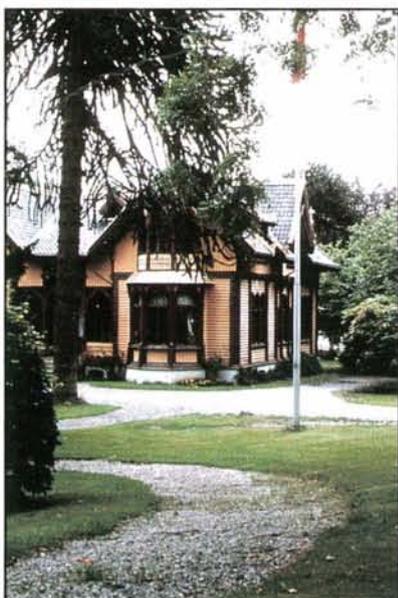
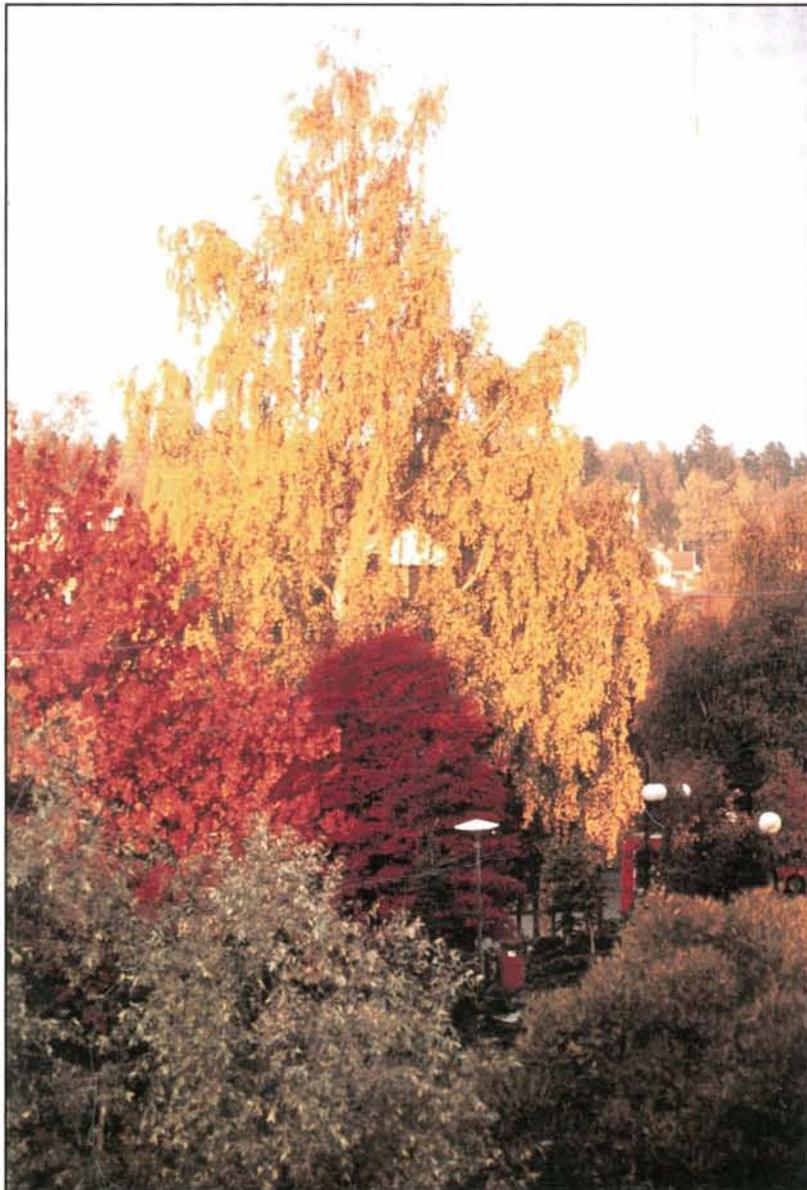
Jernbaneverket  
Biblioteket

# Stasjonsmiljø

Statusrapport om stasjonenes utanlegg, samt diskusjonsgrunnlag  
for valg av fremtidig strategi for bedre stasjonsmiljøer.

Utarbeidet av:

Avd. ark. Christian Wesenberg, Landskapsarkitekt MNLA ved NSB Eiendom Arkitektkontoret

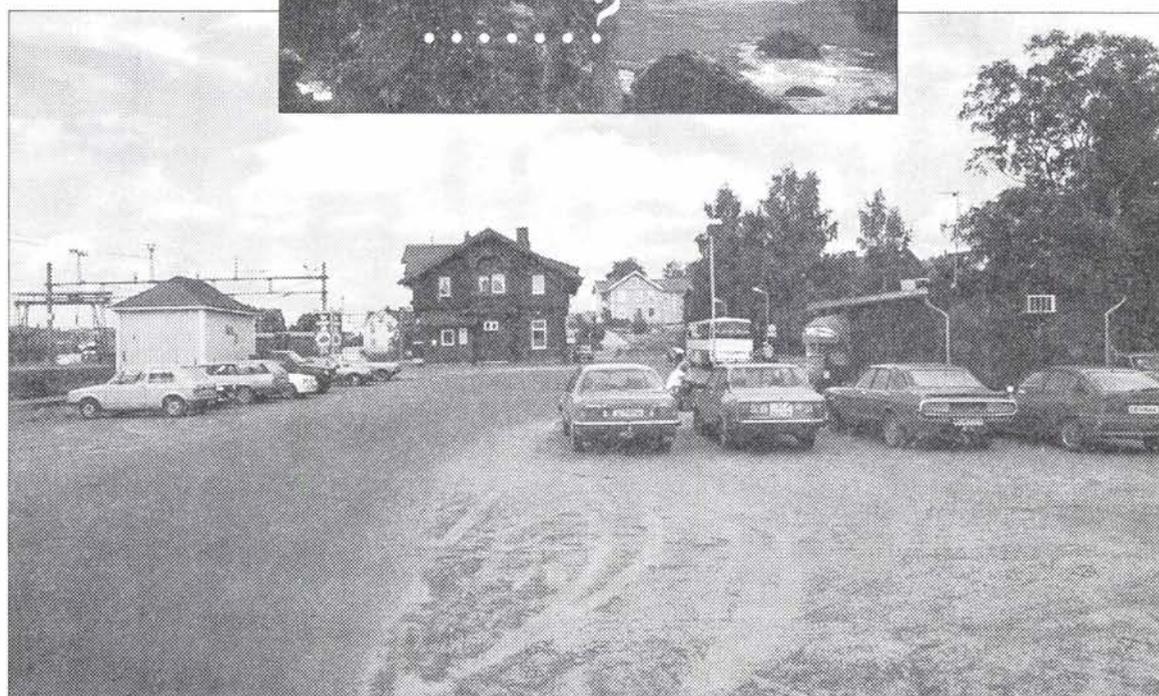
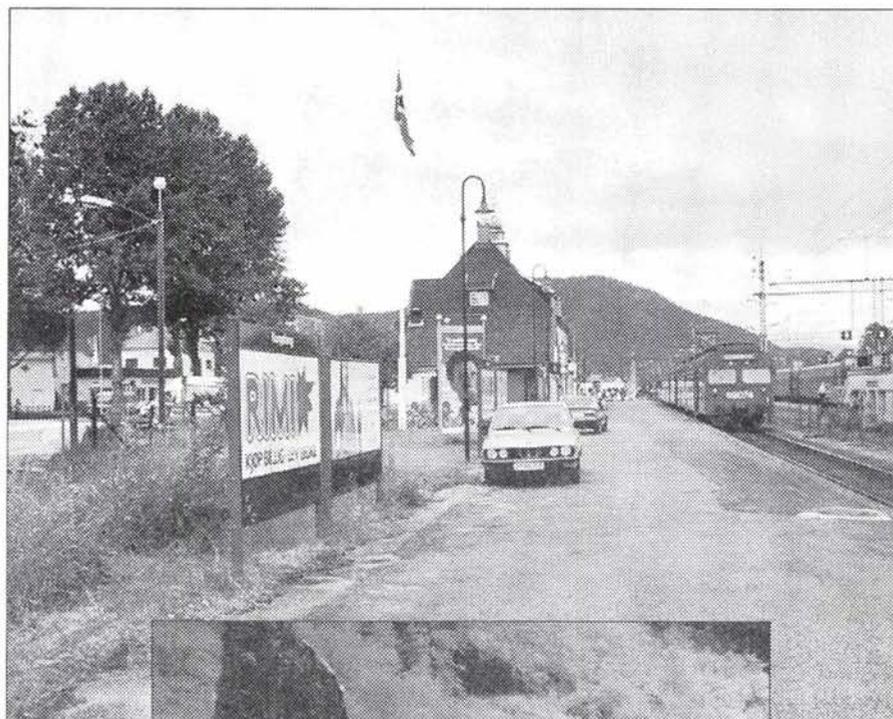


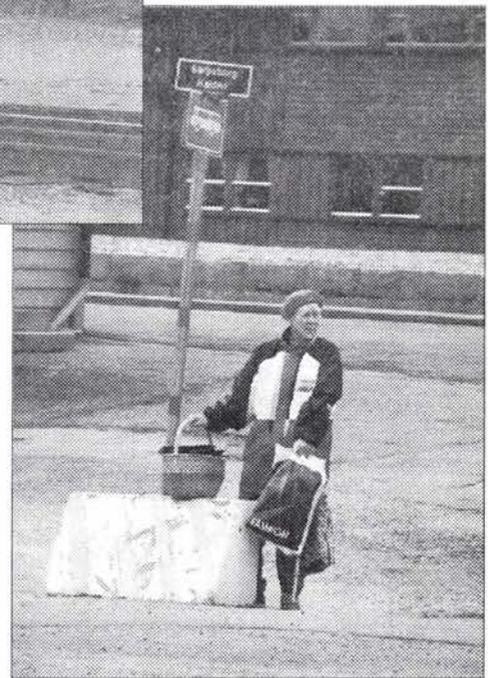
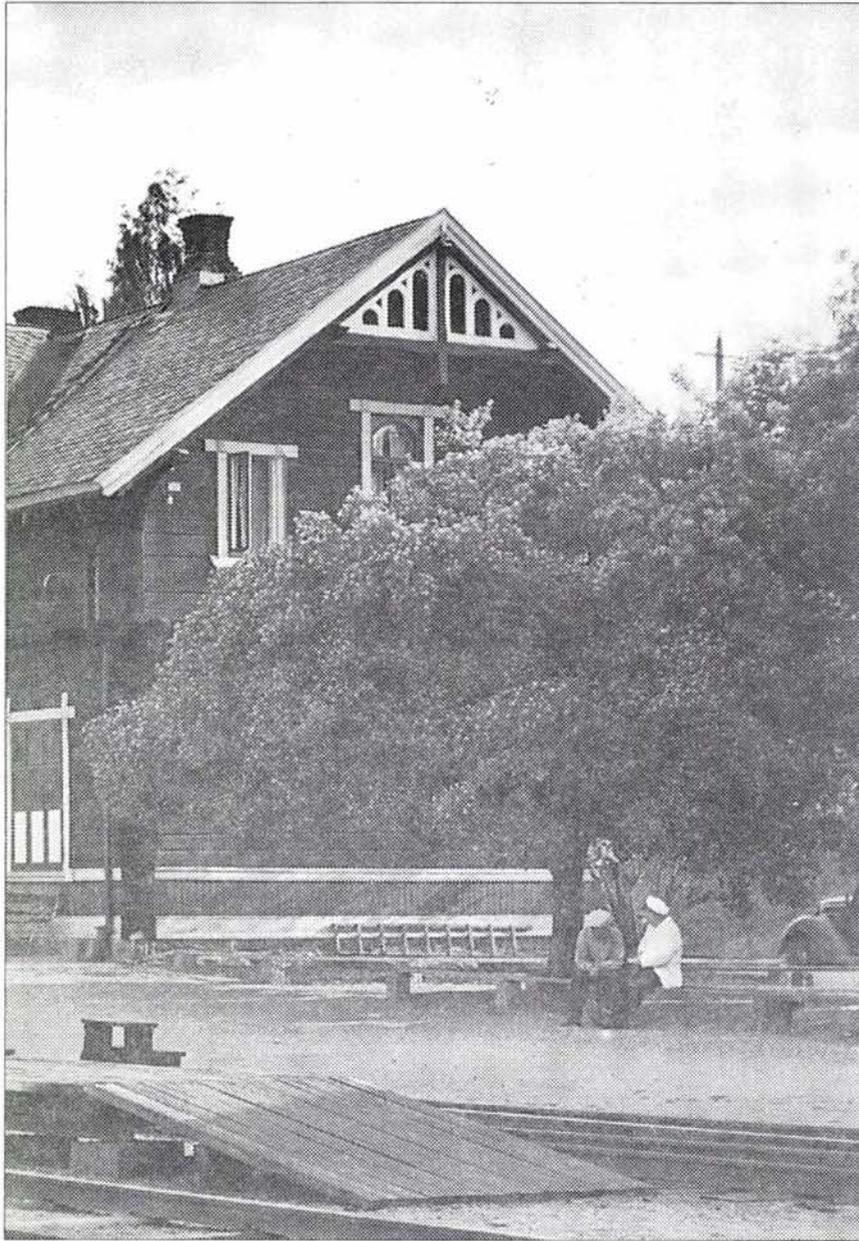
*Bildene er omtalt inne i rapporten.*

# Stasjonsmiljø

2. opplag







Møtestedet Lunner stasjon ca 1950. (Arkiv: NSB Jernbanemusèet). Rakkestad stasjon i 1994 til høyre. (Foto: Ola Bettum).

## FORORD

Alt for mange stasjoner rundt i landet har etterhvert fått et goldt og skjemmende utemiljø.

Under arbeid med hovedoppgaven «Jernbanens stasjonsparker», fikk jeg et innblikk i hvordan stasjonsmiljøene var før og hva de betydde for menneskene. Hovedoppgaven skildrer og forklarer den utviklingen jernbanens stasjonsparker gjennomgikk fra 1860-årene og frem til 1990.

Arbeidet brakte meg i kontakt med mange mennesker i og utenfor NSB. Folk fortalte med iver hvordan jernbanestasjonen fungerte som samlingspunkt før i tiden. De praktfulle stasjonsanleggene med stasjonsbygninger og stasjonspark var fine rammer for sosialt samvær.

Ettersom stedene vokste til rundt stasjonene viste det seg at jernbanen hadde lykket i å gjøre stasjonen til et sentralt sted også i folks bevissthet. Mange har derfor fine minner knyttet til sin stasjon. Det er med vemod de ser forfallet og den mangelfulle miljøsatsingen som preger stasjonene i dag.

Nye tider stiller nye krav til utformingen. Det er imidlertid ingen grunn til å neglisjere et godt miljø av den grunn. Med bevissthet og god planlegging kan de ulike funksjonene på en stasjon kombineres i et godt, moderne og helhetlig miljø.

I dette arbeidet bør NSB ta med seg ånden fra tidligere tider. Vi kan gjøre dagens og fremtidens stasjoner til et hyggelig møtested for de reisende. Med et slikt miljø kan stasjonene være med på å trekke flere kunder til jernbanen.

Det var disse tankene som brakte meg inn i mitt arbeide for NSB. Hovedkontoret i Eiendomsdivisjonen hadde sett at noe måtte gjøres med utearealene på stasjonene. På bakgrunn av dette ble jeg engasjert ved NSB arkitektkontoret fra 1. januar 1993.

Opgaven jeg ble satt til er to-delt. Jeg arbeider både med konkrete prosjekter på stasjonsanlegg rundt i landet, samt et strategisk arbeid for stasjonenes uteanlegg.

Denne rapporten er en fase i det strategiske arbeidet. Rapporten søker å sette stasjonenes uteanlegg på dagsorden i NSB. Den anbefaler også en strategi for å få stasjonsutvikling til å fungere best mulig i forhold til uteanleggene.

For å gjøre denne rapporten mest mulig lettlest og tydelig, har jeg valgt å legge vekt på bruk av fotos og andre illustrasjoner. Gode og dårlige eksempler som er trukket fram på denne måten, skal belyse problemstillinger som vil gjelde for mange steder rundt i landet. Det er mange momenter som kan ha gjort at et uteanlegg er blitt godt eller dårlig. Det er derfor et ønske at en diskusjon ikke fokuserer for mye på de enkelte eksemplene, men heller på de generelle problemstillingene de tar opp.

Ut fra dette er det også uvesentlig hvem som står bak

de ulike anleggene. I noen tilfeller har jeg heller ikke angitt hvor bildene er tatt. Der ikke annet er notert er imidlertid fotoene og illustrasjonene utført av forfatteren i 1993 og 1994.

Det strategiske arbeidet har også bestått i å knytte en anleggs- og tilstandsregistrering for vegetasjon til en slik registrering for andre elementer i NSBs eiendommer. Hittil har vegetasjonsregistreringen stort sett blitt utført av to studenter fra Norges Landbrukshøgskole på Ås (NLH).

Dessuten arbeider jeg med et forslag til en skjøtelsesplan for stasjonene. Dette er koblet opp mot et system som utarbeides av Norsk Anleggsgartnermesterlag og Institutt for Landskapsplanlegging - seksjon Landskapsarkitektur ved NLH.

Den andre delen av mitt arbeide ved NSB arkitektkontoret består i å prosjektere stasjonsområder. Jeg har bidratt på ulike måter ved arbeide på følgende stasjoner: Hønefoss, Skogn, Sandvika, Skatval, Stjørdal, Verdalen, Hommelvik, Mosjøen og Kolbotn.

Gjennom prosjektarbeidet har jeg fått større kunnskap om moderne stasjonsanlegg. På mange av disse stedene fikk jeg anledning til å vise noen av tankene jeg har gjort meg omkring utforming av stasjonenes uteanlegg. Noen av disse stasjonene er derfor trukket frem som eksempler i rapporten.

I forbindelse med arbeidet med de løpende prosjektene har jeg diskutert det strategiske arbeidet med ulike personer i NSB systemet. Jeg har også tatt kontakt med andre for å få synspunkter og innhente informasjon.

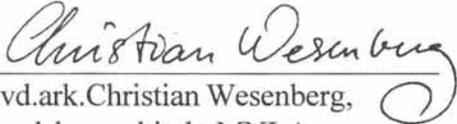
Dette har vært nyttig. Samtidig innså jeg at det kanskje var best å legge frem en helhetlig rapport som så kunne være utgangspunkt for en diskusjon. Derfor har jeg ventet med å ta systematisk kontakt i NSB-systemet til rapporten nå foreligger. Jeg håper at alle relevante parter vil delta i en slik drøfting av fremtidens strategi for stasjoners utearealer.

Jeg vil med dette takke de som har bidratt så langt i form av innspill, arbeidsinnsats og informasjon. En spesiell takk til forvaltningssjef Eivind Moe og overarkitekt Ivar Lykke i Eiendom for tillitten dere har vist meg, gode innspill og stor tålmodighet med mitt arbeid. Takk også til Tone Stenstad og Siv Elin Erdal i Eiendom for hjelp med redigering.

Til deg som leser denne rapporten:

Takk for oppmerksomheten og god lesing!

NSB Eiendom Arkitektkontoret 06.03.95

  
Avd.ark.Christian Wesenberg,  
Landskapsarkitekt MNLA.

## SAMMENDRAG

Denne rapporten søker å vise hvordan god stasjonsutvikling henger sammen med god og bevisst formgiving av hele stasjonsområdet. Dessuten foreslår rapporten en strategi for å få dette til.

Stasjonens utanlegg er det første som møter kundene i deres kontakt med jernbanen. Her vil NSB gi signaler til nåværende og potensielle kunder i hvilken grad selskapet satser på miljø og på kvalitet i alle deler av reisen.

NSB har hatt tradisjon for gode utanlegg. Det startet med de første jernbaneselskapene fra midten av forrige århundre. Utanleggene var dengang en del av en helhetlig satsing som skulle gi folk et positivt bilde av toget som reisemåte. De flotte stasjonsanleggene med stasjonsplass, perrong, stasjonsbygninger og stasjonspark innenfor en ramme av store trær, fungerte som et møtested i by og bygd.

På grunn av nedgangstider for jernbanen, har NSB vært preget av pessimisme i en periode på 25-30 år. Som mye annet i NSB har stasjonenes utanlegg derfor mistet sin tidlige prakt.

I de senere årene har samfunnet sett at toget har flere fordeler spesielt i miljøsammenheng. Dette har ført til at det igjen hersker fremtidstro og optimisme i NSB. Det blir satset på flere plan for å gjøre jernbanen til et godt alternativ for de reisende. Som et ledd i dette er det blitt utviklet et stasjonsutviklingsprogram. Dette programmet fremhever blant annet god tilgjengelighet og et godt og trivelig miljø på stasjonene som målsetninger.

I stasjonsutviklingsprogrammet blir det også framhevet at stasjonen skal utgjøre en helhet. Til tross for dette er det i de siste årene som regel ensidig blitt satset på stasjonsbygninger og perrongbelegg. Resten av stasjonsområdet er gjerne blitt liggende igjen ubearbeidet.

I de tilfeller da det prisverdig nok er blitt gjort noe med utanlegget, er resultatet alt for ofte blitt mangelfullt med hensyn til estetikk, komfort og/eller tilgjengelighet for kundene. For stramme rammer og/eller for lave ambisjonsnivåer i ulike prosjektfaser kan være grunner til dette.

Det er viktig at NSB får gjennomført det man faktisk ønsker å oppnå med stasjonene. Det er derfor behov for et oppfølgingsapparat for anlegg og skjøtsel av stasjoners utanlegg. Problemstillinger kan da for eksempel være: Holder anlegget mål med hensyn på tilgjengelighet, komfort og et estetisk miljø for de reisende? Er anleggets kostnader på lengre sikt forsvarlig med hensyn på stasjonskategori? Er anlegget anlagt på en slik måte at NSB har ressurser til å holde standarden på anlegget slik man ønsker over tid?

En viktig forutsetning for et vellykket resultat, synes å være at ansvar for skjøtsel og alt anlegg av stasjonenes uteområder blir samlet i en divisjon. Ansvarsfordelingen for stasjonsområdene har nok ikke falt godt på plass etter divisjoneringen.

I dag er ansvaret for drift, vedlikehold og utvikling av stasjonene fordelt på tre divisjoner. Dette har gitt en mangel på sammenheng i planlegging av de ulike arealene på stasjonen. Dessuten en manglende koordinering mellom anlegg-, skjøtselskostnader.

Etter en drøfting av ulike alternativer for ny ansvarsfordeling, anbefales det at Banedivisjonens (Bane) ansvar på stasjonen innskrenkes til å gjelde skinner og banelegemet som bærer skinnene, samt teknisk anlegg tilknyttet kjøreveien. Eiendomsdivisjonen (Eiendom) får ansvar for alt annet areal på stasjonen.

I tillegg til arealet Eiendom har ansvar for i dag, vil fremtidig ansvarsområde også omfatte perronger, driftsarealer, sikkerhetssoner. Ansvaret vil også omfatte plassering og opparbeiding av broer, underganger og overganger på stasjonen. Dette medfører en oppdeling mellom linje og stasjonsanlegg, som ikke behøver å være identisk med det økonomiske skillet mellom kjørevei og trafikkvirksomhet.

På denne måten blir all stasjonutvikling samlet i en divisjon. Det blir enklere for Persontrafikkdivisjonen (Persontrafikk) å få oppfylt målsetningene i stasjonsutviklingsprogrammet med en samtalepartner på dette området.

Etter en avtale med Eiendom kan Bane og Persontrafikk fremdeles utføre oppgaver på stasjonene utenfor sitt ansvarsområde. Det vil imidlertid være Eiendom som har det overordnede ansvaret.

Samlet konsernledelse for Bane og Eiendom sikrer en koordinering mellom de to divisjonene som fremdeles vil være nødvendig etter en slik ny arbeidsfordeling.

Når ansvarsfordelingen er foretatt, står NSB foran ulike oppgaver i forbindelse med utanleggene. Økonomien vil bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres og hvor fort dette kan skje.

På mange prioriterte steder trengs det en total ombygging av utanlegget. Opprusting av stasjonsområder kan imidlertid foregå skrittvis etter en overordnet plan for stasjonen. Det kan også vurderes hvilke arealer på stasjonen som skal få en intensiv opparbeiding.

En anleggs- og tilstandsregistrering er allerede satt igang i Eiendom. Denne kan danne grunnlag for reparasjon av anleggselementer, før et planmessig skjøtselsprogram for utanlegget settes ut i livet.

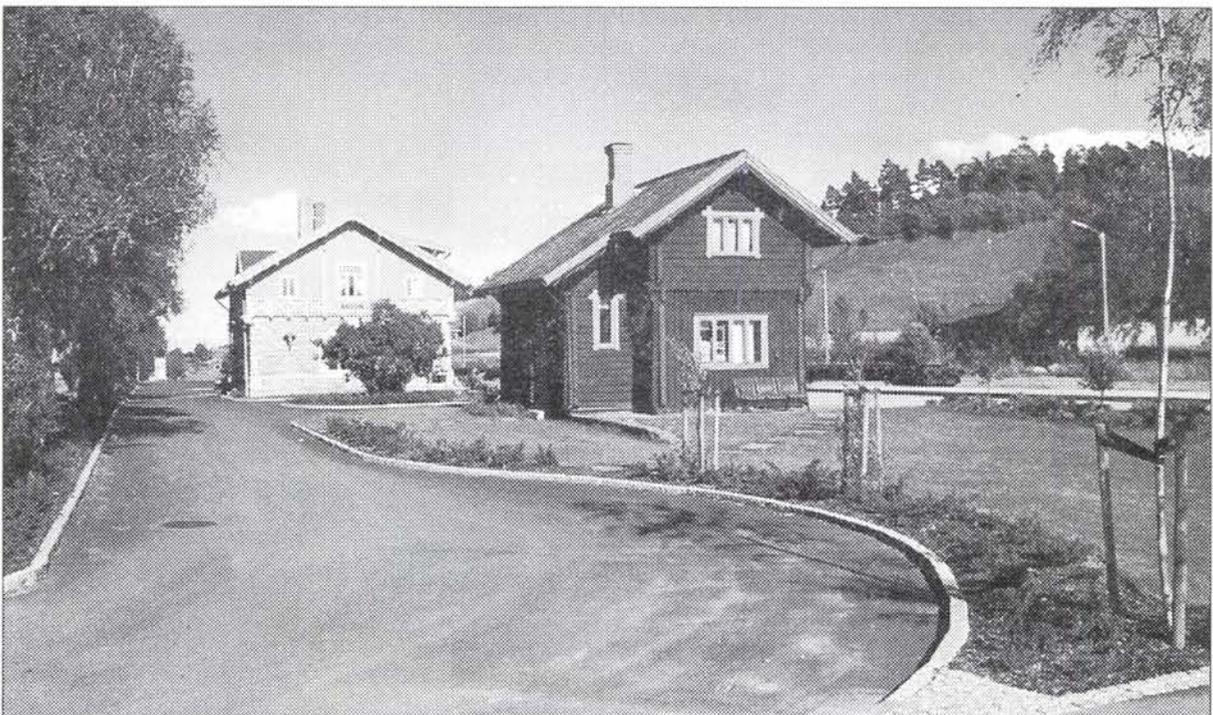
Det faglige skjøtselsarbeidet bør utføres av innleide gartnere, mens andre oppgaver slik som plenklipping kan utføres av hvem som helst; for eksempel stasjonsbetjeningen, eller andre. Arbeidene bør kontrolleres av kompetente krefter i NSB.

Målet er at flere vil reise med toget. Stasjonsmiljøet må inngå i et samlet jernbaneprodukt der kvalitet er et gjennomgående trekk. Gode stasjonsanlegg vil være en god markedsføring i lokalmiljøene av jernbanen som et miljøvennlig transportalternativ.





*Før: Frem til sommeren 1993 var uteanlegget på Skogn stasjon et rufsete område som var dekket av grus og tilfeldige rester etter et tidligere uteanlegg.*



*Etter: En opprusting av Skogn har gitt en god tilgjengelig stasjon som er vakker og tiltalende og der oppholdet oppfattes som lystbetont. Stasjonen er blitt et møtested i lokalmiljøet.*

## INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord s. 7

Sammendrag s. 8

Innledning s. 12

### 1 Stasjonsparkene - den stolte tradisjonen som forsvant s. 13

- 1.1 Pionertiden; ca 1860 - 1900 s. 14
- 1.2 Stor utbygging; ca 1900 - 1945 s. 16
- 1.3 Modernisering; ca 1945 - 1960 s. 18
- 1.4 Nedgangsperiode; ca 1960 - 1990 s. 20
- 1.5 Omstilling; ca 1990 - 1994 s. 22
- 1.6 Erfaringer å ta med videre s. 24

### 2 Gode stasjonsmiljøer - noe for NSB? s. 25

- 2.1 Vårt felles utemiljø har betydning for menneskers velvære s. 26
- 2.2 Stasjonsområdene kan trekke kunder s. 30
- 2.3 Stasjonenes uteanlegg i forhold til målsetninger for stasjonsutvikling s. 31
- 2.4 Oppsummering s. 32

### 3 Utvikling av stasjonens uteområder s. 33

- 3.1 Hvordan kan ulike arealer på stasjonene behandles? s. 34
  - 3.1.1 Stasjonen i forhold til stedet s. 34
  - 3.1.2 Stasjonens fasade s. 39
  - 3.1.3 Adkomst til stasjonen s. 42
  - 3.1.4 Sykkelparkering s. 46
  - 3.1.5 Bilparkering s. 48
  - 3.1.6 Bussholdeplass s. 51
  - 3.1.7 Drosjeholdeplass s. 54
  - 3.1.8 Av- og påstigning s. 55
  - 3.1.9 Stasjonsbebyggelse s. 56
  - 3.1.10 Stasjonsplass s. 60
  - 3.1.11 Kjøre- og gangforbindelser på stasjonene s. 62
  - 3.1.12 Perrong s. 66
  - 3.1.13 Utendørs venteplasser s. 71
  - 3.1.14 Andre stasjonsarealer s. 74
- 3.2 Bruk av vegetasjon på stasjoner s. 77
- 3.3 Utstyr på stasjonen s. 83
- 3.4 Oppsummering s. 86

### 4 Forslag til ny ansvarsdeling på stasjonene s. 87

- 4.1 Dagens ansvarsfordeling s. 88
  - 4.2 Utvikling av stasjonenes uteanlegg - noen konsekvenser s. 89
  - 4.3 Skjøtsel av stasjonenes uteanlegg - noen konsekvenser s. 94
  - 4.4 Sammenheng mellom anlegg og skjøtsel s. 96
  - 4.5 To alternativer for ny ansvarsdeling s. 97
  - 4.6 Drøfting av de to alternativene s. 97
    - 4.6.1 Fordeler med Bane som ansvarshavende s. 97
    - 4.6.2 Ulemper med Bane som ansvarshavende s. 98
    - 4.6.3 Fordeler med Eiendom som ansvarshavende s. 98
    - 4.6.4 Ulemper med Eiendom som ansvarshavende s. 98
  - 4.7 Konklusjon s. 98
-

## 5 Stasjoner mot en frodig fremtid? s. 99

- 5.1 Arbeidsoppgaver i stasjonenes uteanlegg s. 100
- 5.2 Anleggs- og tilstandsregistrering s. 100
- 5.3 Reparasjon av anleggselementer s. 100
- 5.4 Planmessig oppgradering av stasjonenes uteanlegg s. 102
  - 5.4.1 Etableringsvedlikehold s. 105
- 5.5 Skjøtsel etter fastlagte beskrivelser s. 106
- 5.6 Oppfølging av stasjonsområdenes anlegg og skjøtsel s. 108

## Avslutning s. 109

## Kilder s. 110

---

## INNLEDNING



Jernbanen ble en suksess helt fra starten i forrige århundrede. Menneskene hadde fått en anledning til å forflytte seg relativt raskt over lengre avstander på land. For å vinne folkets hjerter for jernbanen ble det satset på en helhetlig jernbanereise der velvære for passasjerene var høyt prioritert.

I denne ånden ble stasjonene langs de første jernbanelinjene i landet rene praktanlegg. Landets fremste arkitekter ble brukt til å tegne stasjonsbygninger, og landets fremste formgivere innen gartnerkunsten ble brukt for å tegne parkanlegg. Parkene inngikk fra starten i en helhetlig plan for stasjonen.

Stasjonen ble rammet inn av store trær. Dette ser vi rester av på mange stasjoner i dag. Innenfor denne rammen foldet stasjonen seg ut med ulike stasjonsbygninger, stasjonsplass, hesteparkering («hesterække»), porter, plener, blomster, busker og trær, hageganger og perong. Det var også lysthus av vegetasjon der de reisende kunne sitte i skyggen mens de ventet på toget.

Etterhvert som byer og tettsteder vokste til rundt stasjonene ble stasjonsanlegget et samlingspunkt i lokalmiljøene. Stasjonene med deres praktfulle bygninger og parker var en fin ramme for sosialt samvær.

De reisende satte pris på datidens stasjonsmiljøer. Dette kan vi se ved at både bygningsarkitekturen og landskapsarkitekturen på stasjonene ble viktige trendsettere utover landet. Stasjonsparkene var de første offentlige parkene utenfor de store byene, og hageinteressen spredte seg til stadig flere etterhvert som jernbanen vokste fram.

På grunn av manglende skjøtsel forfalt parkene frem mot den andre verdenskrigen. Etter krigen ble jernbanen modernisert. Dette omfattet også en modernisering av jernbaneparkene og en ny organisering av vedlikeholdet.

Fra begynnelsen av 1960-tallet begynte bilen å dominere som fremkomstmiddel. På lengre strekninger ble det etterhvert vanligere å reise med fly. Fremtidstroen som jernbanen hadde ridd på ble snudd til motgang og pessimisme. I de neste 25 - 30 årene gikk NSB derfor på sparebluss. Jernbanelinjer og stasjoner er lagt ned,

og det ble investert lite i rullende materiell og infrastruktur. Jernbanestasjonenes utanlegg mistet også sin fordums prakt.

I dag har jernbane fått høyere status igjen. Utbygginger rundt i Europa har vist at jernbanen har fremtiden for seg. Nå har mange innsett at jernbane er en miljøbesparende måte å frakte mennesker på. Samtidig er toget et effektivt befordringsmiddel, særlig rundt de store byene. Dette har ført til at det hersker fremtidsoptimisme i NSB. Troen på at NSB kan vinne nye kunder har kommet tilbake. Investeringsnivået har derfor økt noe fra ca. 1990.

Opgaven for NSB består derfor i å endre folks reisevaner bort fra privatbil og fly og over til tog. Her kan vi lære noe fra de tidlige jernbaneselskapene som skapte en begeistring rundt toget. Nå som den gang bør det satses på et bredt felt. I denne forbindelse arbeides det stadig med å forbedre produktene og tilpasse NSB til markedet.

Bedre punktlighet, god service og komfort for de reisende er viktige stikkord i denne forbindelsen. Det blir også satset på gjennomtenkt design og god bygningsarkitektur. I denne satsingen på kvalitet ligger stasjonenes utanlegg dessverre langt etter. Faren er at inntrykket av jernbanen vil halte dersom kundene møter stasjonsområder som ikke holder mål. God planlegging av stasjonsområdene vil avspeile en omtanke og forståelse for de reisendes behov og velvære. Stasjonene med utanlegg bør derfor inn i en helhetlig satsing på jernbane i Norge.

«Ny kurs for jernbanen - NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994-1997» gir retningslinjer for stasjonene. Av rapporten fremgår det at «*Sterk utnyttelse av arealene omkring stasjonene på banesystemene er trukket frem som viktige tiltak for å nå sentrale transport og miljøpolitiske mål.*» og at «*Bygningsanleggene som knytter seg til stasjonen, er viktige fordi plattform og stasjon er det første som møter kundene.*». Retningslinjene bør gjelde et helhetlig stasjonsmiljø fordi kundenes opphold på stasjonen både foregår utendørs og innendørs. Sterk utnyttelse bør bety at NSB er bevisst på hva de ulike arealene benyttes til.

Stasjonen med stasjonsbygning og utanlegg ligger gjerne sentralt til i byer og tettsteder. Med de eiendommene NSB besitter har de mulighet til å påvirke tettstedsutviklingen, slik at jernbanen som transportalternativ kommer bedre til sin rett innenfor gode tettstedsmiljøer.

I kulturmeldingen «St. meld. nr. 61 Kultur i tiden» nevnes det forøvrig at NSB har vært og har mulighet til å bli et lokomotiv i arbeidet med å bedre arkitektur og design.

Målet må være å skape stasjoner som gir en rik opplevelse for folk innenfor et godt og helhetlig miljø. På denne måten vil flere få et positivt forhold til jernbanen, og dermed benytte toget oftere.

Del 1

## Stasjonsparkene

– den stolte tradisjonen som forsvant

**De følgende avsnittene viser hvordan stasjonene utviklet seg fra steder med parkmiljøer til steder uten sjel. Det blir lagt vekt på hva vi kan lære av dette i forhold til skjøtsel og utvikling av fremtidens stasjonsmiljøer.**

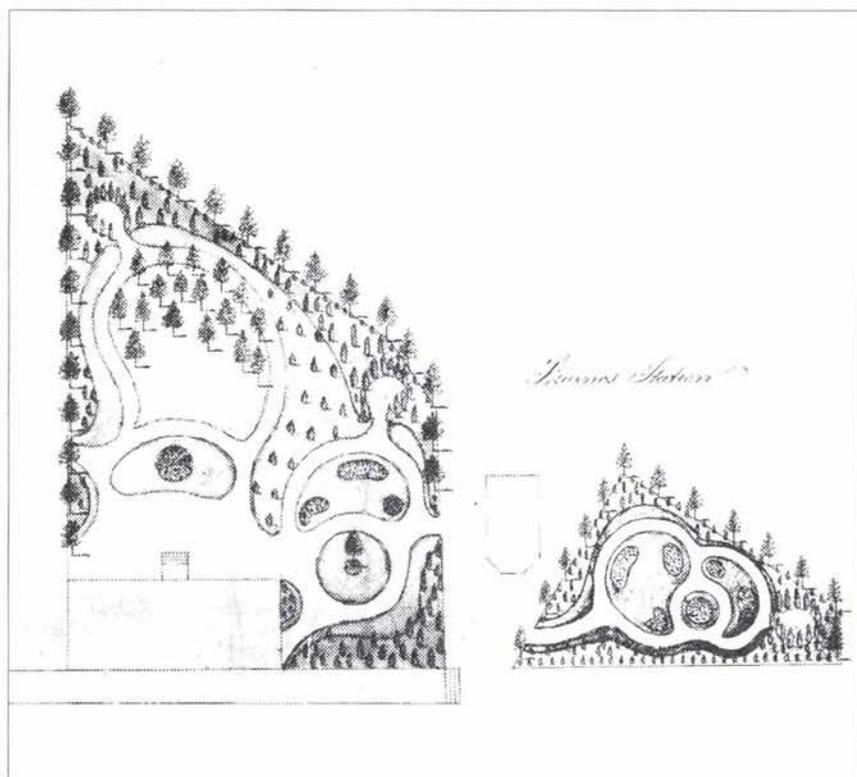
## 1.1 Pionertiden; ca 1860 - 1900

Periodens typiske stasjonsanlegg besto gjerne av stasjonsbygninger, stasjonsplass, perrong og stasjonspark. Det hele var rammet inn av beplantning med store trær. Mange steder hadde også stasjonsmesteren sin private hage på stasjonen.

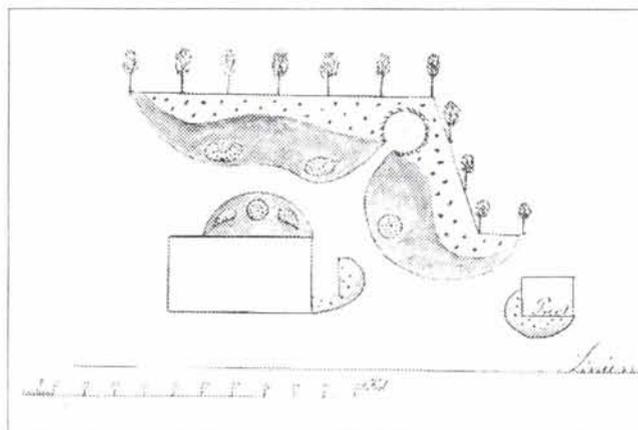
Stasjonsparkene fra denne tiden var romantiske med slyngende stier, vekslende vegetasjon og lysthus. Meningen var at de reisende skulle promenerere i dem mens de ventet på toget, og at de dermed skulle trives med å være på stasjonen. Derfor var det parker på de aller fleste store og små stasjoner som ble bygget i denne perioden.

De romantiske parkene krevde mye skjøtsel, spesielt fordi hagegangene måtte lukes og kantene stikkes. Beplantningen var gjerne også av den mer vedlikeholds-krevende typen. I denne perioden var imidlertid oppfølgingen av skjøtselsoppgavene god nok. Stasjonsanleggene fremsto derfor som velstelte praktanlegg.

Gartnerene var tilknyttet hver enkelt banestrekning, som frem til 1880-årene var underlagt forskjellige jernbaneselskaper.



Plan fra 1863 over stasjonsanlegget på Skarnes.  
Sporet nederst på bildet.  
(Plan: ukjent, Arkiv: Eia).



Skjeberg stasjon. (Plan: Cederholm ca 1880, Foto: Utlånt fra Jernbanemuseet på Hamar).





*Bildet fra den restaurerte parken på Breidablikk ved Stavanger illustrerer hvordan også stasjonsparkene fremsto i forrige århundre. (Se fargebilde side 2. Foto: O. Fosså i Byggekunst 6/92.)*

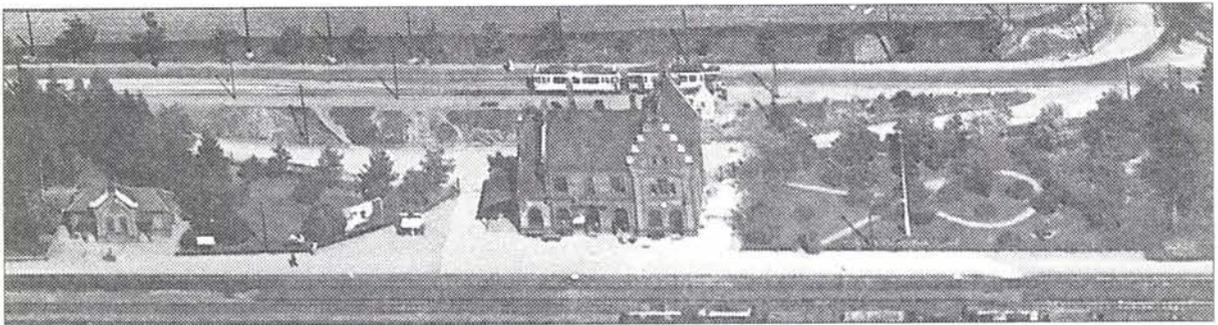
## 1.2 Stor utbygging; ca 1900 - 1945

Det ble anlagt parker på stasjonene langs de mange nye jernbanestrekningene.

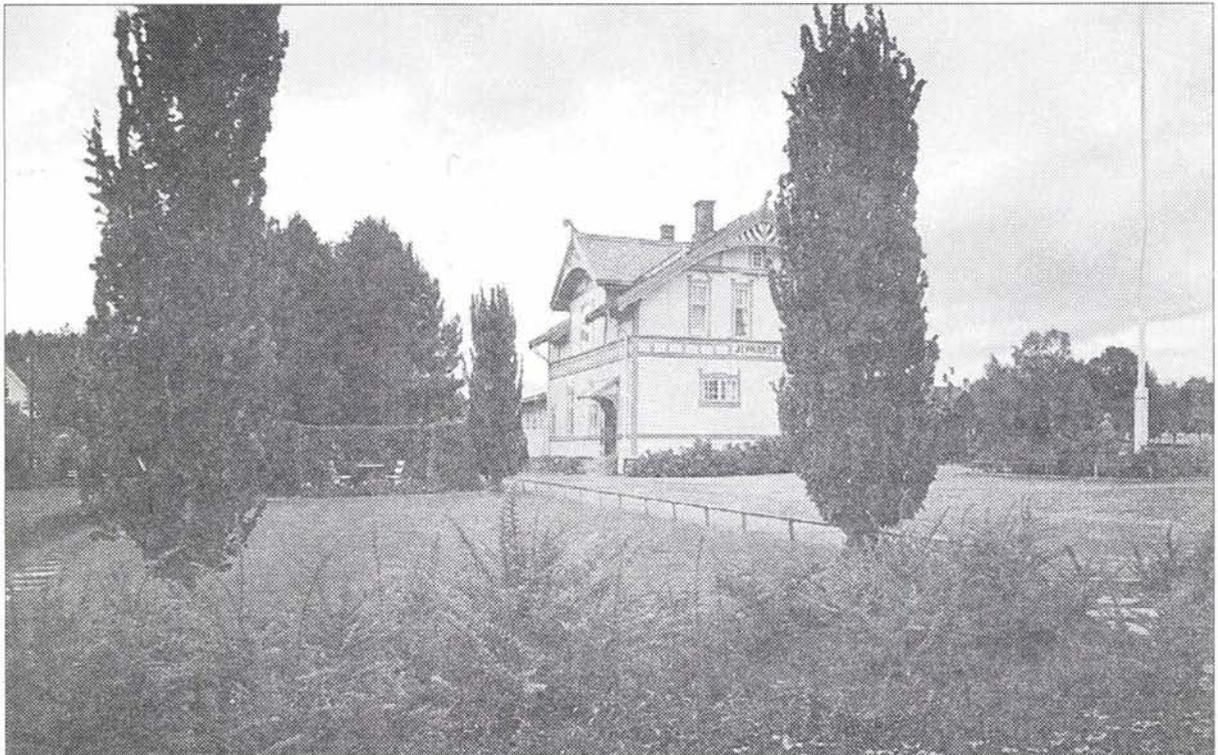
De nye parkene stilte fremdeles store krav til skjøtsel, og gartnertjenesten ble ikke oppgradert tilsvarende for å møte større arbeidsmengde. Resultatet var at mange anlegg forfalt. Det har det selvfølgelig vært vanskelig å skaffe bilder av. Men dette er gjengitt i både muntlige og skriftlige kilder.

Samtidig ble det mange steder brukt mye ressurser på å holde store bed med utplantingsplanter. Dette arbeidet sto ofte ikke i forhold til stasjonenes betydning og de midlene som ble stilt til rådighet.

Gartnertjenesten var fremdeles ulikt organisert og bemannet fra distrikt til distrikt. Stasjonsmesteren hadde ansvar for løpende skjøtsel slik som plenklipping, løvraking osv.

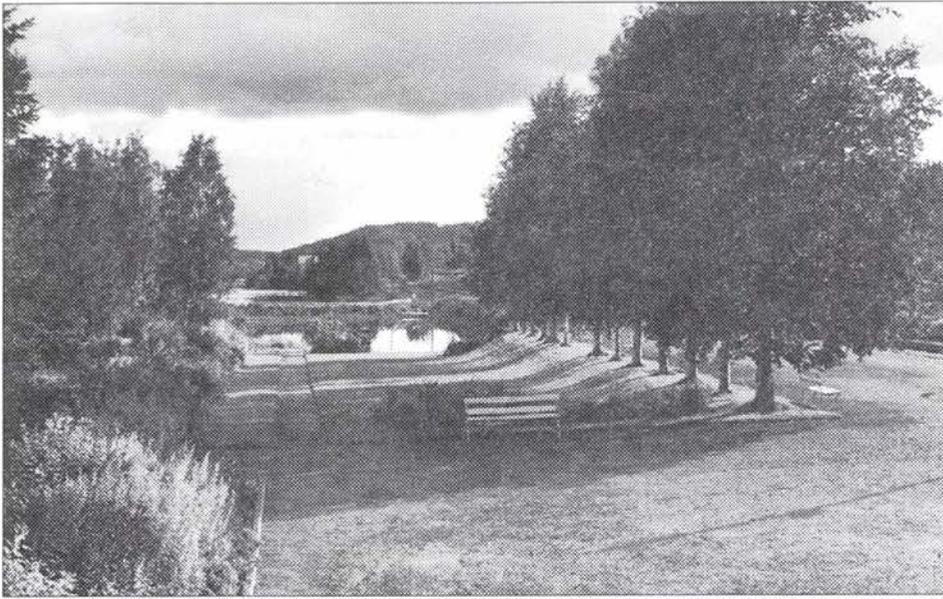


Stasjonsanlegg med park på Grepsen stasjon i 1935. (Foto: Widerøes flyveselskap, Arkiv: Oslo Bymuseum).

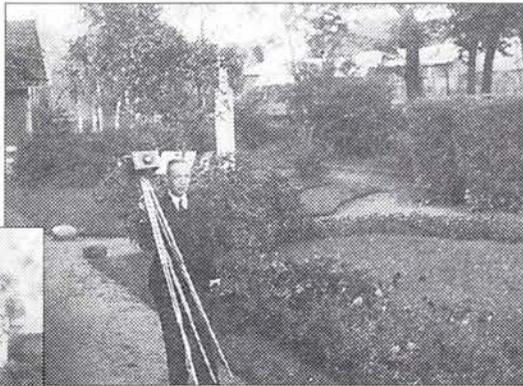
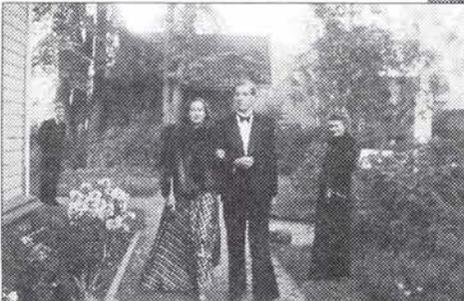


Den stramme stasjonsparken på Jevnaker stasjon. (Foto 1956 Normann, Arkiv: Eia).

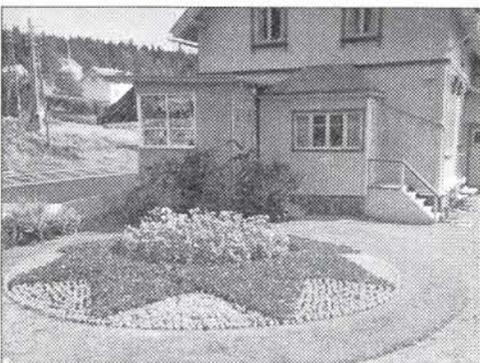




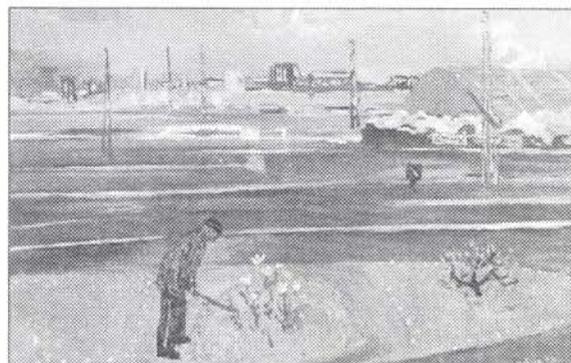
*Parkanlegget på Eina stasjon ned mot Einaffjorden.  
(Foto: Overgartner Trygve Andersen)*



*Fra stasjonsmester-datterens bryllup i stasjonshagen på Vestby i 1945.  
(Foto: ukjent, Arkiv:Johnsrud)*



*Bed på Meråker stasjon i 1937 med 1355 utplantingsplanter. (Foto: Sorten, Eia)*



*«Jernbane og blomster»  
(Maleri Reidar Aulie 1943)*

### 1.3 Modernisering; ca 1945 - 1960

Etter den annen verdenskrigen ansatte NSB overgartner, som omorganiserte gartnertjenesten og gjorde den mer enhetlig over hele landet. Hver banestrekning skulle ha en gartnerformann, med en fast gartnerstab. I høyseongen ble det tatt inn ekstrahjelp etter behov. I tillegg ble det ansatt distriktsgartner i de distriktene som hadde eget gartneri. Gartnertjenesten reiste rundt og tok seg av skjøtselsoppgaver som krevde fagkompetanse.

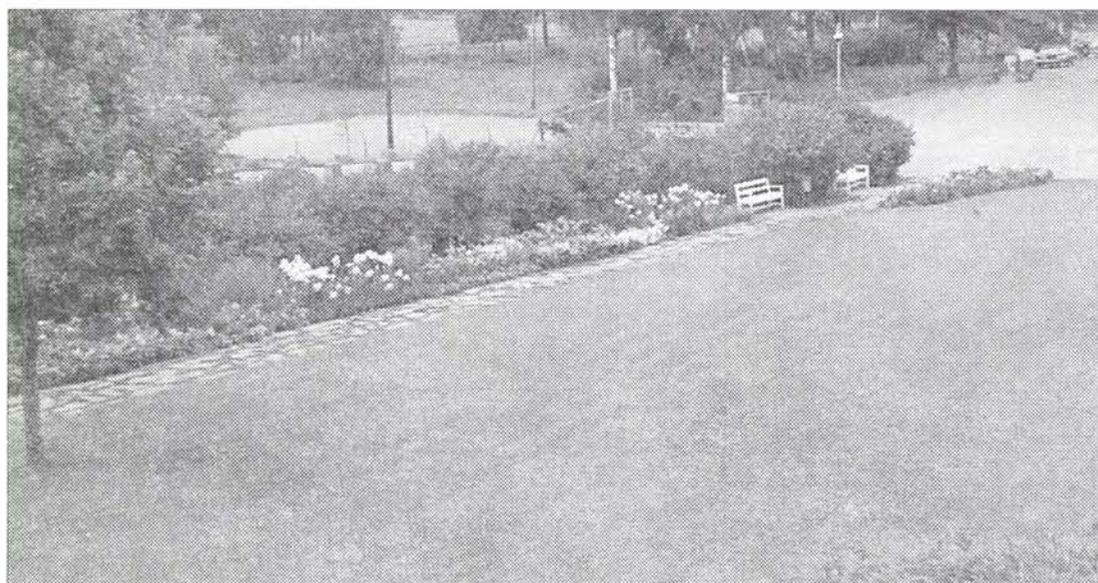
Det ble også foretatt en omlegging og modernisering av de aller fleste av de gamle skjøtselskrevende parkanleggene. De nye anleggene skulle ha hellelagt sitteplass henvendt mot toget og perrongen, en sammenhengende plen, blomstrende busker og en hellegang langs stauderabatter. Det hele var rammet inn av store trær fra de gamle parkene.

Stasjonsbetjeningen skulle fremdeles ta seg av de løpende skjøtselsoppgavene som plenklipping og løvraking. En intern konkurranse «blomstersmilet» skulle inspirere stasjonsbetjeningen til å prioritere sine oppgaver i forbindelse med uteanlegget. Diplomet «for vakker og velstelt hageanlegg» ble delt ut av overgartner Andersen, generaldirektør Stokke og redaktør Strøm i Vårt Yrke.

Alt dette førte til at stasjonene blomstret opp og fremsto som velstelte. I perioden 1951 til 1961 fikk 298 ulike stasjoner diplom.

Mange artikler i lokalaviser viser at de reisende satte stor pris på denne blomstringstiden for jernbasteasjonene.

«En blomst til Steinsrud stasjon også, for har du sett hvordan menneskevennlige og skjønnhetselskende sjeler har pyntet til de kjedelige berghyllene der? Du sitter i kupèen; halvdøsen av monoton jernbanerytme og tålmodig venting mens stasjonene gjør sitt arbeide, og så flammer det plutselig opp foran deg, som en touche fra et janitsjarorkester i godt humør, gylne og røde og grønne strofer i sommerkåt rytme.»  
(Hamar Amstidene/ Vårt Yrke 1956)

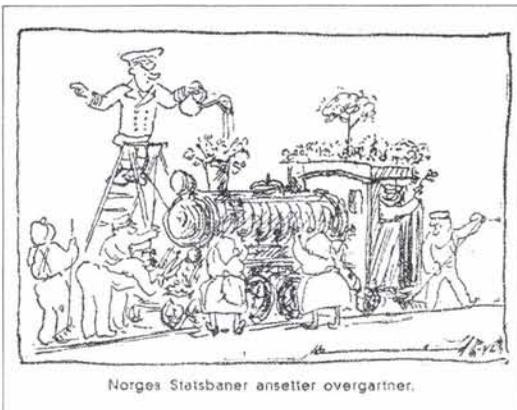
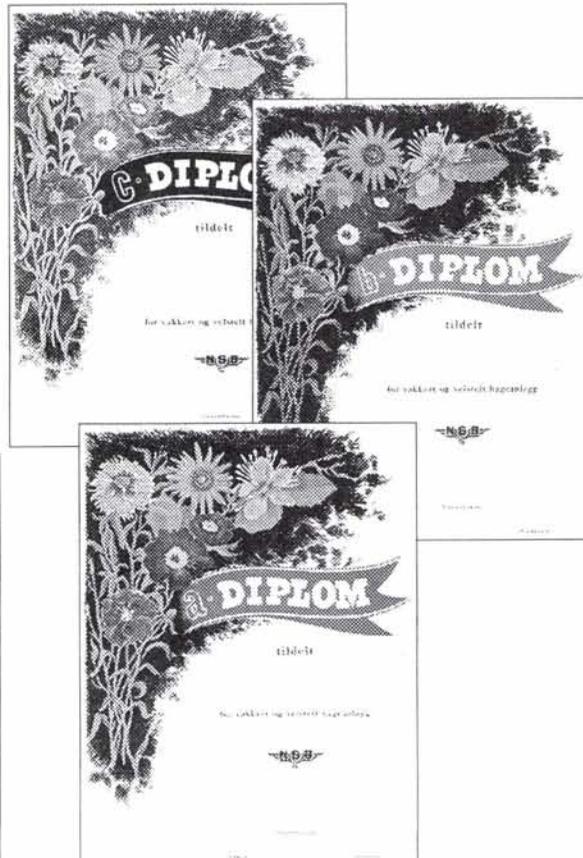


Stasjonsparken på Jessheim med stor plen, hellegang og sitteplass i en ramme av stauder og busker.  
(Foto: Myrvold i 1961, Plan: Overgartner Trygve Andersen).



Sitteplass på Sira stasjon. (Foto: Ukjent, Arkiv: Jernbanemuseet. Plan: Overgartner Andersen).

Blomstersmilet's c-,  
b- og a-diplomer  
«for vakkert og  
velstelt hageanlegg».



Norges Statsbaner ansetter overgartner.

Gosta Hammarlund i Dagbladet, 1946.

#### 1.4 Nedgangsperiode; ca 1960 - 1990

Automatiseringen førte til at det etterhvert ble færre ansatt ved stasjonene. Dermed ble det mindre tid for stasjonsbetjeningen til å ta seg av det løpende utvendige skjøtselsarbeidet. Ingen andre tok over oppgavene, og gartnertjenesten ble ikke styrket.

Fra 1966 fikk gartnertjenesten også oppgaven med å kontrollere vegetasjonen langs jernbanelinjene. Etterhvert tok dette arbeidet mesteparten av gartnerenes tid, mindre og mindre tid ble brukt til skjøtsel ved stasjonene.

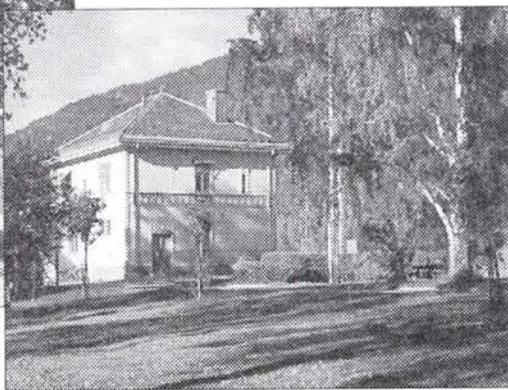
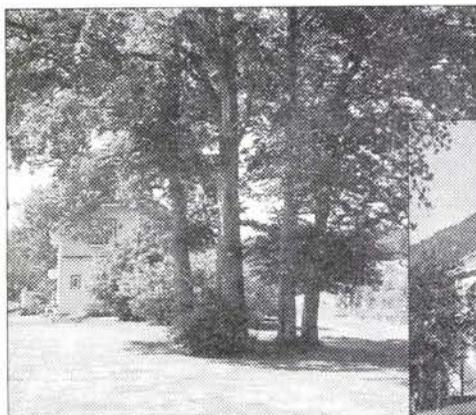
Parkene ble forenklet for å tilpasse seg dette. Den nye overgartneren fikk fjernet skjøtselskrevende busker og blomsterplanter. På denne måten fikk han reddet mange parker, som dermed fremsto som sammenhengende plenflater med store trær.

De store plenene og andre vegetasjonsarealer ble gjerne betraktet som reserve-arealer der man planløst kunne sette opp garasjer, etc-hus og brakker.

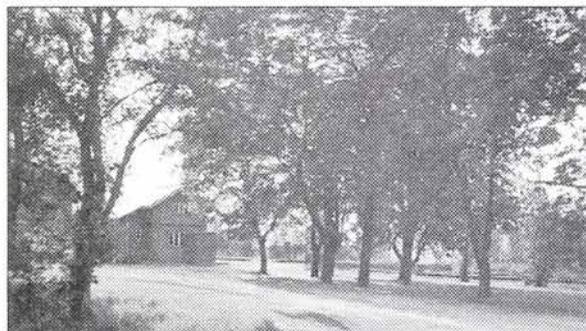
Mye av det gode miljøet forsvant også der NSB satset for å tilpasse seg den lokale busstrafikken. Bussholdeplasser ble opparbeidet uten tanke på hvordan stasjonen skulle oppleves av de reisende. Daværende overgartner Sverre Steine skrev i 1964 en artikkel for Norsk Telegrambyrå der han advarte mot utviklingen:

*«Når det gjelder stasjonene, har vi det forhold at den lokale rutebiltrafikk mange steder øker, og store plasser - ofte asfalterte - blir da anlagt i umiddelbar nærhet til parkering for busser som skal bringe de reisende videre. Oftrer vi ikke omgivelsene omtanke, vil inntrykket bli temmelig goldt.»*

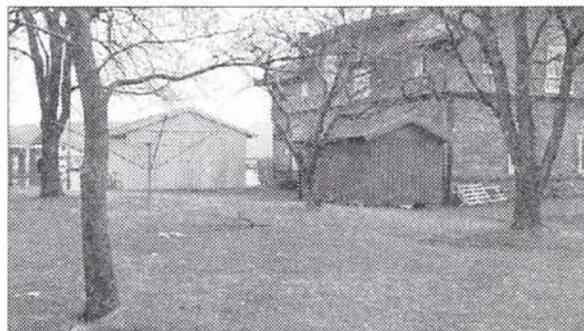
Når vi ser dette i ettertid må vi si at Steines advarsel var berettiget, men at den dessverre ikke fikk noen følger. Etterhvert ble parkeringsplasser anlagt på samme måten. Parkeringsplasser este utover plener og beplantning. Store trær som kunne ha skapt intimitet og skygge på parkeringsplassen, ble som regel fjernet.



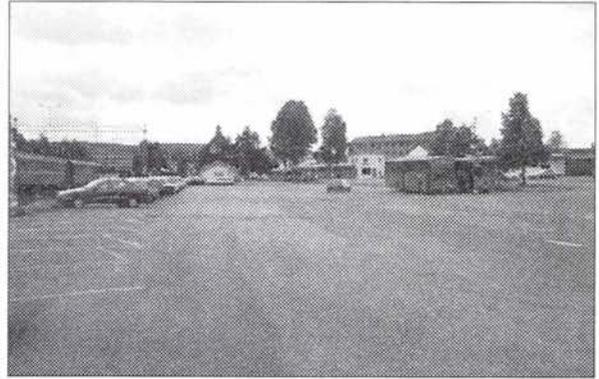
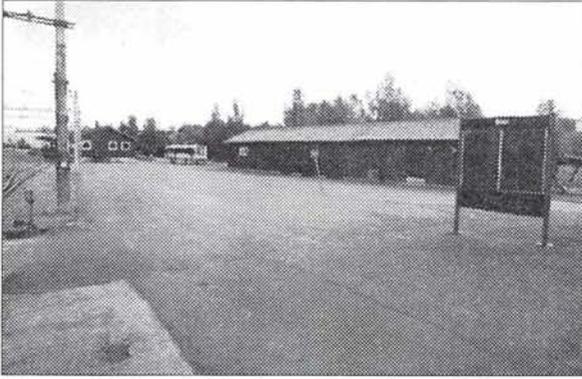
*Parkanleggene ble forenklet med plener og store trær.  
(Venstre foto: Solås)*



*Trærne gir fin opplevelse. (Foto: Solås).*



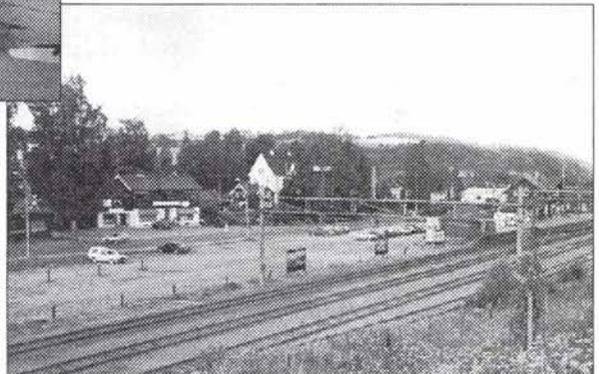
*Stasjonspark som reserveareal.*



*Store golde bussholdeplasser som gjerne flyter sammen med perrong og parkeringsplasser.*



*Parkeringsplassene este planløst utover vegetasjonsarealer og parker, og ble som regel anlagt uten tanke for det helhetlige miljøet. (Foto: Kjerkereit).*



## 1.5 Omstilling; ca 1990 - 1994

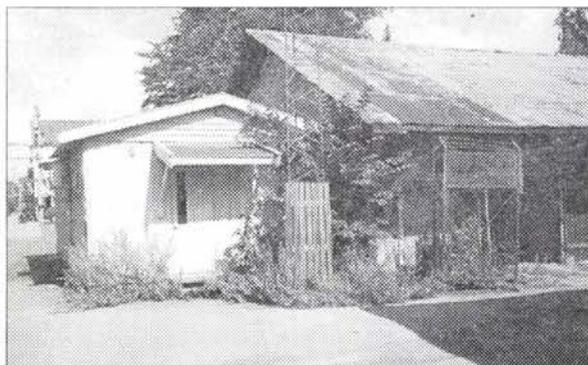
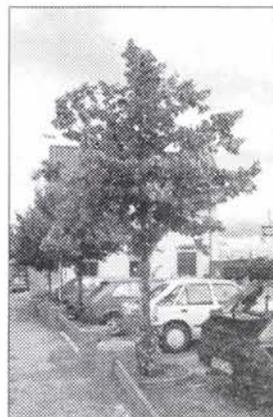
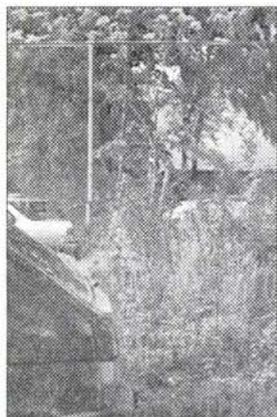
I de siste årene med ny satsing på jernbanen er det satt igang ombygging av stasjonsområder. En riktig og viktig intensjon med dette har vært å bedre tilgjengeligheten. Opprustingene blir imidlertid ofte foretatt med for lavt ambisjonsnivå når det gjelder estetikk og helhet. Resultatet blir tekniske minimums-miljøer der mennesker, i dette tilfellet NSB kunder, får en fremmedgjort og bortkommen følelse.

Detaljer og avslutninger i uteanleggene blir tydeligvis løst under byggeprosessen. Uten ambisjonsnivå for helheten, er disse ofte blitt banale lappverk.

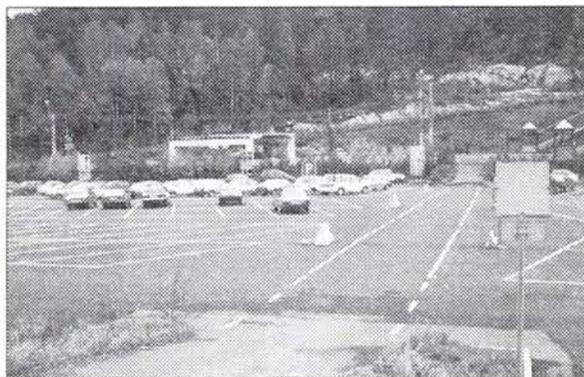
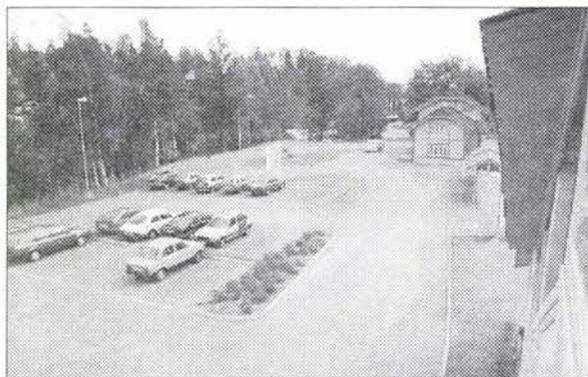
Det blir heller ikke satt av nok midler til snømåking.

Dette betyr at alt for få personer skal ta seg av snørydding på alt for mange stasjoner. Derfor ønskes det som regel en så enkel utforming av stasjonsanlegget som mulig. Det betyr store åpne asfaltflater.

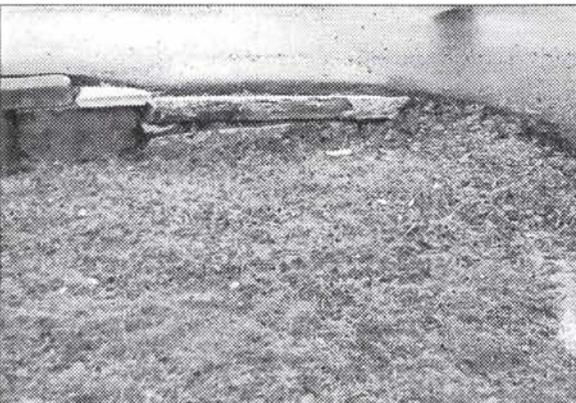
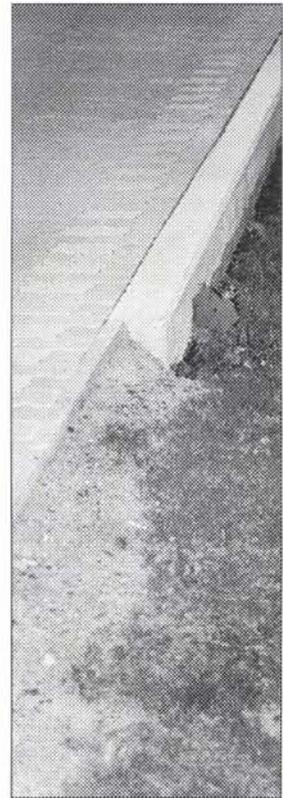
Gartnerstjenesten ble nedlagt i 1990. De gjenværende ni gartnerene gikk inn i ordinær banetjeneste mens mange av distriktsgartnerene ble vegetasjonskontrollører i baneregionene. Overgartnerstillingen er borte, dermed er det ingen som har ansvar for at det gartnerfaglige skjøtselsarbeidet blir utført på en tilfredsstillende måte.



*Forfall skyldes planløst og manglende vedlikehold av uteanlegget. (Foto: Solås, Kjerkereit, Wesenberg).*



*«Tilgjengelige» stasjoner med liten eller ingen omtanke for utemiljøet.*



*Mange tilfeldige og lite gjennomtenkte løsninger fra diverse stasjoner. Dette gir fort et forfallent preg.*

## 1.7 Erfaringer å ta med videre

- De tidlige jernbaneselskapene satset på en bred front for å gjøre reisen med toget så attraktiv som mulig. Vi må lære av ånden fra de tidligste tidene, da de reisendes velvære ble satt i høysetet på alle plan. Dersom vi i dag vil at folk skal oppsøke stasjonene med glede, må de gis en utforming som er til å glede seg over.
  - Dersom vi ikke vil at inntrykket av stasjonene skal forfalle ytterligere, må det settes igang skjøtsel av nye og gamle anlegg igjen.
  - Skjøtsel og utvikling av stasjonenes uteanlegg må organiseres og tilpasses en helhetlig stasjonspolitikk slik at oppfølgingen ikke bare blir avhengig av tilfeldigheter og den lokale interesse for saken.
  - Erfaring blant annet fra 1950-tallets blomstringsperiode for NSBs stasjonsområder, viser at en helhetlig uteanleggspolitikk fungerer best med en engasjert faglig ledelse på alle plan.
  - Det er en klar sammenheng mellom anlegg og skjøtsel. Når det anlegges nye uteanlegg på stasjonen, må man være bevisst på hvor mye anlegget vil koste på lengre sikt. Et styringssystem for dette vil sikre at anlegget blir ivaretatt over tid. Det er ingen som har glede av et forfallent uteanlegg.
  - Anlegg og skjøtselsintensitet må tilpasses stasjonskategori.
-



**Del 2****Gode stasjonsmiljøer****– noe for NSB?**

**I samfunnet er det en stadig økende bevissthet om at omgivelser betyr mye for mennesker. Dette kapitlet viser hvorfor det igjen bør satses på gode uteanlegg på jernbanestasjonene. Det er laget målsetninger for stasjonsutvikling. Utvikling av stasjonene gjelder også stasjonenes uteanlegg, men det er langt igjen før helheten i stasjonsmiljøene tilfredsstillende målsetningene.**

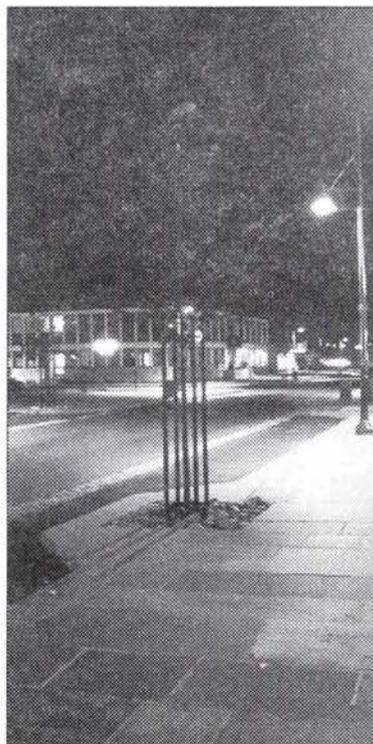
## 2.1 Vårt felles utemiljø har betydning for menneskers velvære.

I samfunnet er det en økende forståelse for at det fysiske miljøet betyr mye for mennesker. Dette kommer også til uttrykk ved at Kulturmeldingen 1991-92; «St. meld. nr. 61 Kultur i tiden» for første gang inneholder

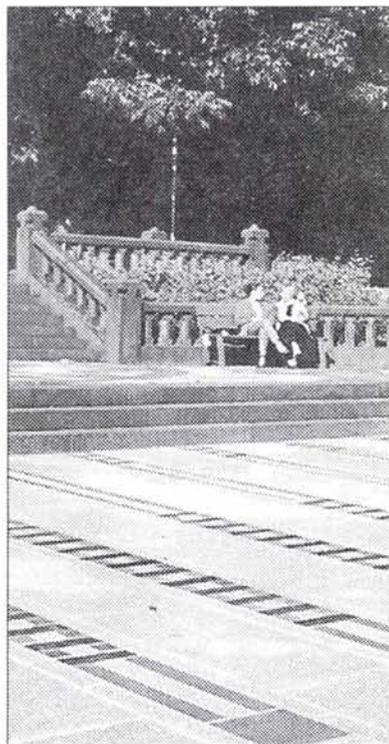
et kapittel om « Arkitektur og design». Eksempler fra ulike miljøer viser hva en helhetlig satsing på bygningsarkitektur og landskapsarkitektur har å si for vår opplevelse av omgivelsene.



B



S

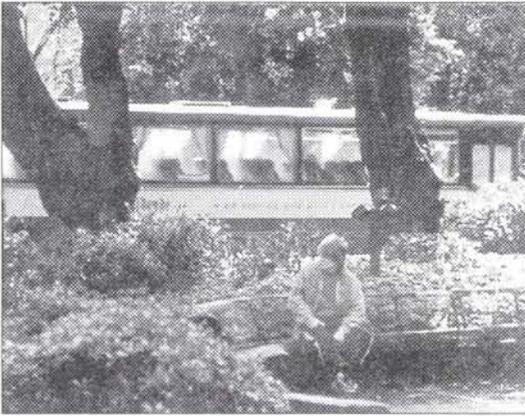
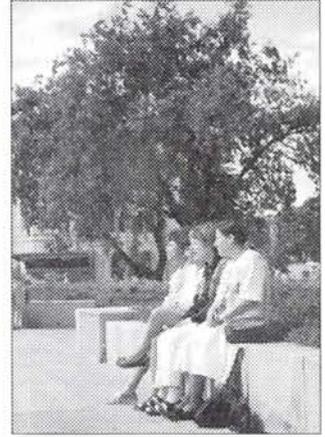
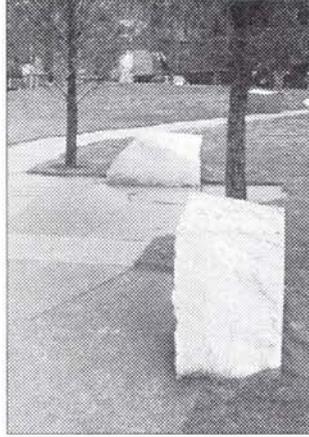


B

*Veivesenet er blitt mer bevisst på at god formgivning av veianlegg betyr mye for dem som ferdes langs veiene. De har også sett at veien må formes etter omgivelsene også inne i byer og tettsteder. Derfor er det satt igang en rekke miljøgateprosjekter rundt i landet. De enkelte kommunene selv er i økende grad med på å gjøre de lokale stedene gode og spennende. (Foto merket B: Ola Bettum. Foto merket S: Tor Smaaland.)*



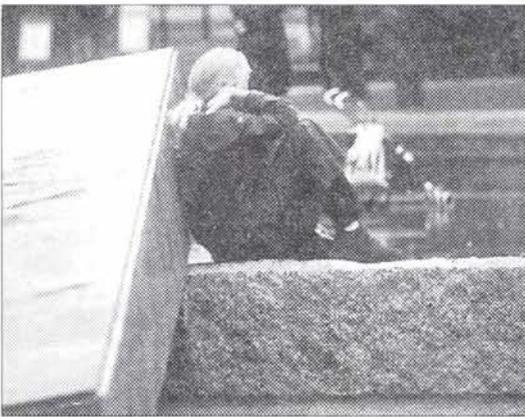
B



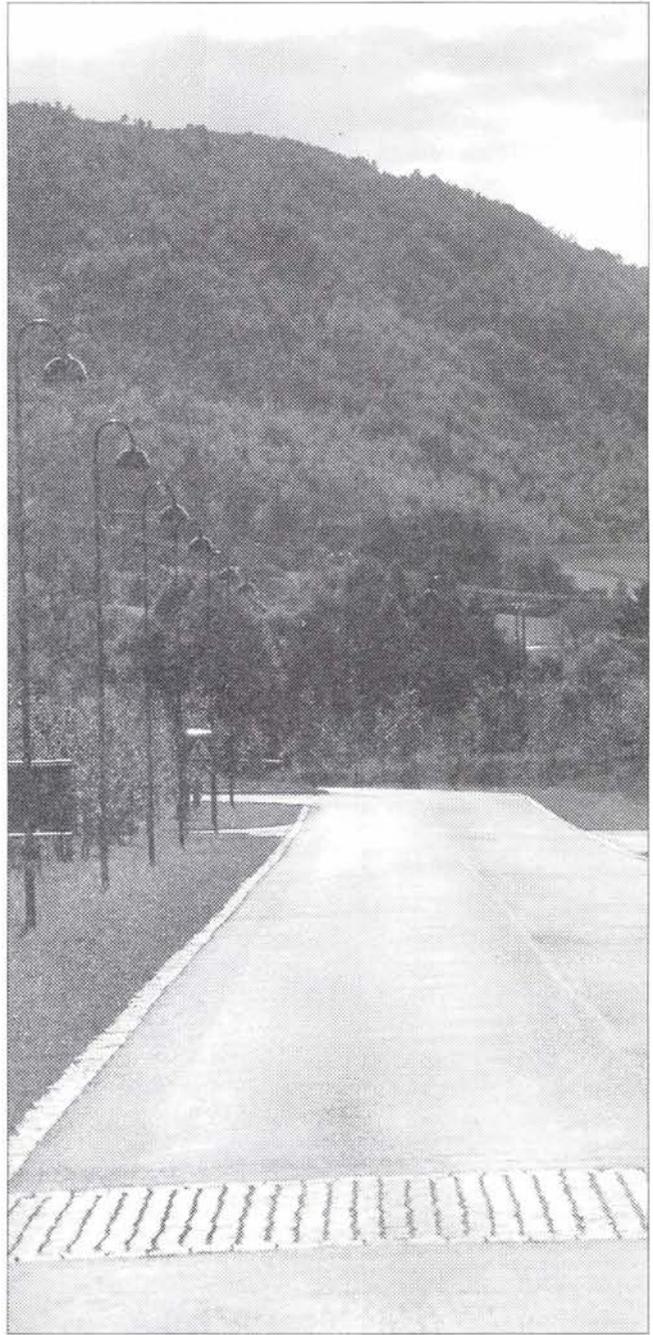
S



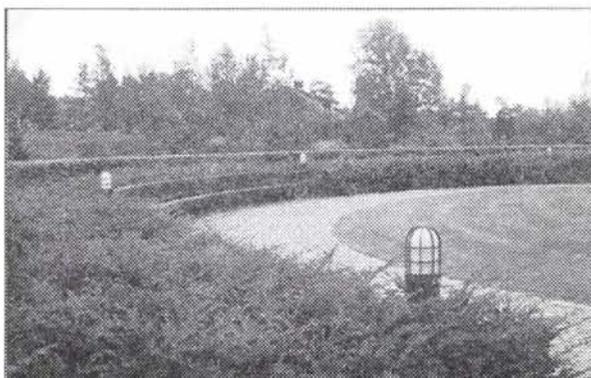
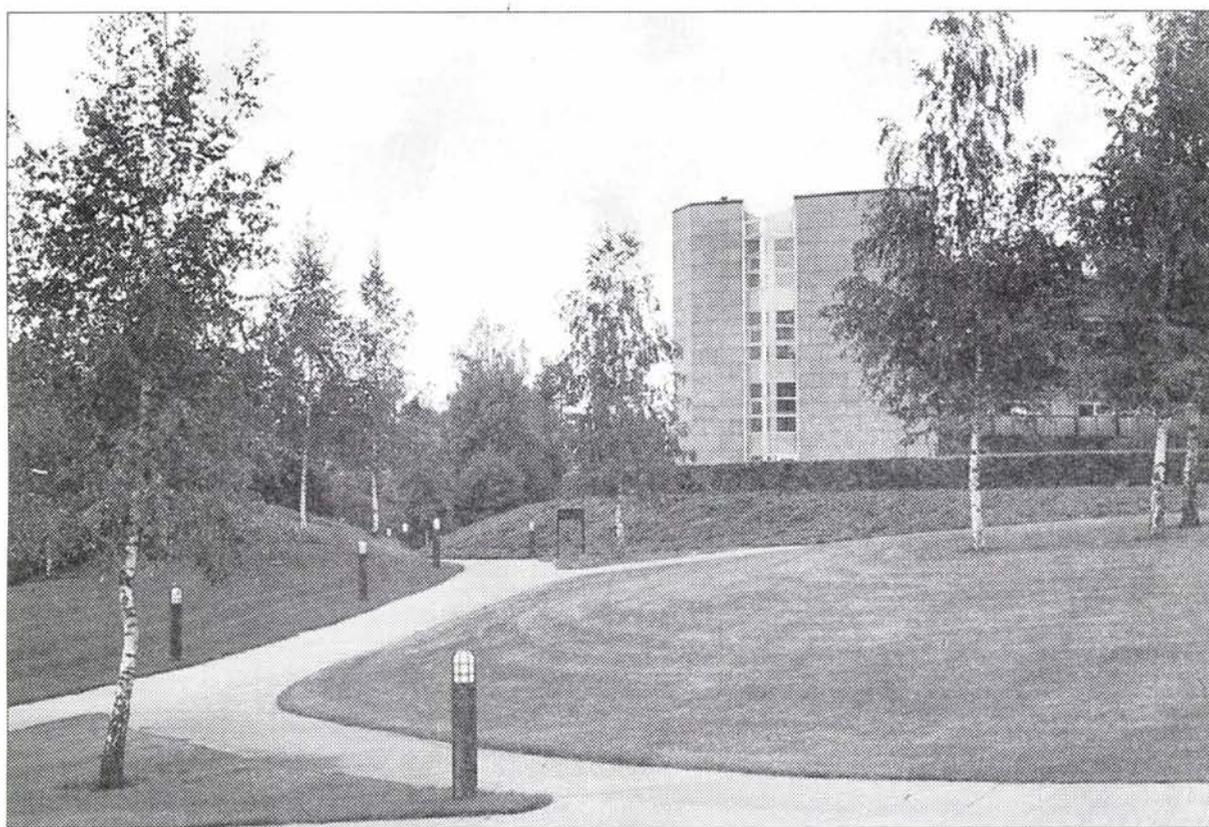
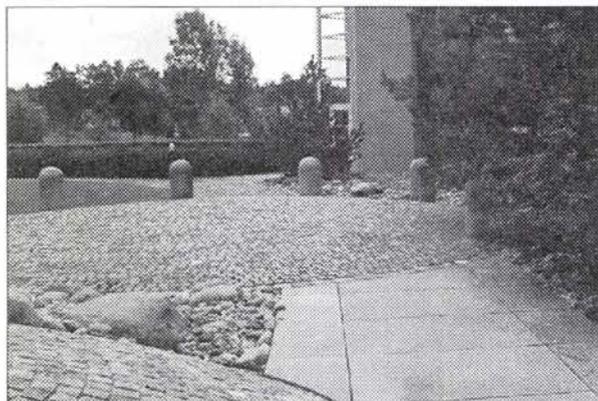
S



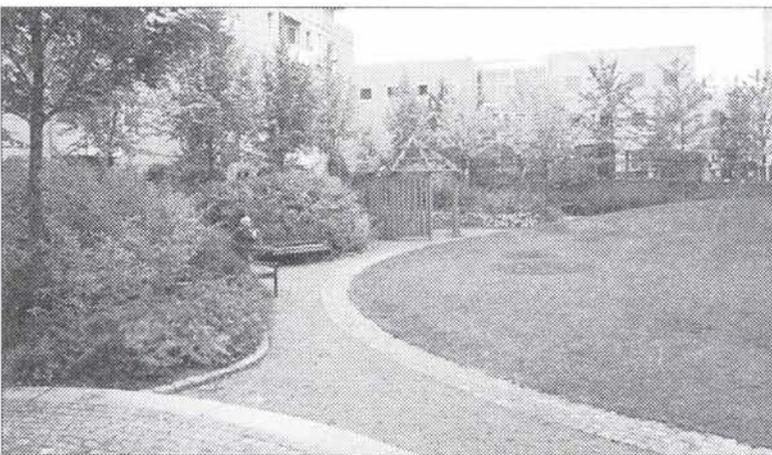
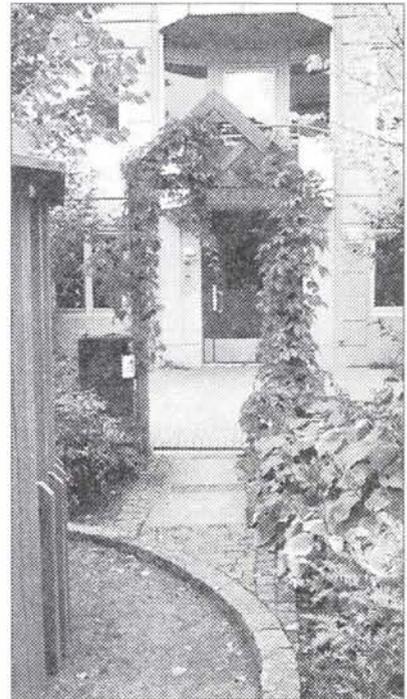
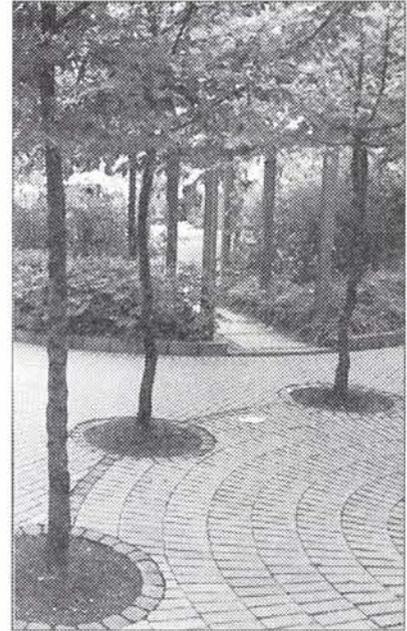
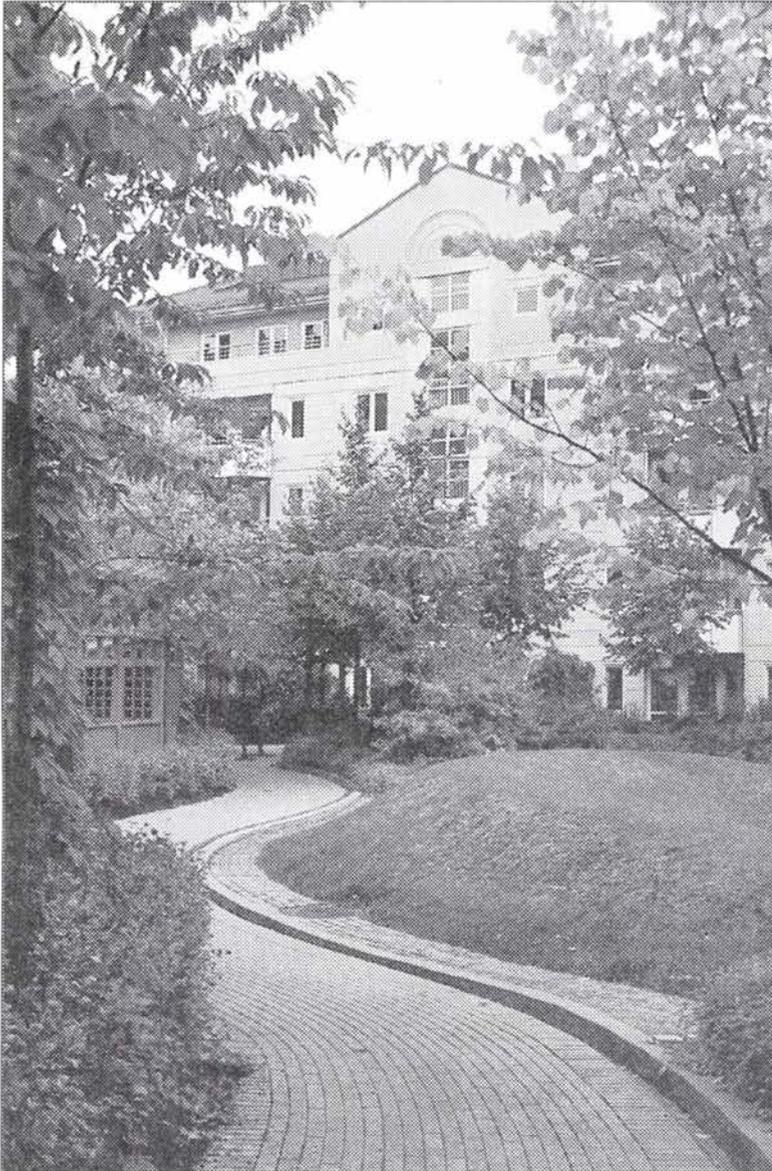
S



S



*Bedrifter benytter også vakre uteanlegg til å profilere seg. Dette anlegget er knyttet til IBM's hovedkontor på Mastemyr utenfor Oslo.*



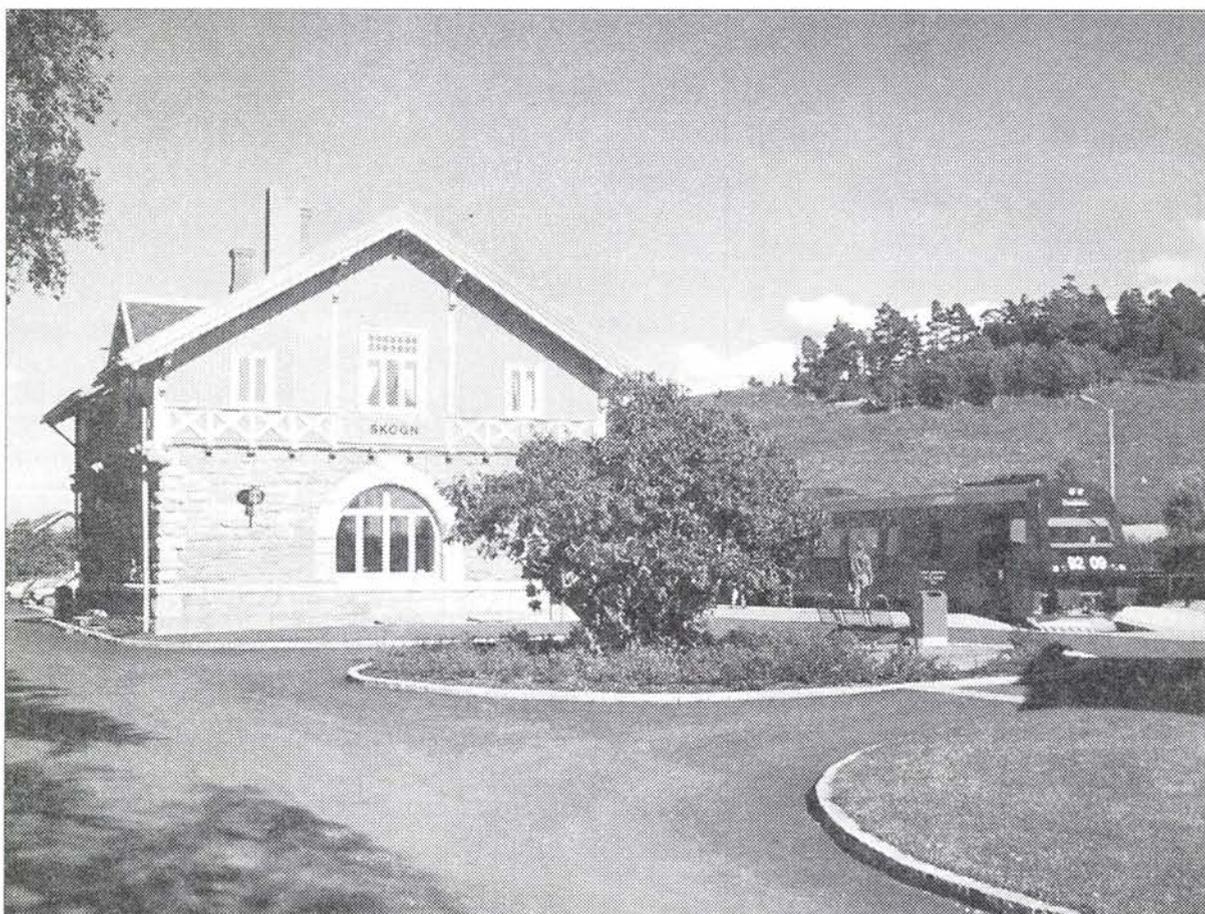
*I forbindelse med boligprosjekter blir attraktive utearealer ofte benyttet aktivt i markedsføringen. Gårdsromsanleggene på Grønlands torg var avbildet i alle salgsannonser for å vise potensielle kjøpere hvilket miljø de kunne flytte inn i.*

## 2.2 Stasjonsområdene kan trekke kunder

Gjennom stasjonene har NSB en direkte kontakt med markedet. Rundt i samfunnet ser vi at markedet, det vil si mennesker, reagerer positivt på gode utemiljøer.

I en helhetlig jernbanepolitikk er stasjonenes utanlegg en viktig brikke for å trekke kunder fordi:

- Stasjonsmiljøet er det første kunden møter i sin fysiske kontakt med jernbanen.
- Et helhetlig, komfortabelt og funksjonelt stasjonsmiljø, viser at NSB satser på kvalitet i alle ledd. Dette understreker at NSB er en miljøbedrift, og øker togets status som transportmiddel.
- Stasjonene er NSBs ansikt utad i lokalmiljøene. Det betyr at stasjonene er et bindeledd mellom togproduktene og markedet. Gode og vakre stasjonsanlegg er viktig markedsføring for NSB. Det er derfor vesentlig å legge vekt på at mennesker får et positivt forhold til sin jernbanestasjon. Dette vil støtte opp under en begeistring omkring toget blant nåværende og potensielle kunder
- Utforming av stasjoner betyr mye for god tettstedsutvikling. God tettstedsutvikling betyr mye for at stasjonen og dermed jernbanen kommer til sin rett i lokalmiljøet. En bevisst forming av stasjonsanleggene må bety at de også fungerer som en integrert del av et positivt sentrum. På denne måten vil de bidra til å trekke jernbanen lengre frem i lokalbefolkningens bevissthet, og gjøre det enklere og mer naturlig å komme til toget.



*Etter en ombygging av stasjonens utemiljø har lokalbefolkningen på Skogn igjen fått et positivt forhold til sin stasjon. Dette skyldes at stasjonen er gitt en utforming som foruten god tilgjengelighet, også tar hensyn til deres behov for å komme til et hyggelig sted. Dette har for eksempel ført til at mange går innom stasjonen arm i arm på sin aftenur. Dette igjen bidrar til at stasjonen og dermed toget trekkes frem som noe positivt i deres bevissthet. (Se fargebilde side 2.)*

## 2.3 Stasjonenes uteanlegg i forhold til målsetninger for stasjonsutvikling.

Persontrafikk har lagt frem målsetninger for stasjonene i et stasjonsutviklingsprogram. Dette er et ledd i arbeidet med å få oppfylt Persontrafikk sine visjoner som er:

- Fornøyde kunder
- Sikkert fram
- Til rett tid

De overordnede målsetningene i stasjonsutviklingsprogrammet som naturlig vil gjelde stasjonenes uteanlegg er:

«Stasjonen skal utvikles til å bli et attraktivt trafikk-senter. Dette skjer ved at den legges i sentrum for aktiviteter og hendelser, slik at den knytter sammen bybildet til en helhet.»

God forming av stasjonsarealet vil i tillegg til et plan-samarbeid med veivesen og kommune sikre at jernbanen kommer til sin rett.

«Stasjonen skal være et knutepunkt for de ulike transport- og ferdsmåter. Andre aktiviteter som legges til stasjonen skal innpasses slik at de danner et naturlig supplement til trafikk-knutepunktfunksjonen. Det skal legges til grunn en totalreisefilosofi i stasjonsutformingen.»

Det er mange forhold som skal løses på en stasjon. Mye skal fungere, og det er mange ønsker man skal ta hensyn til. Planleggerens oppgave er å gi de ulike funksjonene sin plass i stasjonsanlegget.

«For å utvikle en moderne og framtidsrettet terminal, må planleggeren tenke

- Økonomi
- Radikalt
- System tilknyttet god design
- Strategisk og helhetlig»

Det må for eksempel vises edruelighet i bruk av mate-

Den manglende sammenhengen mellom målsetningene for stasjonsutvikling og utviklingen av utemiljøene tror jeg skyldes flere forhold:

- Det kan synes som om alt for mange i NSB-systemet, som har innflydelse på stasjonenes utforming, mangler gode forbilder for hvordan stasjonsområder kan og bør se ut. Dessuten synes det å være stor mangel på kunnskap om hvordan uteanlegg skal utføres og skjøttes for at de skal holde ønsket standard over tid.
- Oppgradering av nedslitte stasjonsområder koster penger. Uten at satsing på stasjonsområder er knyttet til en overordnet satsing med egne budsjetter, er det veldig tilfeldig hva som blir satt av til disse forholdene. Mange anlegg som er anlagt med for lave budsjetter bærer etter få år preg av forfall og at «det er dyrt å være fattig».
- Slik som bygg og andre konstruksjoner krever også vegetasjon en eller annen form for ettersyn. Når det ikke er noe godt system for skjøtsel av vegetasjon på stasjonene, kvier beslutningstagere i NSB seg for å etablere ny vegetasjon på stasjonene. Uten vegetasjon av noe slag blir inntrykket ofte goldt.
- Ansvarsforholdene for skjøtsel og utvikling av stasjonenes uteanlegg har ikke falt godt på plass etter divisjoner ingen. Det er alt for mange enheter med ulike oppgaver som er inne i bildet til at det kan bli sammenheng og oversikt.

Et godt og helhetlig miljø skapes av god forming. Materialbruken vil være en understrekning av miljøet som skal skapes. Dyre materialer vil ikke automatisk gi et bedre inntrykk. NSB og planleggeren må være bevisst på når stasjonsanlegget er bra nok.

«I stasjonsutviklingen må de prioriterte markedsegmentene tas hensyn til f.eks. når det gjelder hvilke sekundære funksjoner som skal inn i terminalene. Også i utformingen forøvrig må det tas hensyn til disse gruppene. Betalingsvillige kunder som ønsker kvalitet med opplevelse.»

Stasjonsmiljøet kunden kommer til er en del av opplevelsen ved bruk av jernbanens tjenester. Derfor må stasjonen ha kvalitet - også i uteanlegget.

«Det er et mål at alle stasjoner skal ha en god kvalitet og minste-standard som gjør at reisende og andre besøkende liker å være i stasjonsområdet.

- Standardnivåer skal tilpasses stasjonskategori.
- Stasjonen skal oppfattes som trivelig, og opphold som lystbetont.»

Som eksempel vil møtet med et fint stasjonsanlegg være en inspirerende start på dagen og en god avslutning når man kommer hjem fra arbeidet.

«NSBs stasjoner skal ha en god standard på utforming og vedlikehold, tilpasset de kunder og produkter de betjener. De skal alltid ha en høy kvalitet, både i utforming og i vedlikehold.»

Når man tar en tur rundt på dagens stasjoner ser man at mye gjenstår før visjonene og målsetningene for stasjonsutvikling, som kan knyttes til uteanleggene, blir virkelighet.

## 2.4 Oppsummering

Gjennom god utforming av stasjonsområdene, har NSB mulighet til å påvirke markedet i valg av transportmiddel. En attraktiv og helhetlig utforming, med de ulike funksjonene som utgangspunkt, vil vise at NSB ønsker å stå for verdier knyttet til kvalitet og miljø.

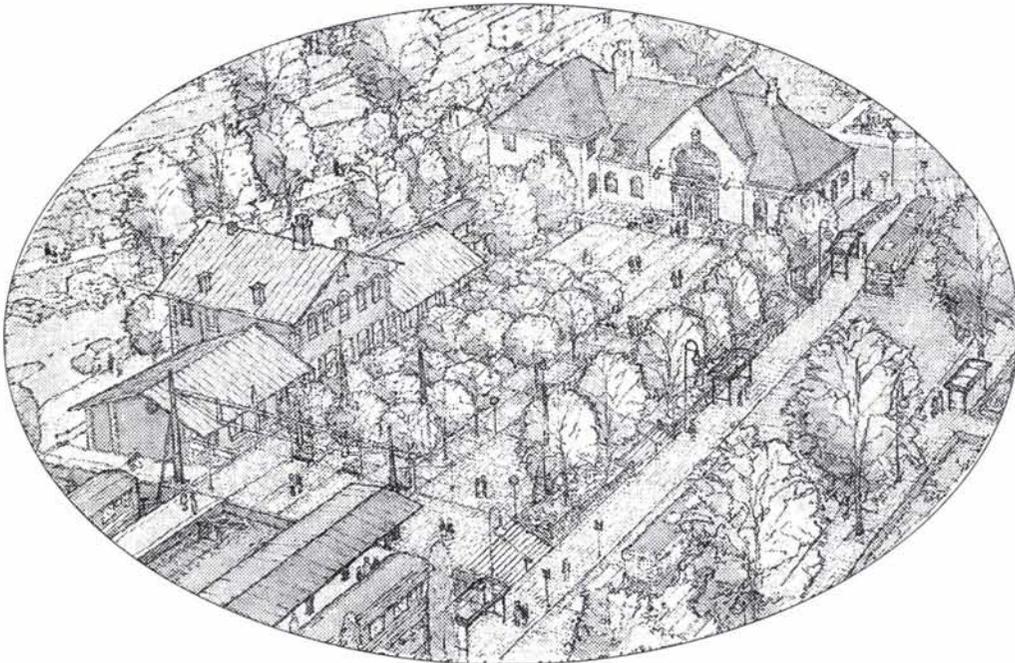
For tiden satses det på å bedre våre felles omgivelser. Både offentlige etater og private virksomheter lager mange gode og spennende utanlegg. Hvis NSB selv får et gjennomgående bevisst forhold til utemiljøet på

sine eiendommer, er det lettere for etaten å påvirke kommuner og veivesen i en felles planleggingsprosess.

Stasjonsutviklingsprogrammet gir målsetninger som også vil måtte gjelde utformingen av stasjonenes utanlegg. Utvikling av utanleggene fungerer jevnt over ikke etter målsetningene. Dette skyldes neppe vrangvilje, men flere ulike forhold som kan spille sammen mot et uønsket resultat.



*Miljøet rundt jernbanen i Tynset kan stå som eksempel på hvordan mange stasjoner tar seg ut i lokalmiljøene rundt i landet. (Foto: Ola Bettum.)*



*Södertälje Central i Sverige er et eksempel på hva man kan få til. (Tegn: BSK-arkitekter, Sten 4/93).*



**Del 3****Utvikling av stasjonenes uteområder**

**Dette kapitlet søker å rette oppmerksomheten mot at ulike funksjoner i stasjonenes uteanlegg kan gis en attraktiv utforming innenfor en helhet. Utformingen vil naturlig nok variere fra stasjon til stasjon, men den bør uansett oppfylle målsetningene for stasjonsutvikling.**

**Ekseplene som er trukket frem er derfor ikke ment som fasit for godt eller dårlig, men har til hensikt å øke bevisstheten rundt ulike problemstillinger.**

**Ut fra dette kan vurderingene av de ulike resultatene både være subjektive eller objektive fra forfatterens side. Alle må være klar over at det er mange ulike momenter som kan ha gjort at stasjonenes utemiljø kan fremstå som gode eller dårlige for NSBs kunder.**

### 3.1 Hvordan kan ulike arealer på stasjonene behandles?

Stasjonens art og størrelse bestemmer hvilke bygninger, areal typer og elementer som finnes på stasjonen. Stasjonskategori avgjør hvilke kostnader som skal legges i anlegget. Utgangspunktet for planleggingen bør være et samarbeid med brukerne der det tas sikte på å utvikle stasjoner som:

- Gir god tilgjengelighet for alle brukere
- Er vakre, tiltalende og helhetlige
- Ivaretar kundenes behov for komfort

Målet med god tilgjengelighet bør være å gjøre det behagelig for kundene å ta seg frem til toget. Komfort for kunden kan bety at det ikke er vanddammer der de skal gå, at det ikke er glatt og at det er brøytet om vinteren, at man har steder å sette seg ute mens man venter på toget, at det er et behagelig klima på stasjonen o.s.v.

Det hele bør planlegges innenfor en estetisk helhet slik at stasjonene også fremstår som vakre og tiltalende. På denne måten vil stasjonene oppfattes som trivelige, og oppholdet der som lystbetont.

Planleggingen må se på helheten med hensyn til:

- Stasjonen i forhold til stedet.
- Stasjonens fasade.
- Adkomst til stasjonen.
- Bilparkering.
- Sykkelparkering.
- Bussholdeplass
- Drosjeholdeplass.
- Av- og påstigning.
- Stasjonsbebyggelsen.
- Stasjonsplassen.
- Kjøre- og gangforbindelser.
- Perrongen.- Utendørs venteplasser.
- Andre stasjonsarealer

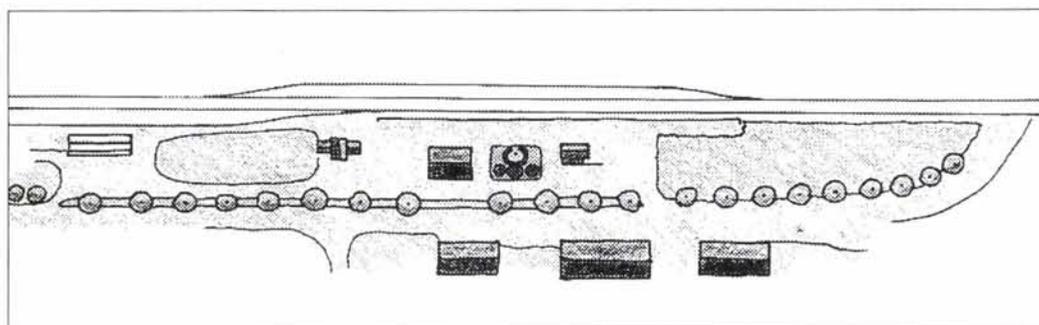
#### 3.1.1 Stasjonen i forhold til stedet

Det er viktig for NSB at stasjonen kommer til sin rett i byer og tettsteder. Ofte har stedet snudd ryggen til, og sentrumsutviklingen har skjedd lengre unna stasjonen. Det foregår for tiden opprusting av mange sentra i regi av kommuner og veivesenet. På steder med jernbane ligger stasjonen sentralt plassert. Man ønsker derfor at NSB er med på en stedsutvikling, som også vil være

gunstig for jernbanen. Det er imidlertid alt for sjelden at NSB bidrar i prosessen. Dette er underlig fordi stasjonsutviklingsprogrammet nettopp ønsker at «Stasjonen skal utvikles til et attraktivt trafikksenter. Dette skjer ved at den legges i sentrum for aktiviteter og hendelser, slik at den knytter sammen bybildet til en helhet.»

#### Stasjonen påvirker sentrumsutviklingen.

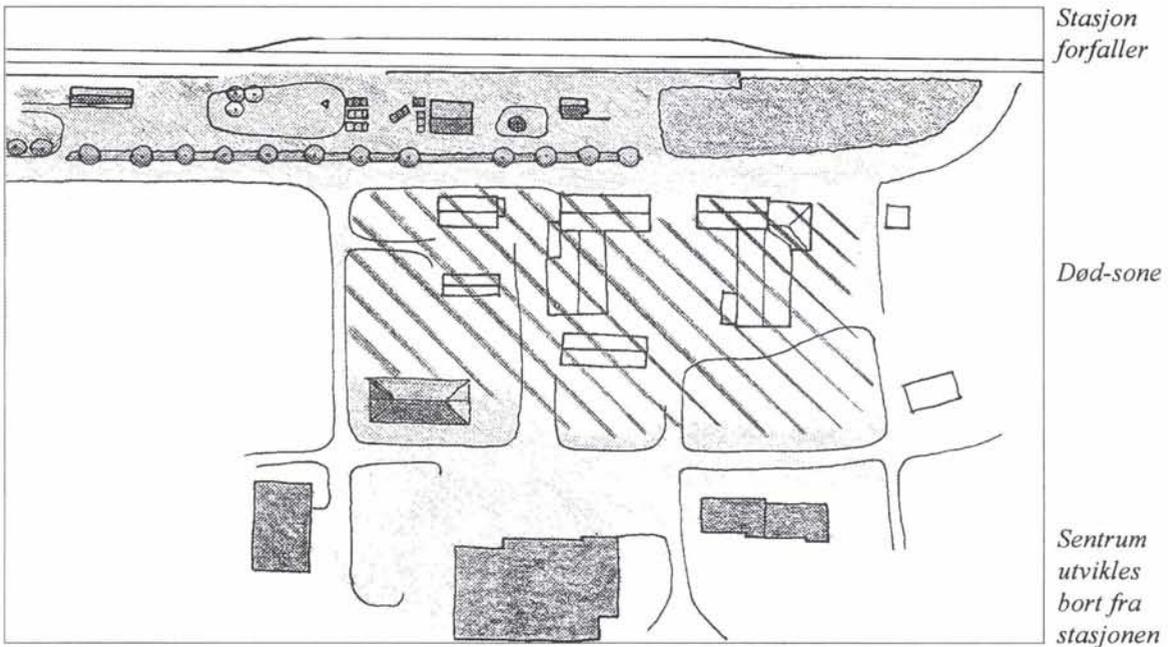
Illustrasjonene i fase I, II og III viser skjematisk utviklingen av Skogn som stasjonsby. Situasjonen gjelder generelt for mange stasjonsbyer rundt i landet:



Stasjon og sentrum utvikles samlet.

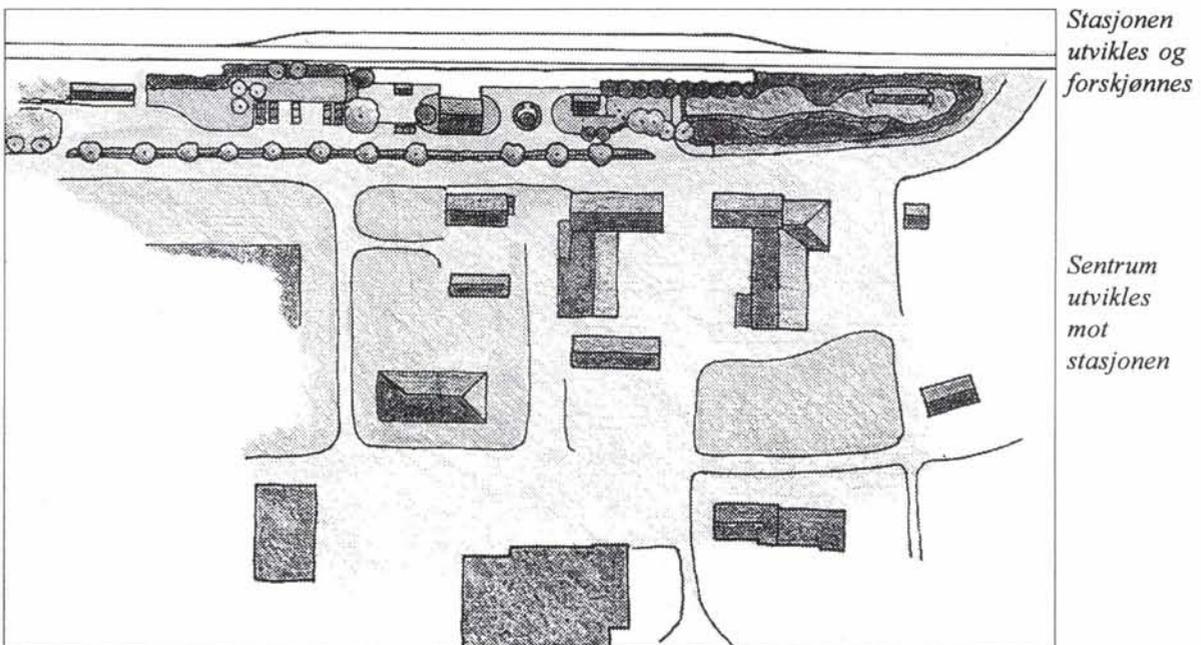
#### Fase I. Stasjonsby med tett struktur

Klassisk jernbanetettsted med jernbanelinje, stasjon, gjennomfartsvei samt handelslag, meieri og gjestgiveri. Stasjonen var en integrert del av sentrum. Folk søkte til stasjonen for rekreasjon og for å møte og høre nytt om kjente og ukjente.



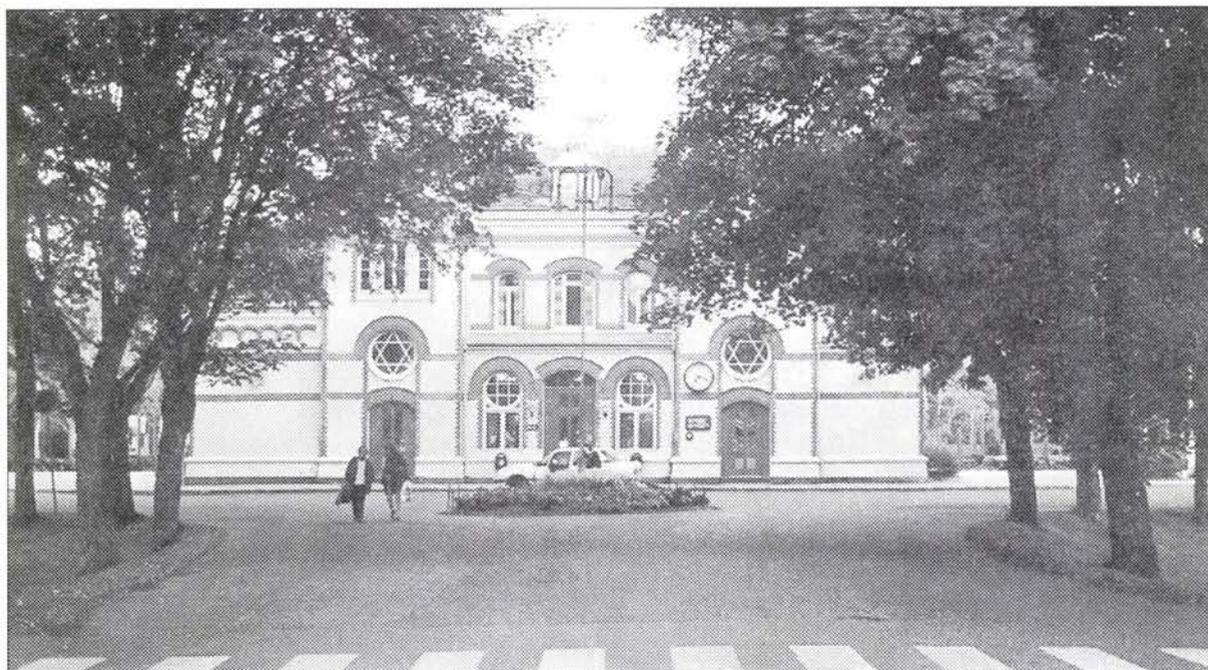
### **Fase II. Stasjonsby med oppløst struktur**

På grunn av konkurranse fra bilen forfaller jernbanen fra 1960-tallet og utover. Jernbanen var ikke lenger et fremtidsrettet alternativ som folk ønsket å identifisere seg med. Stasjonsområdene utviklet seg derfor til negative områder som stedet hadde liten nytte av. Dette førte til at sentrum etterhvert utviklet seg bortenfor stasjonen. Det tidligere sentrum rundt stasjonen er blitt en død-sone.



### **Fase III. Visjon: Stasjonsby med nyopprettet tett struktur**

Bedret togtilbud og en opprustet stasjon vil føre til at flere trekkes mot stasjonen. Kvaliteter utover det rent trafikktekniske vil gjøre at lokalbefolkningen vil kunne trekkes mot stasjonen også når de ikke skal reise. Positiv aktivitet under stasjonen vil over tid kunne føre til at butikker og dermed sentrum utvikler seg i retning stasjonen. Dermed blir stasjonen etterhvert en fysisk integrert del av sentrum igjen.



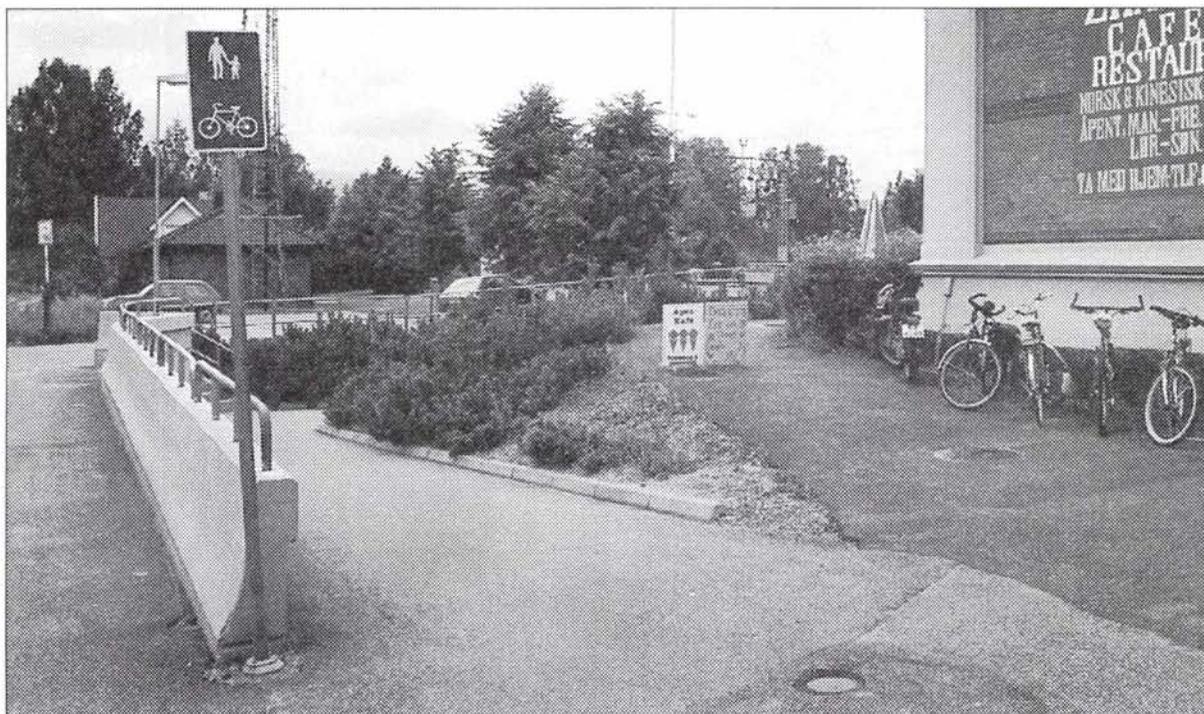
#### **Positiv tilknytning til stedet**

Tradisjonelt har by- og tettstedsentra utviklet seg rundt stasjonen. «Jernbanegata» eller «stasjonsgata» fremsto derfor etterhvert som en sentral gate. Parkbehandlingen som ble foretatt i jernbanens barndom har mange steder gitt områdene rundt stasjonen et frodig og vakkert preg. Slik er det også i aksen ned mot Levanger stasjon.



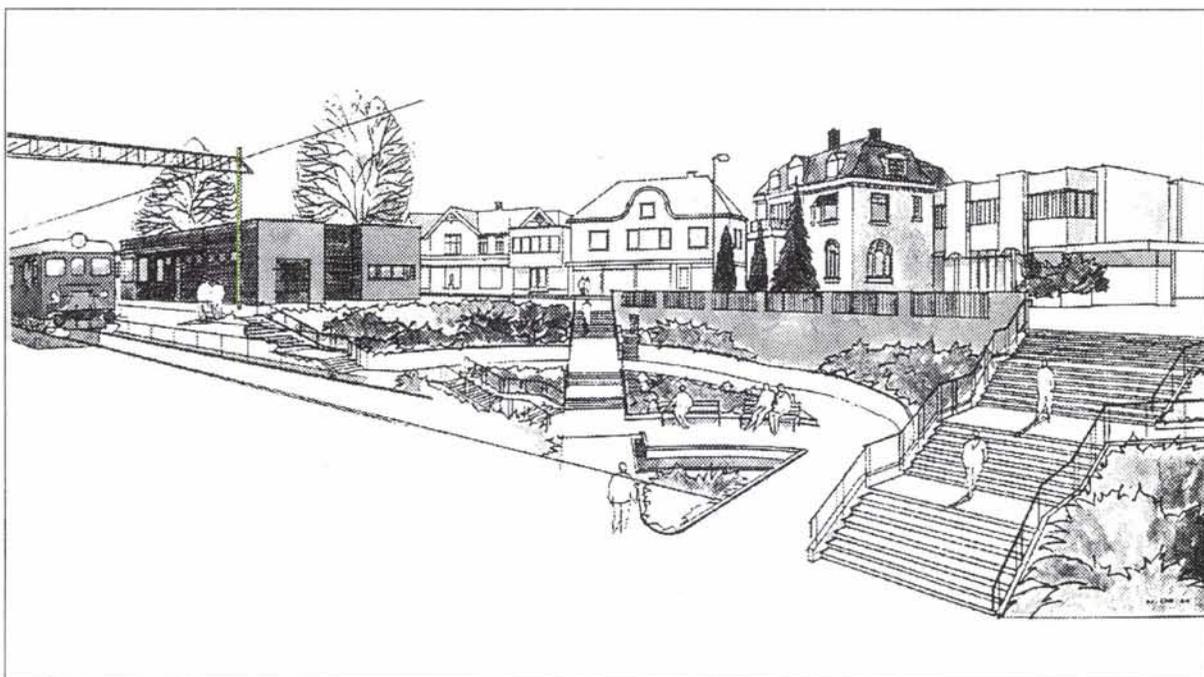
#### **Negativ tilknytning til stedet**

I Hokksund satses det på en total opprustning og utvikling av tettstedet. Stasjonen er en av flere sentrale punkter som den nye veistrukturen retter seg inn mot. Det er opp til NSB om stasjonen skal bli et positivt sted man oppsøker med glede. I dag ligger den fine stasjonsbygningen i et godt og negativt utemiljø som gir folk et negativt inntrykk av NSB.



#### **Dårlig forbindelse over jernbanelinjen gir barriereeffekt**

Da jernbanelinjene ble anlagt, brøt de mange viktige ferdselsårer og forbindelseslinjer. På denne måten ble jernbanen ofte en barriere på stedet. Svaret den gangen var planoverganger. Et begrunnet krav til sikkerhet har ført til at mange av disse er forsvunnet, og noen av dem er erstattet med broer og underganger. I Hokksund lå veien over jernbanesporet på forsiden av stasjonsbygningen. Denne veien forbandt viktige deler av sentrum sammen. Erstatningen ble en godt skjult lurvete undergang på baksiden av stasjonen. Resultatet er at barrierevirkningen har økt, og dermed forringet kvaliteter i sentrum og hindret ferdsel til stasjonen.



#### **God forbindelse over jernbanelinjen demper barriereeffekt**

I Porsgrunn er undergangen utformet som en forlengelse av sentrum under sporet, ved at den er gitt en parkmessig utforming. (Tegn: Arkitektkontoret Børve og Borchsenius as.)



### 3.1.2 Stasjonens fasade

Det er viktig at stasjonen som helhet henvender seg til omgivelsene på en positiv måte. Stasjonens fasade er det første inntrykket publikum får av jernbanen. En

positiv fasade gjelder ikke bare de sentrale områdene. Også mer perifere arealer på stasjonen kan være sentrale for omgivelsene.



#### **Flott fasade**

Over hele landet har NSB flotte stasjonsbygninger som profilerer jernbanen på en positiv måte. Her på Hamar er det i tillegg anlagt en park med en stor fontene mot byen.



#### **Skjemmende fasader**

Et areal mellom perrongen og adkomstveien og mellom spor og fortau fungerer også som en fasade til stasjonen. (Foto: Kjerkereit)



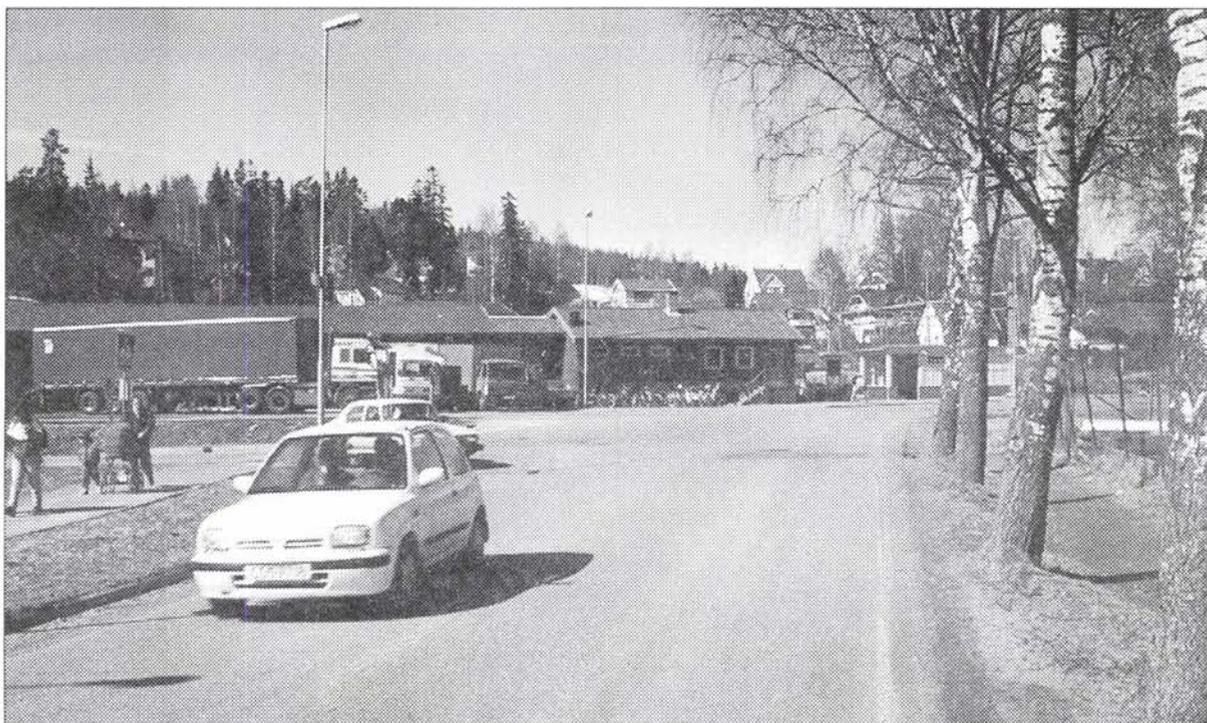
**Fasade før ombygging**

*I Stjørdal var denne betongkanten og et rustent og falleferdig gjerde med på å gi stasjonen et rufsete og stygt preg.*

**Fasade etter ombygging**

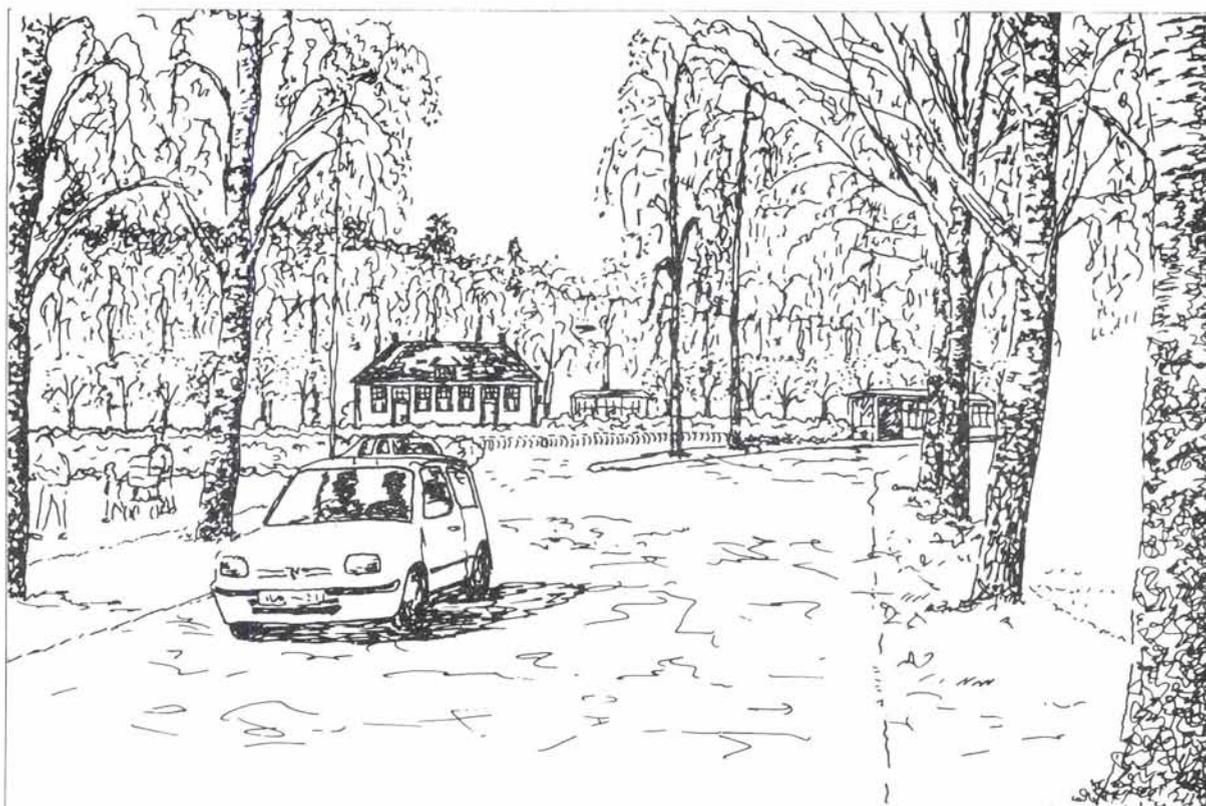
*I forbindelse med opprusting av uteanlegget ble det satt opp kantstein og plantet busker og trær. Dette gir et godt førsteinntrykk av stasjonen. Etterhvert som vegetasjonen vokser til vil man få et innsyn til stasjonen over buskene og under de store trekronene.*





**Nå; fasade sperret**

*I Strømmen blir innsynet til stasjonen sperret av en godsbygning og lastebiler. Dette gjør det vanskelig å orientere seg både fra bysiden og fra togsiden.*



**Visjon; fasade åpnet**

*Dersom den lite tiltalende godsbygningen ble fjernet, ville den vakre stasjonsbygningen og stasjonsområdet blitt synlig når publikum kommer fra Strømmen sentrum. Dessuten ville veien til sentrum blitt synlig for dem som kommer med toget.*

### 3.1.3 Adkomst til stasjonen

Adkomstene til stasjonen må plasseres i henhold til de retningene kundene naturlig kommer fra og de stedene de skal til. Inngangspartiene er kundens første møte

med stasjonen og dermed jernbanen. Inngangspartiene bør derfor se ordentlige ut.

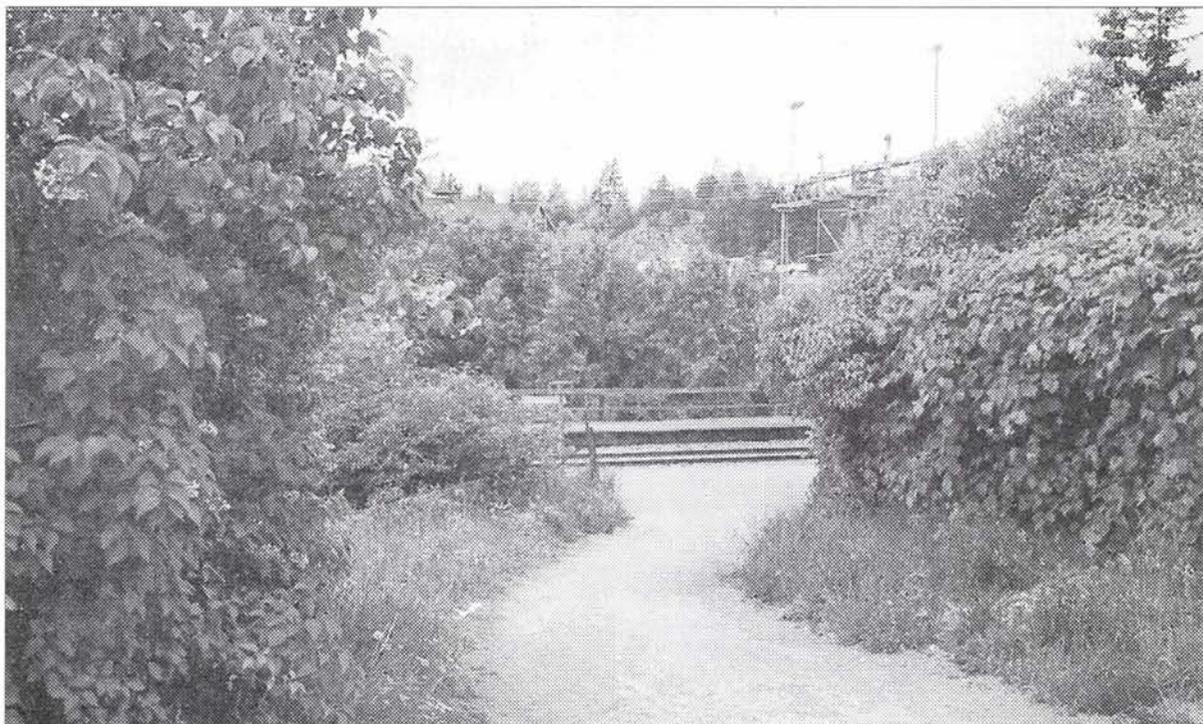


#### *Skjemmende adkomster*

*Stasjonskategori synes ikke å være noe kriterium for utforming av adkomster. Disse adkomstene til Lademoen holdeplass (øverst) og til Oslo Sentralstasjon gir begge et svært dårlig førsteinntrykk av stasjonene.*

**Fin adkomst**

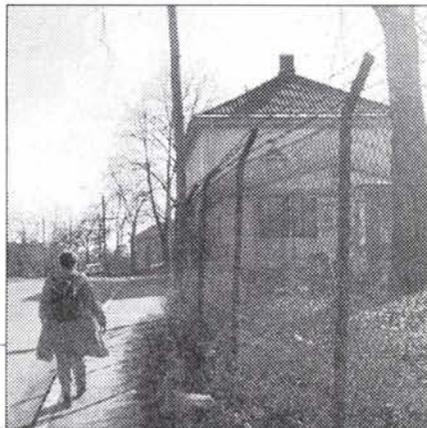
Tidligere tiders planleggere har skapt en fin adkomst til Roa stasjon. Her markerer en driftsbygning inngangen langs en fin trerekke av bjørk opp mot stasjonen.

**Fin adkomst med enkle midler**

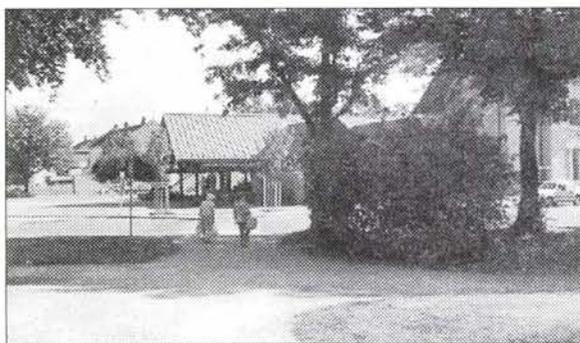
På Greverud stasjon er det syrinene fra villahagene som gir denne fine adkomsten til stasjonene. En forsiktig bearbeiding av kantene mellom gangvei og gjerder kunne gitt et enda bedre inntrykk.

**Avvisende adkomst**

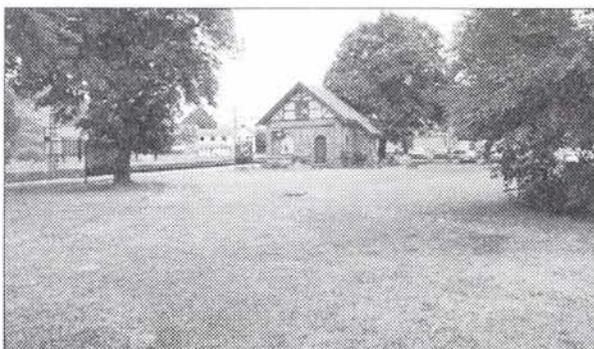
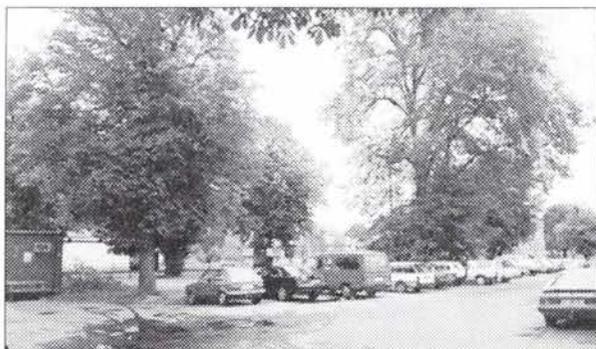
På alt for mange steder, slik som Ljan stasjon blir kundene møtt av gjerde med piggråd på. Dette er resultat av en tidligere periodes billettkontroll-praksis på stasjonene. Nå bør stasjonene i størst mulig utstrekning være et åpent område som kan fungere på flere plan i lokalmiljøene. I et slikt perspektiv gir piggråd mot omgivelsene et galt signal.

**Verdig adkomst**

Den kommunale parken ved Nationalteatret gir en fin adkomst til jernbanestasjonen.

**Mangel på fotgjengerfelt**

I Fredrikstad er det en fin gammel park i sentrum mot stasjonen. Parkveiene deler seg og gir alternative adkomster til stasjonen. En adkomst (øverst) leder mot perrongen og bussterminalen. Denne er fullført med fotgjengerfelt over veien. Den andre parkveien leder mot stasjonsbygningen. Her er det imidlertid ikke noe fotgjengerfelt som leder over til den andre siden. For tilgjengeligheten er det viktig at det blir tilrettelagt for alternative adkomster til stasjonen. Det fordrer et nært samarbeid med veikontorene og kommunene. Uansett om det blir tilrettelagt eller ikke, vil publikum krysse veien der det er naturlig dersom alternativet synes alt for hemmende. Det er dette som vil utgjøre et faremoment i trafikkavviklingen.



#### **Adkomst koblet mot sentrum**

I Mjøndalen sentrum stopper opparbeidelsen av sentrumsgatene til miljøgater ett kvartal fra stasjonen. De øverste bildene viser opparbeidelsen av miljøgate, avslutningen av miljøgaten, møtet med stasjonsparken samt stasjonsparken mot perrongen. På tegning er det vist hvordan miljøgaten kunne ende i stasjonen med en ny tilrettelagt adkomst gjennom stasjonsparken. NSB-søylen kunne markere jernbanen for enden av gaten. Slike løsninger fordrer at NSB er en bevisst deltager i samarbeid med kommunene. En fin og viktig bi-effekt av en slik stedsintegrert og attraktiv vei til stasjonen vil kunne være at veien om stasjonen blir en del av en spaser-rute i sentrum. Da vil stasjonen på en naturlig måte fungere som et møtested på stedet. (Se fargebilde bak.)

### 3.1.4 Sykkelparkering

NSB bør i enda større grad enn i dag stimulere til bruk av sykkel frem til stasjonen. Flere velger å benytte sin moderne sykkel også om vinteren. Tog og sykler er

miljøvennlige transportmidler som går godt sammen. Sykkelparkering krever dessuten mindre plass på stasjonene enn parkeringsplasser for biler.



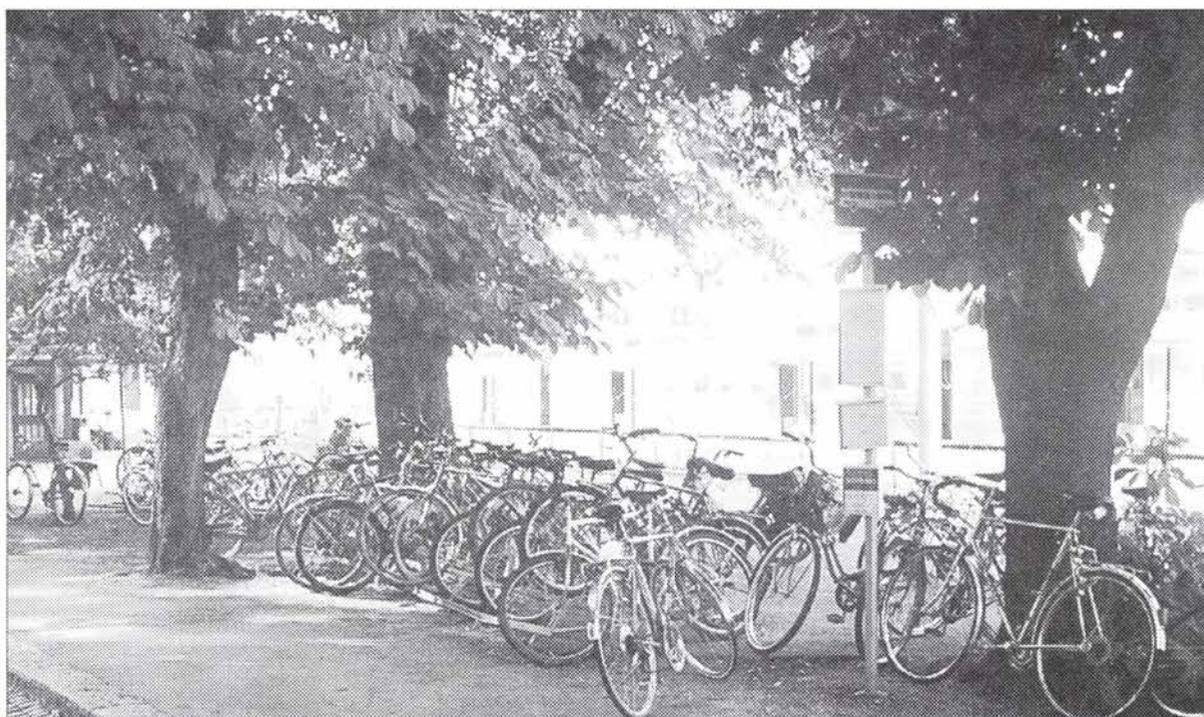
#### **Sikkerhet**

*Et viktig kriterium for en sykkelvennlig stasjon er at det er mulig å sette fra seg sykkelen uten fare for at den skal bli stjålet. Moderne sykkelstativer skal ikke bare gi støtte for sykkelen, de bør også gi mulighet for å låse fast både hjul og ramme til stativet.*



#### **Komfort**

*Tak over sykkelparkeringen gir god beskyttelse for syklene. Det er også bedre å komme tilbake til en sykkel som ikke er våt av regn eller nedsnødd. Her på Kolbotn stasjon er sykkeltaket innpasset i et nyplantet og ordnende uteanlegg.*

**Kaos**

*Der det ikke er tilstrekkelig sykkelparkerings-plasser vil det fort bli rotete. Her på Moss stasjon trekker sykkelparkeringen ned inntrykket av et trivelig miljø under de store trærne.*

**Orden**

*På Hønefoss er sykkelparkeringen gitt en stram og ordentlig plassering innenfor et helhetlig anlegg langs muren og beplantningen*

### 3.1.5 Bilparkering

En stasjon må inneholde tilstrekkelig parkeringsplasser for reisende som kommer til stasjonen med bil. For å utnytte arealene best mulig bør utformingen skje i henhold til veinormalene. Rabatter på parkeringsplassen vil gjøre at parkeringsmønsteret blir lett å lese også om vinteren. Riktig vegetasjon i rabatter vil myke

opp i et miljø som ellers ofte blir goldt. Rabattenes utforming og omfang må bestemmes i forhold til parkeringsplassens utstrekning og muligheten for å få brøytet rasjonelt nok. Rabatter med den rette typen vegetasjon kan fungere som lagringsplass for snø om vinteren.



#### **Opphetede biler**

*På Jaren stasjon står bilene ubeskyttet for sola. Dette gir dårlig komfort for de reisende.*



#### **Store trær gir skygge og komfort**

*På Blommenholm stasjon ligger parkeringsplassen i et fint miljø mellom store, gamle trær. Trærne gjør at kundene kommer tilbake til svale biler selv på varme solskinsdager.*



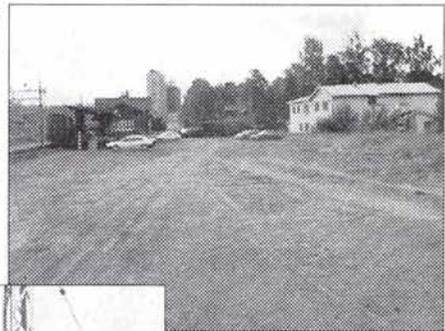


### **God tilgjengelighet**

*God tilgjengelighet betyr at det er enkelt og greit å ta seg frem. Parkeringsrekkene på Stjørdal stasjon er rettet slik at de ikke sperrer passasjen fra bilen til toget. I planterabatten mellom p-plass og bussholdeplass/perrong er det åpninger som er markert med beleggmonster og lyspullerter.*

### **Utflytende og uorganisert parkeringsplass**

*Ofte er parkeringsplassene på stasjonene uorganiserte og utflytende arealer. Dette gir dårlig utnyttelse av plassen. Denne parkeringsplassen på Jaren stasjon er under enhver kritikk. Bildet ble tatt i fellesferien, derfor er det få biler. Uansett kan man vurdere om det er behov for all plassen, eller om alt noe av arealet for eksempel kan beplantes med buskas eller annet.*



### **Stram og organisert parkeringsplass**

*På Sira stasjon er det en hekk rundt parkeringsplassen og det er malt opp parkeringsplasser. I tillegg til å stramme opp parkeringsplassen, gir vegetasjonen en fin ramme, og skjermer mot sporarealene dersom det er ønskelig.*



### **Dårlig standard**

*En standard som dette må være for lav for en stasjon som Sarpsborg. Mangel på bearbeiding og omsorg for utførelsen gir dette lurvete miljøet. (Foto: Kjerkereit)*

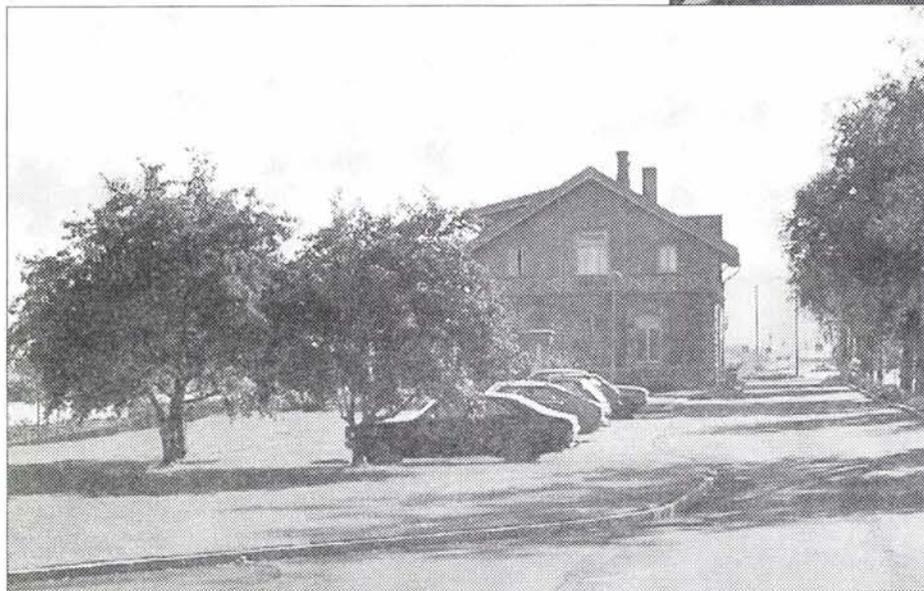
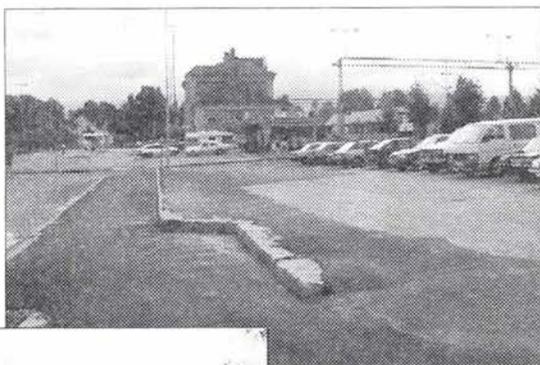


### **God standard**

*På Honefoss stasjon er det laget et uteanlegg med bruk av vegetasjon som allerede etter et år gir stasjonen et frodig preg.*

### **Skjemmende parkeringsplass**

*Langs den forholdsvis nylig opparbeidede parkeringsplassen på Hokksund stasjon hadde det vært plass til vegetasjon. Denne vegetasjonen ville også fungert som en del av stasjonens fasade mot byen. I stedet er miljøet blitt lurvete og stygt.*



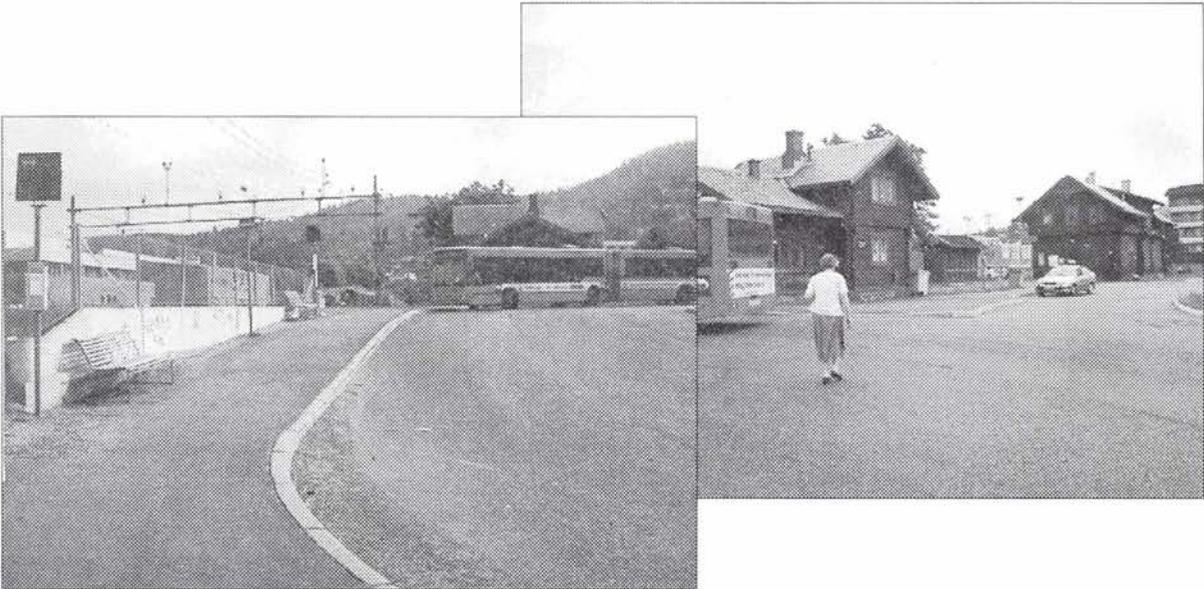
### **Frodig og integrert parkeringsplass**

*På Skogn er den nye lille parkeringsplassen innpasset i et helhetlig miljø, der de eksisterende små trærne danner en naturlig avslutning på rekken av parkerte biler. Det var også plass til å anlegge en stor gressplen som myker opp i miljøet.*

### 3.1.6 Bussholdeplass

Kombinasjon buss og tog er en reisemåte NSB vil stimulere til. Vi vil også tilstrebe at overgangen skjer så nær toget som mulig. Det vil si i forbindelse med stasjonene. Busser tar opp mye plass på stasjonene, spesielt når de også skal ha plass til å snu. I hvert tilfelle bør det vurderes om det er nødvendig at bussene vender

inne på stasjonsområdet, eller om snuoperasjonen kan skje andre steder i nærheten. Det er viktig at de reisende har det så komfortabelt som mulig mens de venter på bussen. Derfor er det uansett helt vesentlig at bussholdeplassene får en tiltalende og integrert utforming.



#### **Dominerende**

Noen steder som på Kjelsås er det nødvendig å trekke snuplassen for buss opp mot stasjonen, fordi gjennomkjøringsveien ligger for langt unna. Bussene med deres store og vidstrakte kjørearealer dominerer denne siden av stasjonen på en negativ måte..



#### **Integrert**

En bevisst planlegging av bussholdeplassen i forhold til toget og stasjonens utforming forøvrig kan gi et attraktivt inntrykk slik som her på Fredrikstad stasjon.

**Dårlig tilgjengelighet**

*Den veldig store bussholdeplassen på Gjøvik stasjon har dårlig tilgjengelighet mellom buss og tog. Dette skyldes gal terrengbehandling, som har gitt en høydeforskjell mellom bussholdeplassen og perrongen.*

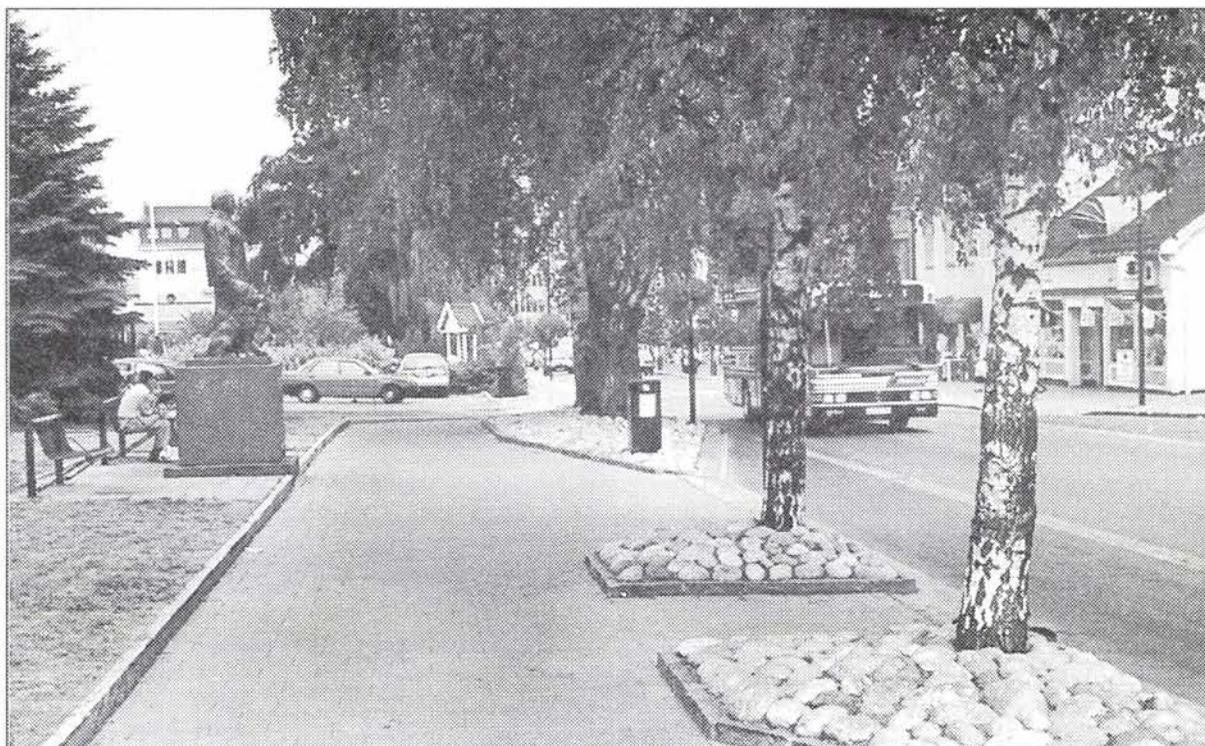
**God tilgjengelighet**

*Da det ble anlagt perrong langs bysiden av buttsporet på Stjørdal stasjon, ble terrenget rundt hevet slik at det ble enkelt å forflytte seg mellom buss og tog.*



### **Trist opphold**

*Alt for sjelden tenker planleggerne på at mennesker skal oppholde seg ved bussholdeplassen. Et slikt sted som holdeplassen ved Strømmen stasjon innbyr ikke til opphold. Dette trekker ned attraksjonen ved å reise kollektivt.*



### **Hyggelig opphold**

*Holdeplassen i Horten for busser som også går til Skoppum stasjon, viser at slike steder også kan bli attraktive dersom man legger litt omsorg i utførelsen.*

### 3.1.7 Drosjeholdeplass

Drosjer må være tilgjengelig for de reisende på stasjonen. En mulighet er at drosjene kommer ned til stasjonen for av- og påstigning ved togets ankomst. En an-

nen mulighet er at drosjene har fast tilholdsted på stasjonen. Drosjeholdeplassen må uansett integreres i et helhetlig miljø.



#### **Dårlig inntrykk**

*På Vestby stasjon fikk drosjene sette opp en stygg bu som forsterker inntrykket av en lite attraktiv stasjon. (Bildet ble tatt i 1990 før øverste halvdel av det store treet i bakgrunnen ble fjernet!)*



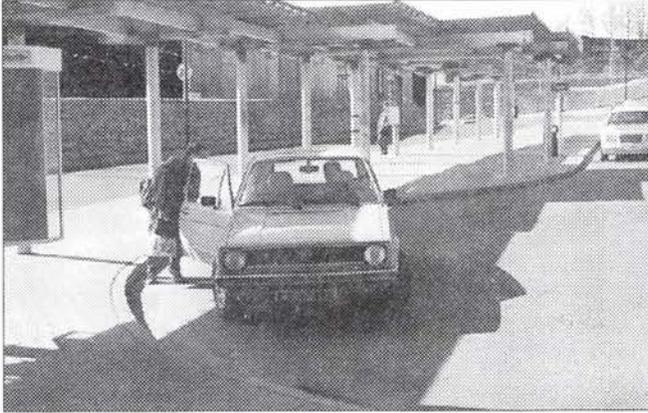
#### **Hyggelig inntrykk**

*På Mjøndalen stasjon har drosjesjåførene tatt i bruk deler av stasjonsbygningen, og oppstillingen for drosjene er ordnet. Når de møtes utenfor på denne måten, skaper de positivt liv ved stasjonen.*

### 3.1.8 Av- og påstigning

Oppstillingsplasser for av- og påstigning til personbiler bør ligge sentralt plassert på stasjonen. Det bør være en grei forbindelse til parkeringsplassene. Da kan sjå-

føren sette av passasjerene og bagasjen nær toget før bilen parkeres litt lenger unna.

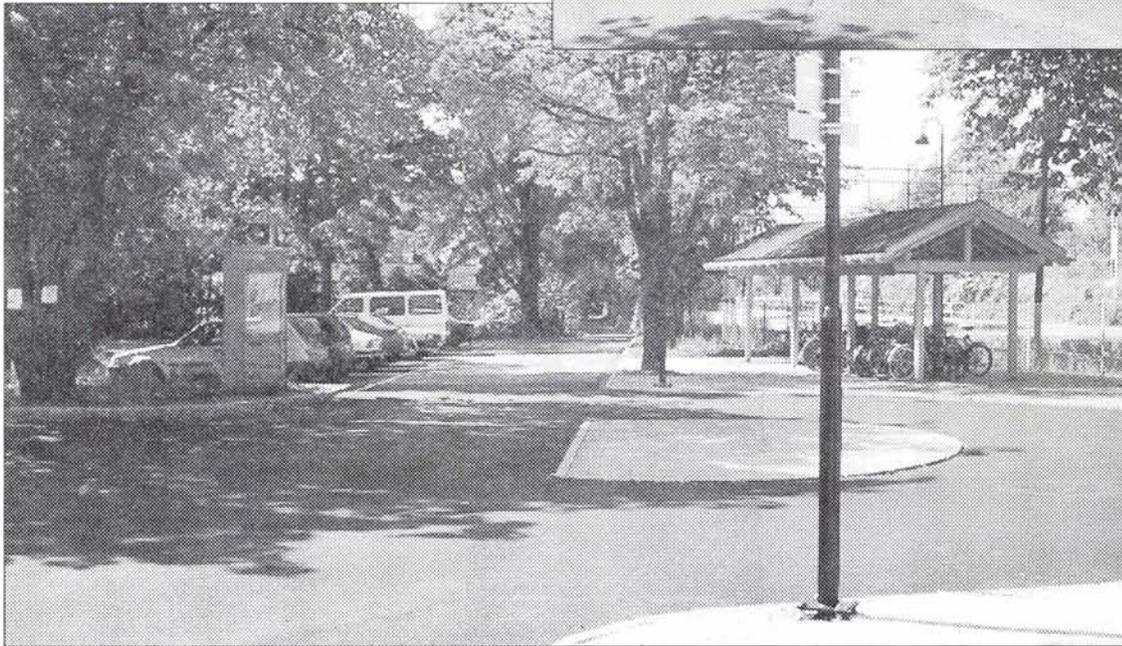


#### *Kiss and ride*

Av- og påstigningsplassene vil også fungere for drosjer. Her på Lysaker stasjon har «kiss and ride» plassene fått en sentral plassering. Drosjene står og venter på tur, klare til å kjøre frem og ta opp passasjerer.

#### *Skjemmende*

Fordi av- og påstigningen må ligge så nær perrongen som mulig, vil den lett dominere bildet av stasjonen. På Vevelstad stasjon er standarden på disse arealene for lav.



#### *Helhetlig og godt miljø*

På Blommenholm stasjon er «kiss and ride» arealene innpasset i et helhetlig og frodig miljø med skikkelig materialbruk. I dette miljøet kommer de ulike funksjonene på stasjonen til sin rett.

### 3.1.9 Stasjonsbebyggelse

Bebyggelsen på stasjoner kan være en sentral stasjonsbygning, letak, ulike former for godshus, Narvesen-ki-osk, lokomotivstall, Ctc-hus, osv. Mange omtaler stasjonsbygningen som «stasjonen». Dette er misvisende fordi stasjonen består av mange andre arealer med ulike funksjoner. Dette gjelder også utearealer. Alle funksjoner som foregår innendørs og utendørs må knyttes sammen i et helhetlig miljø.

Imidlertid har stasjonsbygningen ofte stor symbolverdi og signaleffekt i lokalmiljøet. Dessuten gir den mulighet for å kjøpe billett inne, og de reisende kan søke ly i venterommet når været er for dårlig. Dette gjør at stasjonsbygningen er en viktig del av stasjonsmiljøet.

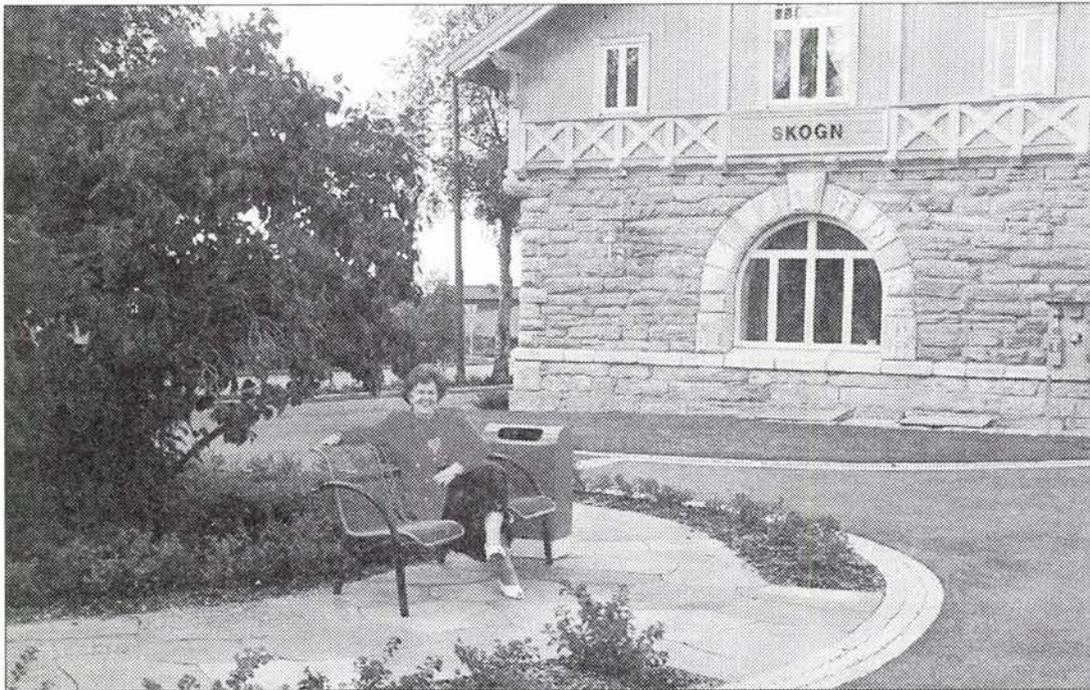
Stasjonsbebyggelse som ikke lenger nyttes av NSB leies ut til andre. Stasjonsutviklingsprogrammet gir målsetninger for hvilke sekundære funksjoner som bør knyttes til stasjoner, og som dermed kan få plass i slike bygg. Ved tilrettelegging av uteanlegget rundt bygg som skal leies eller lånes ut, vil NSB kunne trekke til seg «den rette» virksomheten. «Den rette» virksomheten vil stimulere til positiv aktivitet rundt stasjonen. Det vil også kunne øke eiendommenes verdi.

Stasjonsutviklingsprogrammet sier at reise-funksjonene må ha høyest prioritet. Ute på enkelte stasjoner ser det dessverre ofte ut til at leieinntekter er viktigere en målsetninger for god tilgjengelighet, komfort og et estetisk miljø.



#### *Nakent bygg*

*NSBs flotte stasjonsbygninger, som denne på Eina, kommer ikke til sin rett i de ødslige uteanleggene som gjerne omgir dem.*



#### *Helhet mellom bygg og uteanlegg*

*På Skogn er miljøet rundt stasjonsbygningen formet i samsvar med husets arkitektur. Stasjonsbebyggelsen på Skogn er fredet. Derfor valgte man i dette tilfellet å skape hovedtrekket i anlegget etter formingsprinsipper som gjaldt da stasjonen var ny.*





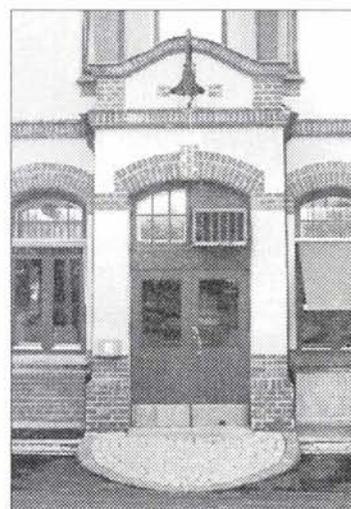
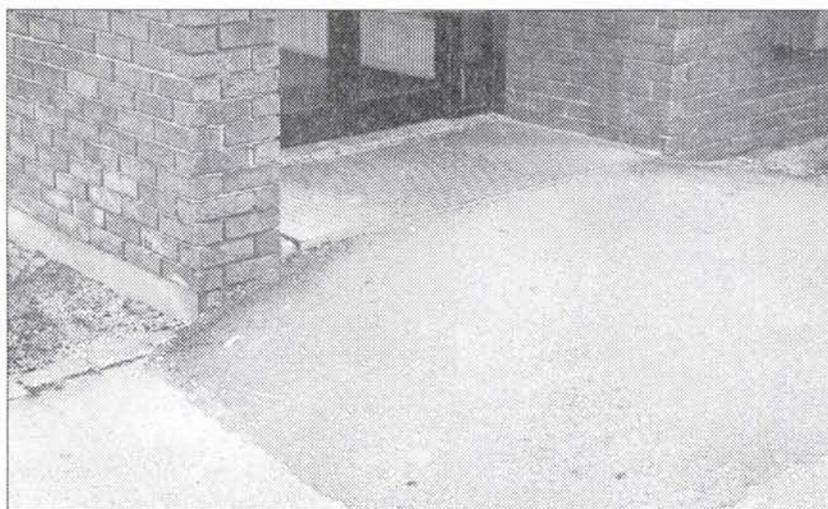
### **Ordnende uteanlegg**

Forming av uteanlegget kan også brukes til å vise vei for kundene, for eksempel frem til inngangen på stasjonsbygningen. Her på Hønefoss stasjon er stasjonsbygningen et gammelt hotell som hadde to likeverdige innganger mot byen. I stasjonen fungerer den ene inngangen for gods og den andre for persontrafikk. Adkomsten til stasjonsbygningen persontrafikk-inngang er markert ved at hele oppkjørselen og belegget er rettet mot denne.



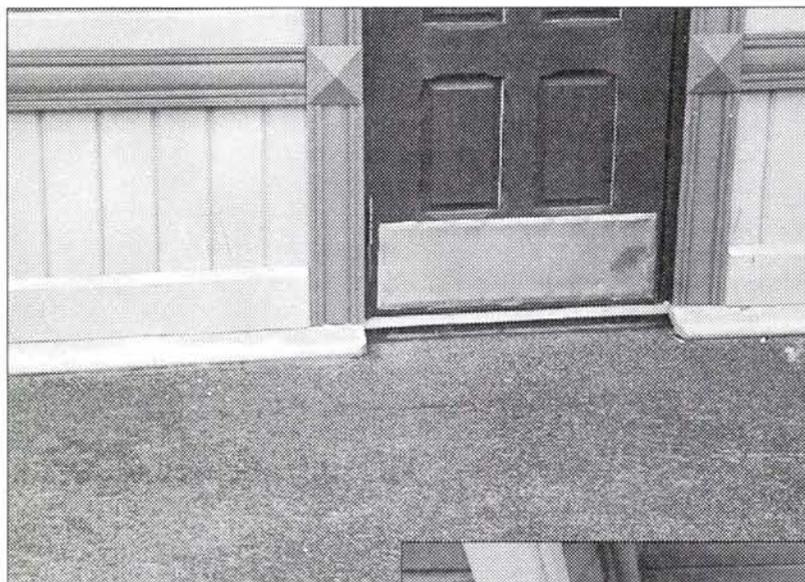
### **Markering av inngang**

Hovedinngangen til venterommet på Hønefoss stasjon er markert med belegget og beplantning for å ønske kundene velkommen inn.



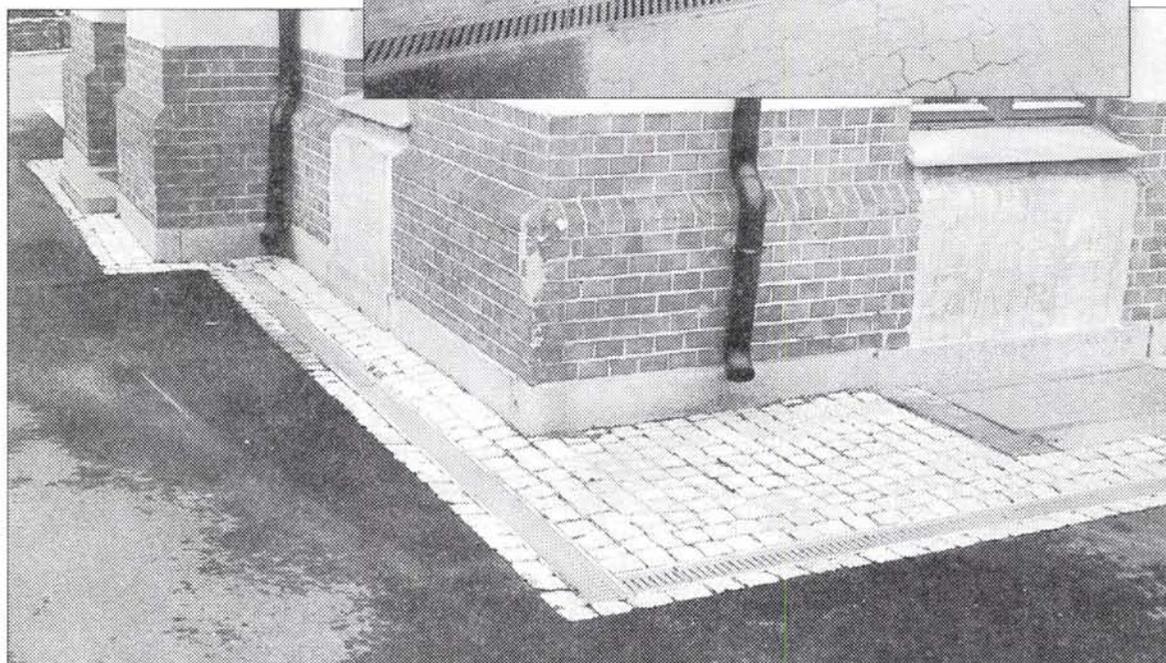
### **Ramper**

Det må tilstrebes å gjøre inngangen til stasjonsbygningen så publikumsvennlig som mulig. Dette gjelder også de som kommer til stasjonen i rullestol. Som regel er det høydeforskjell mellom gulvnivå inne og bakkenivå ute ved inngangene. For å jevne ut høydeforskjellen, blir det laget ramper ved inngangene. Bildet til venstre fra Porsgrunn stasjon viser den vanligste løsningen, der det er blitt lagt ut en haug med asfalt foran døra. På bildet til høyre fra Hønefoss stasjon er det lagt omtanke i å gjøre inngangspartiene attraktive.

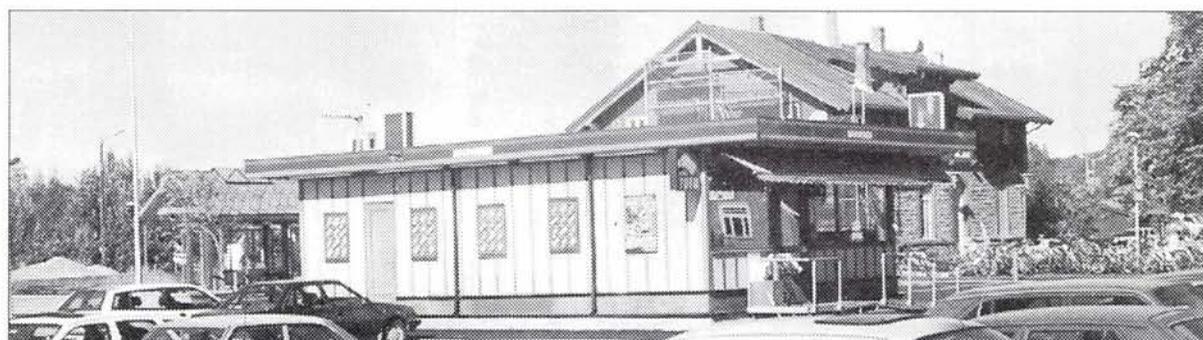


**Asfaltering på panel**  
 Plattformheving gjør tilgjengeligheten til togene lettere. Mangelfull omtanke og planlegging rundt stasjonsbygningene har mange steder ført til at plattformbelegget har kommet for langt opp på veggen. Noen steder vil det se ut som om den fine stasjonsbygningen «synker». På enkelte steder, som her på Nittedal stasjon, blir trepanelet liggende helt i bakkenivå. Dette vil over tid føre til problemer med råte i veggen.

**Dominerende vannrenne**  
 Når det p.g.a. plattformheving blir fall inn mot huset, kan vannet fanges opp ved å legge en dreneringsrenne i belegget. Dreneringsrennen i seg selv er en lite vakker nødløsning. På Skoppum stasjon er rennen godt synlig fordi strukturen på belegget er så forskjellig fra strukturen til renna.

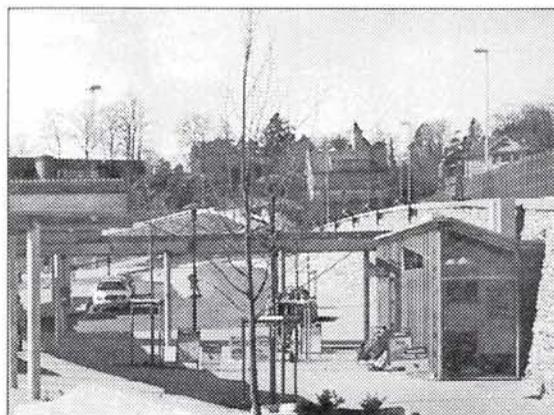


**Integrert vannrenne**  
 På Hønefoss stasjon er renna «tatt hånd om» ved å legge den i et belegg av granittbrostein. Dette beleggets struktur fanger opp renna, også ved at rekkene av brostein er lagt parallelt inn mot denne. Brosteinsbelegget formidler overgangen mellom husveggen og plassbelegget.



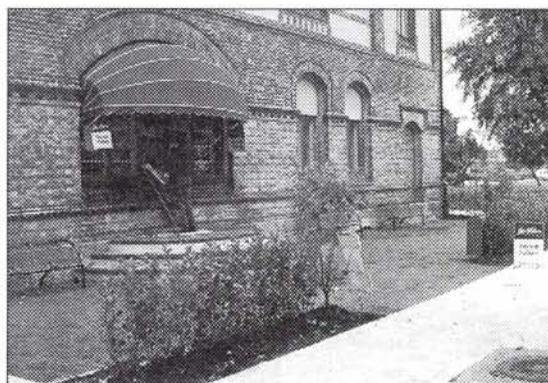
### **Skjemmende kiosk**

Kiosk er et viktig service-tilbud til NSBs kunder. I de aller fleste tilfellene har Narvesen hånd om kiosksalget. De følger et designprogram som gir de frittstående kioskene en utforming som sjelden passer inn i det øvrige bygningsmiljøet på stasjonene. Naturlig nok ligger kiosken sentralt plassert på stasjonen. Med sin utforming er de med på å understreke det dårlige utemiljøet som på Hokksund stasjon. Her er det forøvrig andre som har tatt over kioskdirften i bygningen Narvesen har satt opp. På Stjørdal stasjon er det blitt foretatt en total opprusting av stasjonsområdet med beplantning, belegg og kanter. Stasjonsbygningen blir også pusset opp og det er satt opp nye letak for Trønderbanen. Den gamle Narvesen-kiosken som ble flyttet og satt opp igjen, dominerer og ødelegger inntrykket av stasjonen.



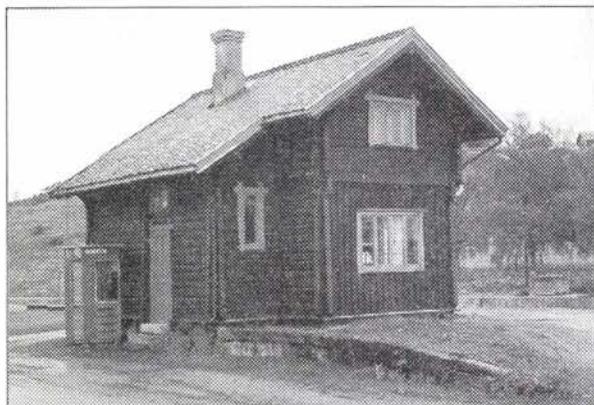
### **Integrert kiosk**

På Lysaker stasjon er Narvesen-kiosken utformet som integrert del av stasjonens arkitektur.



### **Innebygget kiosk**

Kiosken på Mjøndalen stasjon har fått plass i stasjonsbygningen. Et stort vindu er bygget om for kiosksalg. Utenfor er det lagt til rette for opphold med spise plass.



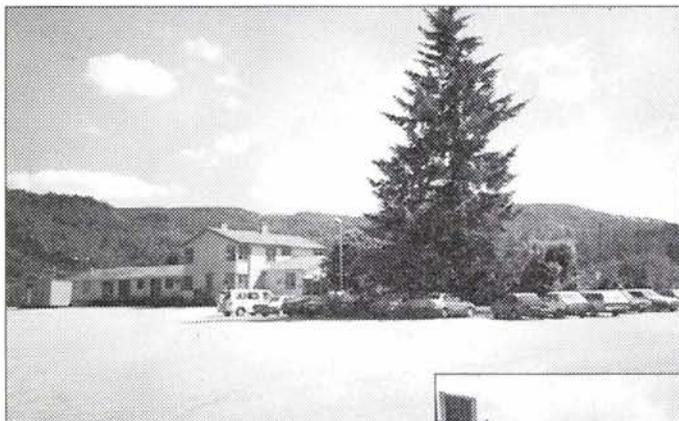
#### **Eiendomsverdi (i liten målestokk)**

Bildene viser uteanlegget rundt ilgodsua på Skogn stasjon før og etter ombyggingen. Det nye uteanlegget legger til rette for ny aktivitet i og rundt det lille huset. Lokale entusiaster har tanker om å lage et galleri her (ilgalleri?). Lasterampen er blitt en sitteplass for de reisende inn mot perrongen. Den vil også fungere for de som kommer til galleriet. Telefonkiosken som skjemet bygget er flyttet. I stedet er det plantet en Hurdalsrose (Prestegårdsrose) inn mot veggen ved det som vil bli inngangen til galleriet. I liten målestokk viser dette hvordan uteanlegget kan øke verdien på NSBs eiendommer.

### 3.1.10 Stasjonsplass

Der dette er naturlig kan en sentral stasjonsplass fungere som stimleareal for de reisende. De ulike funksjonene på stasjonen kan knytte seg opp mot denne plas-

sen. I mange tilfeller vil stasjonsplassen fungere som en viktig del av byen eller tettstedets sentrum.



#### **Udefinert stasjonsplass**

På mange stasjoner, slik som på Snartemo stasjon, flyter stasjonsplassen sammen med andre utflytende arealer på stasjonen. Dette gir en lite oversiktlig situasjon. Kaos kan gjøre at tilgjengeligheten blir dårligere. (Foto: Solås.)

#### **Rotete stasjonsplass**

I mange tilfeller ligger stasjonsplassen som et utflytende asfaltareal uten funksjon og mening. Det er uklart hvem denne plassen på Gran stasjon egentlig er tilrettelagt for.





#### **Velordnet stasjonsplass**

På Skogn er den lille interne stasjonsplassen knyttet til en av adkomstene til stasjonen. Her finnes telefonkiosk og letak. Stasjonsplassen ligger rett ved parkeringsplassen og det er meningen at av og påstigning kan foregå inn mot fortauskanten.



#### **Stasjonsplass og sentrums plass i ett**

Stasjonsplassen ved Hommelvik stasjon er en del av et plassforløp fra Rådhuset og ned mot perrongen på stasjonen. Tegningen viser plassen ned mot stasjonen til venstre, og en opphøyet sitteplass til høyre i forbindelse med et av de eldre husene på stedet. (Tegn: Malvik kommune, teknisk etat.)

### 3.1.11 Kjøre- og gangforbindelser på stasjonen

God tilgjengelighet betyr at det er gode og naturlige kjøre og gangforbindelser mellom ulike aktiviteter og arealer på stasjonen. Målet med god tilgjengelig må være å gjøre det behagelig for kundene å ta seg frem til toget.



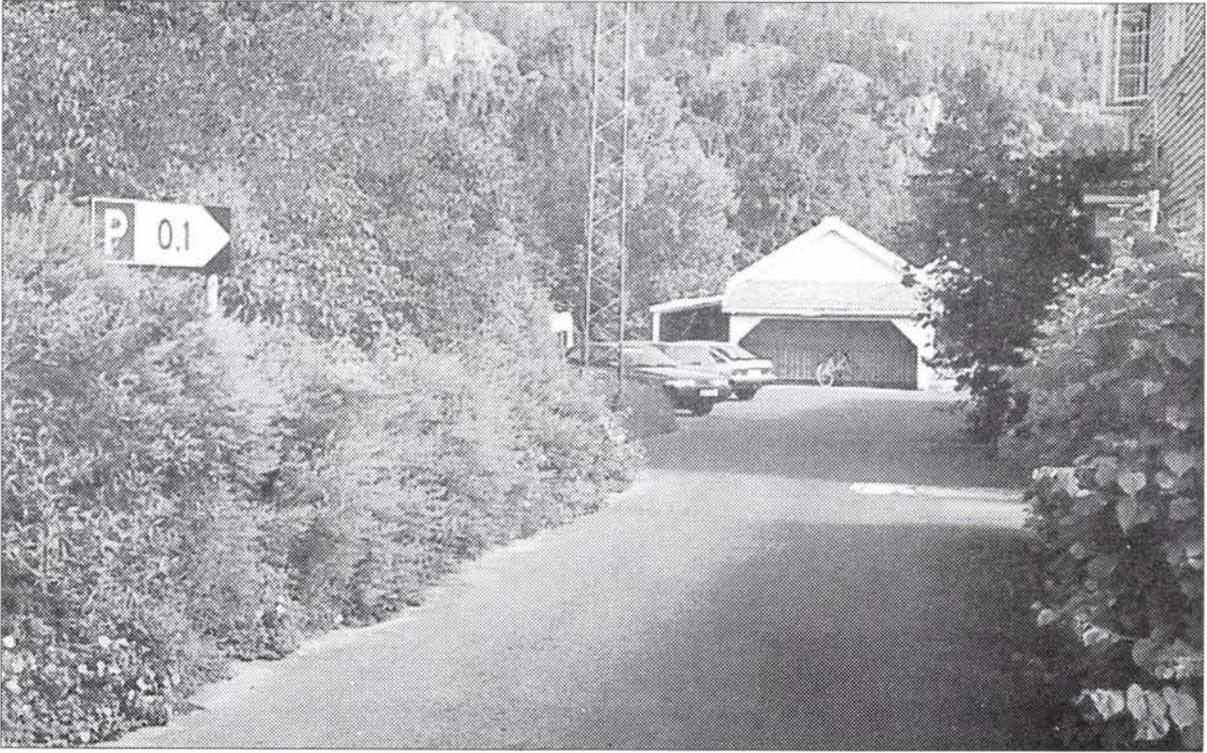
#### **Uklart trafikkmønster**

*Ustrukturerte uteanlegg kan gjøre det vanskelig å orientere seg og ta seg frem på stasjonen. Her på Kristiansand stasjon er det uklart hvor inngangen til stasjonsbygningen er og hvordan man kommer frem til perrongen. Stasjonsbygningens arkitektur og de store trærnes plassering gir et potensiale for å skape noe som er bedre, ved at stasjonsanlegget utforming leder kundene mot togene. (Foto: Solås.)*



#### **Klart trafikkmønster**

*Trafikksystemet må være mest mulig klart og entydig. Vegetasjon vil understreke trafikkanleggets struktur ved at de deler de ulike arealene og styrer trafikktømmene. Dette prinsippet er benyttet på Hauketo stasjon. (Foto: Solås.)*



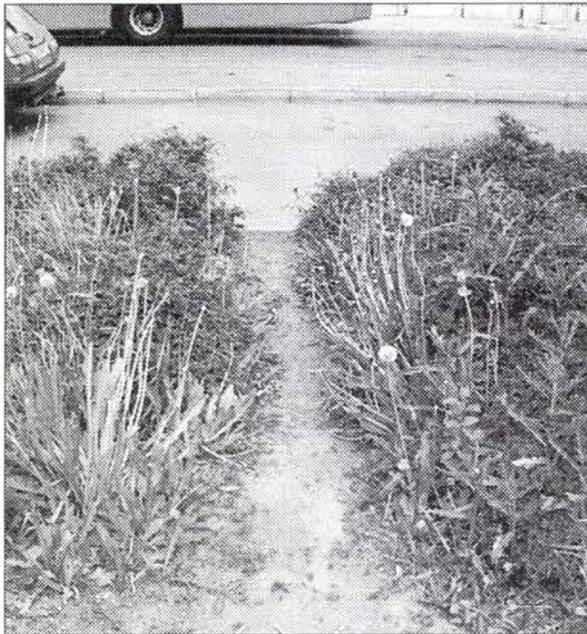
#### **Vegetasjon leder trafikken**

*Vegetasjon kan brukes til å ramme inn og avgrense trafikkanleggene. Dette er et eksempel på hvordan den kan berike anlegget og ikke være til hinder. På Sira stasjon skaper den tette beplantningen av syrener og spirea en attraktiv adkomst til parkeringsplassen. (Foto: Solås.)*



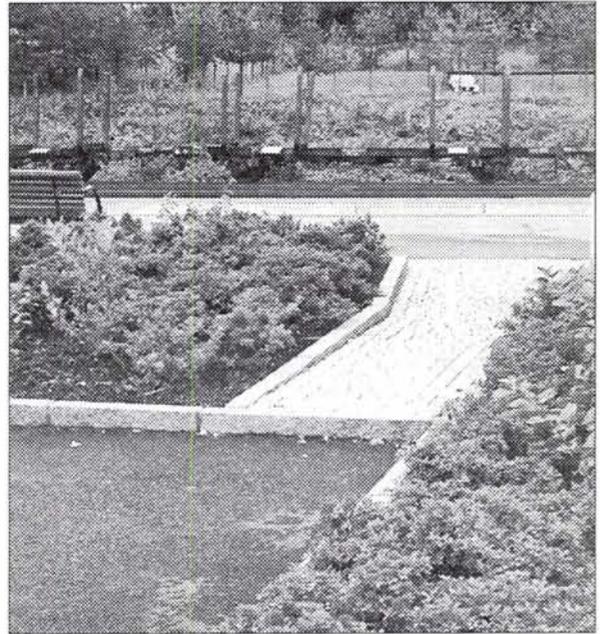
#### **Hinder og barrierer for trafikken**

*På Ski stasjon er det anlagt rabatter og kanter og bygget hus som hindrer og bryter naturlige gangretninger frem til perrongen. Å skille gående og kjørende fra hverandre med belegg og kanter er et fornuftig prinsipp. Men da bør det ikke bli slik, at det er mest naturlig for de gående å spasere ut i kjørearealet og over planterabattene for å komme frem. Perrongen til høyre på bildet.*



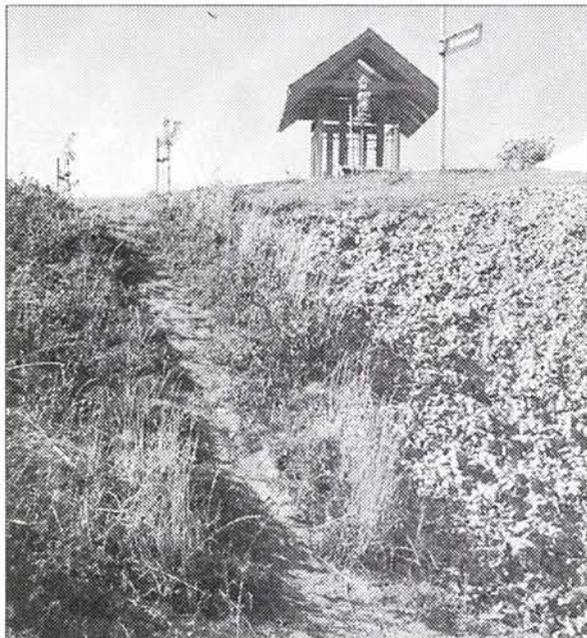
#### **Tråkk i planterabatt**

På Ås stasjon ligger det en beplantet rabatt tvers over en av de naturlige gangforbindelsene på stasjonen. Resultatet er naturligvis at beplantningen blir tråkket ned.



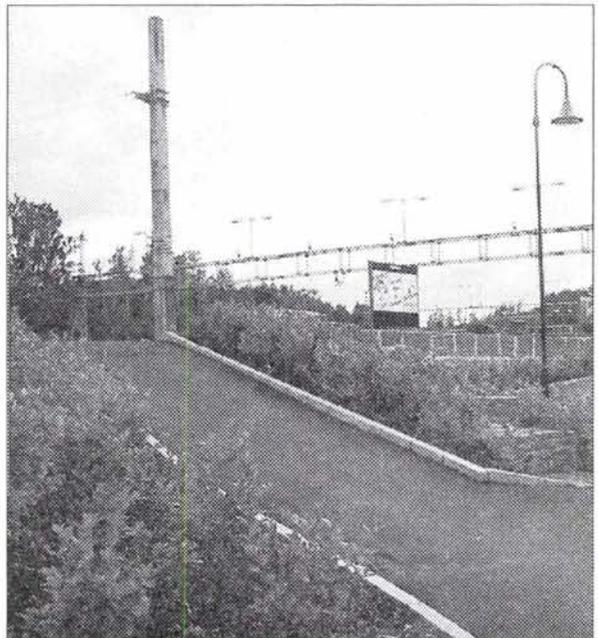
#### **Åpning i planterabatt**

På Hønefoss ble det forutsett at arealet mellom parkeringsplass og perrongen er et sted der de reisende gjerne beveger seg. Derfor ble det tilrettelagt for gangforbindelser frem til toget.



#### **Ikke-tilrettelagt snarvei**

Tilrettelegging av gangforbindelser på stasjonen handler om komfort for NSBs kunder. I mange tilfeller som her på Skatval stasjon ville en analyse av naturlige bevegelsesmønstre ha forutsett hvordan de reisende vil bevege seg på stasjonen. Skråningen fra undergangen opp mot perrongen virker i utgangspunktet ufremkommelig. Det blir imidlertid lett en snarvei dersom omveien ellers blir alt for stor.



#### **Tilrettelagt snarvei**

Det er selvfølgelig ulike måter å tilrettelegge skråninger for gangtrafikk. Her på Hønefoss stasjon ble det valgt å lage en bred gangvei som lett kunne brøytes om vinteren. Alternativet til å lage forbindelsen ville være en sølete sti, eller at de reisende som går av toget i denne enden av perrongen måtte gå helt opp til stasjonsbygningen og ned forbi parkeringsplassen.





### **«Usynlig» undergang**

*Ved planlegging av underganger er det viktig at nedgangene får en plassering og utforming som gjør at de er synlige for trafikantene. Nedgangen fra parkeringsplassen til den fine undergangen på Tønsberg stasjon ligger midt på bildet til venstre for åket.*



### **Integrerte eller dominerende broer**

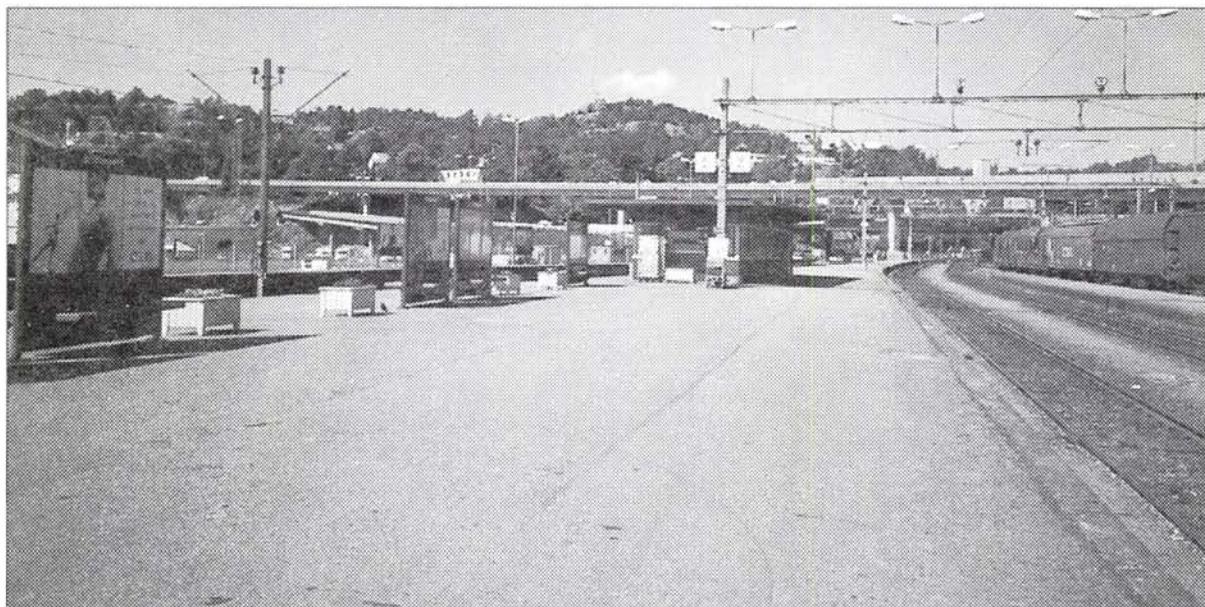
*Den fine nye broen på Ås stasjon er godt plassert i stasjonsanlegget. Broene som gjerne er markerte byggverk, gir stasjonen et endret uttrykk. Det er derfor viktig at broens arkitektur forholder seg til sine omgivelser. På Ås spiller broen sammen med stasjonsbygningenes arkitektur. Det åpne og utflytende stasjonsanlegget gjør at broen virker alt for dominerende.*

### 3.1.12 Perrong

Perrongen har tre viktige funksjoner:

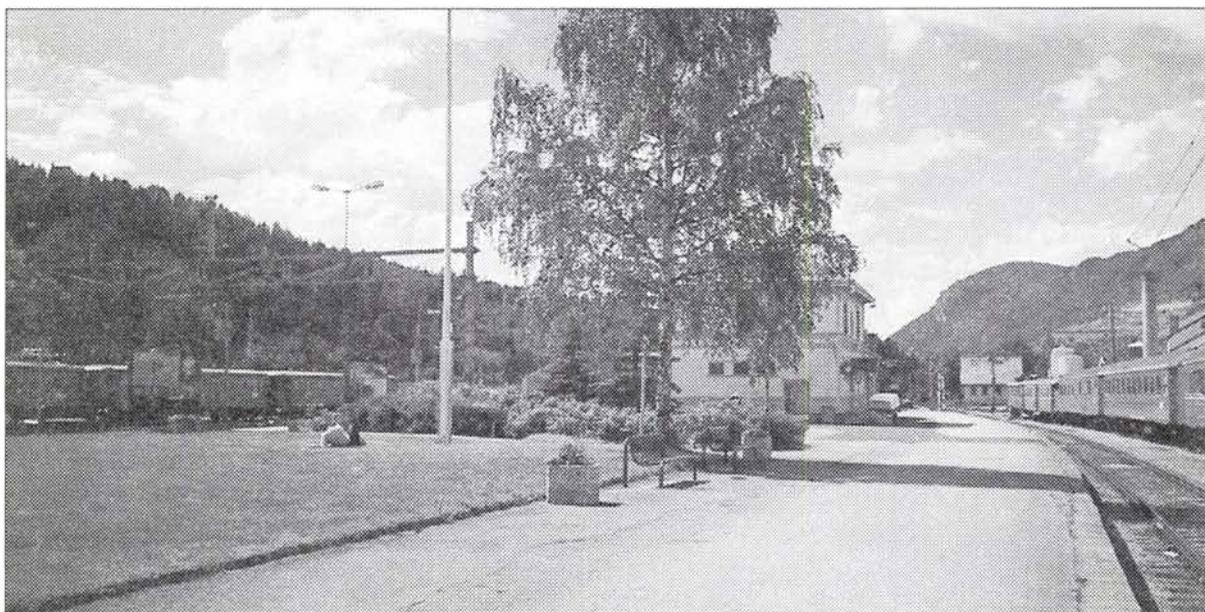
- Den er et oppholdsareal for venting på toget.
- Den er en på- og avstigningsrampe til toget.
- Den er en del av et gangveisystem til og fra toget.

Det er viktig at perrongen gis en utforming som harmonerer med de ulike funksjonene, og at den fungerer godt sammen med resten av stasjonsanlegget.



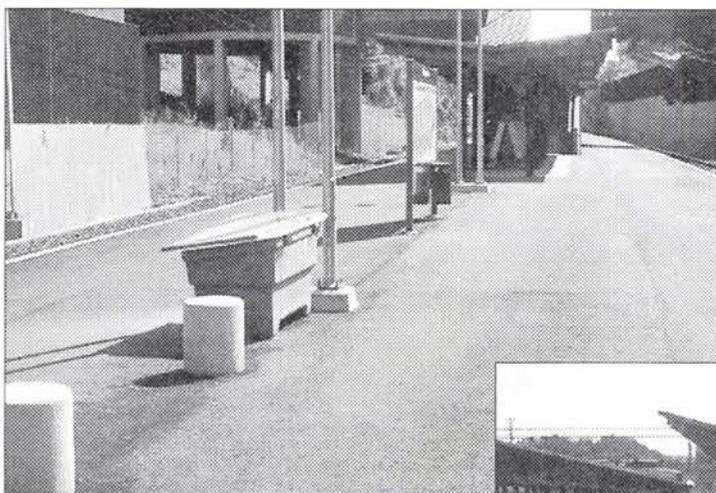
#### **Gold perrong**

*På mange stasjoner som her på Kristiansand, er oppholdet på perrongen en selsom opplevelse på grunn av det gulte miljøet. (Foto: Solås)*



#### **Frodig perrong**

*Ål stasjon ligger på en bred midtperrong. Parkanlegget gir en positiv opplevelse av oppholdet. Samtidig myker det opp i miljøet. (Foto: Solås.)*



### **Attraktivt plattformtak**

Det er fint at man gir konstruksjoner og bebyggelse på perrongene en fin utforming, som her på Slependen. Man har imidlertid lett for å glemme resten av miljøet på perrongen. Resultatet er slik som her et goldt utemiljø som ikke inspirerer til opphold.

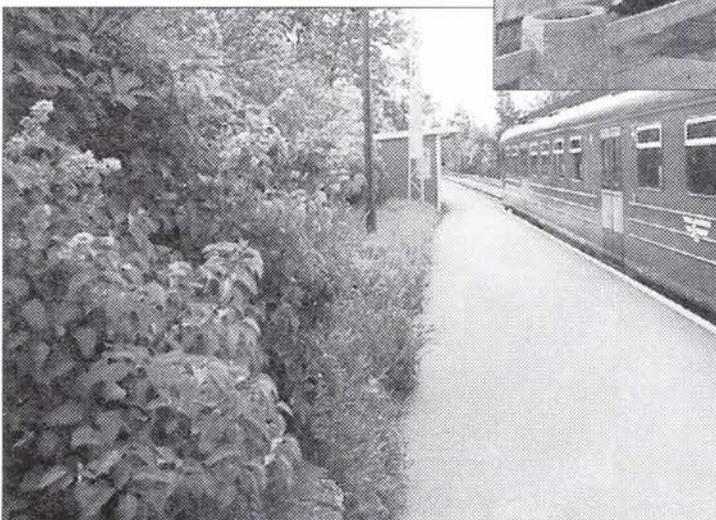
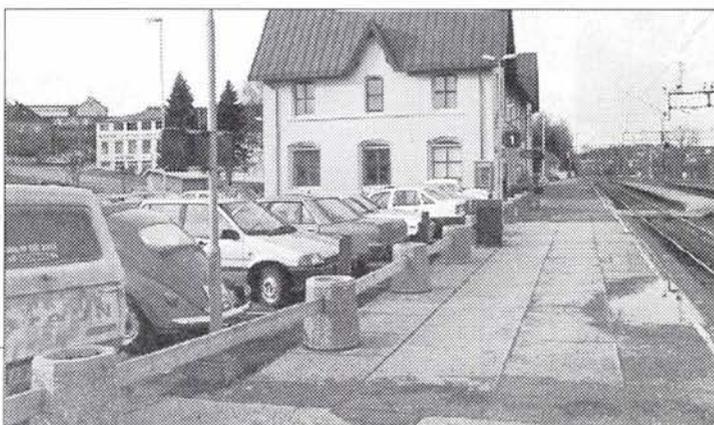
### **Attraktivt plattformtak og uteanlegg**

På Sandvika stasjon så man at det var viktig å gi utemiljøet på perrongen en utforming som harmonerer med resten av stasjonsanlegget. De små vegetasjonspaviljongene skulle gi en positiv opplevelse av å være på perrongen. Samtidig skulle de gi NSBs kunder mulighet til å sitte under en liten, sval trekrone mens de venter på toget. (Se fargebilde side 2.)



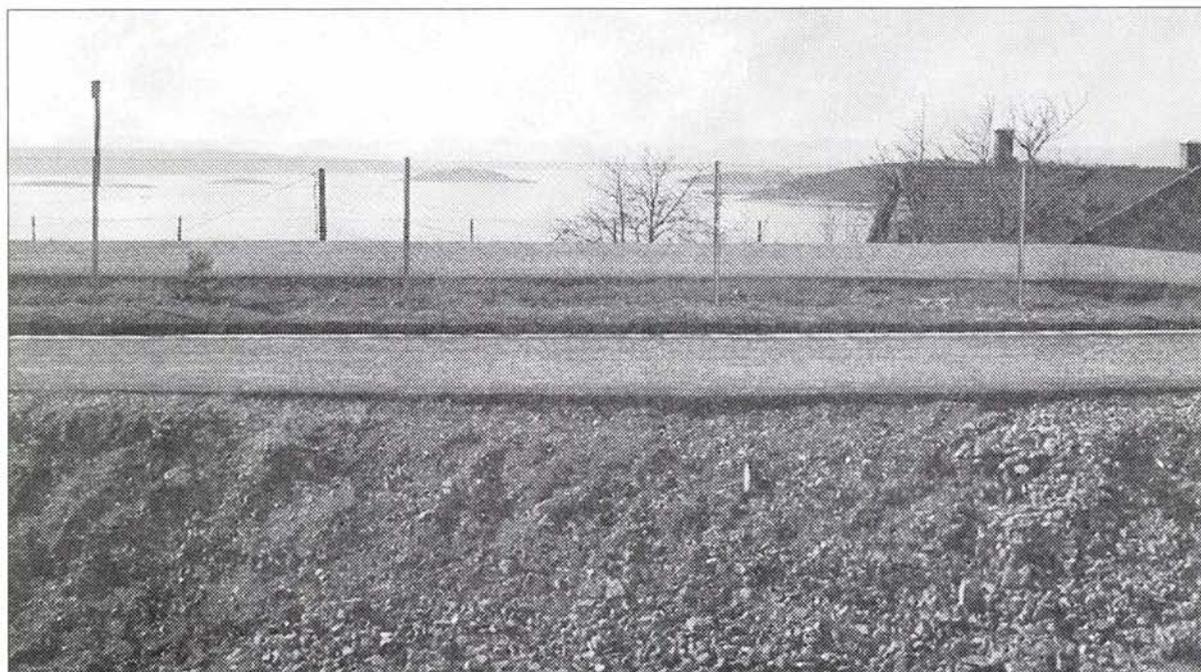
### **Stygg bakgrunn**

Perrongen må fungere sammen med resten av stasjonsanlegget også. Parkeringsplasser helt inntil perrongen som på Sarpsborg stasjon gir et lite heldig inntrykk.



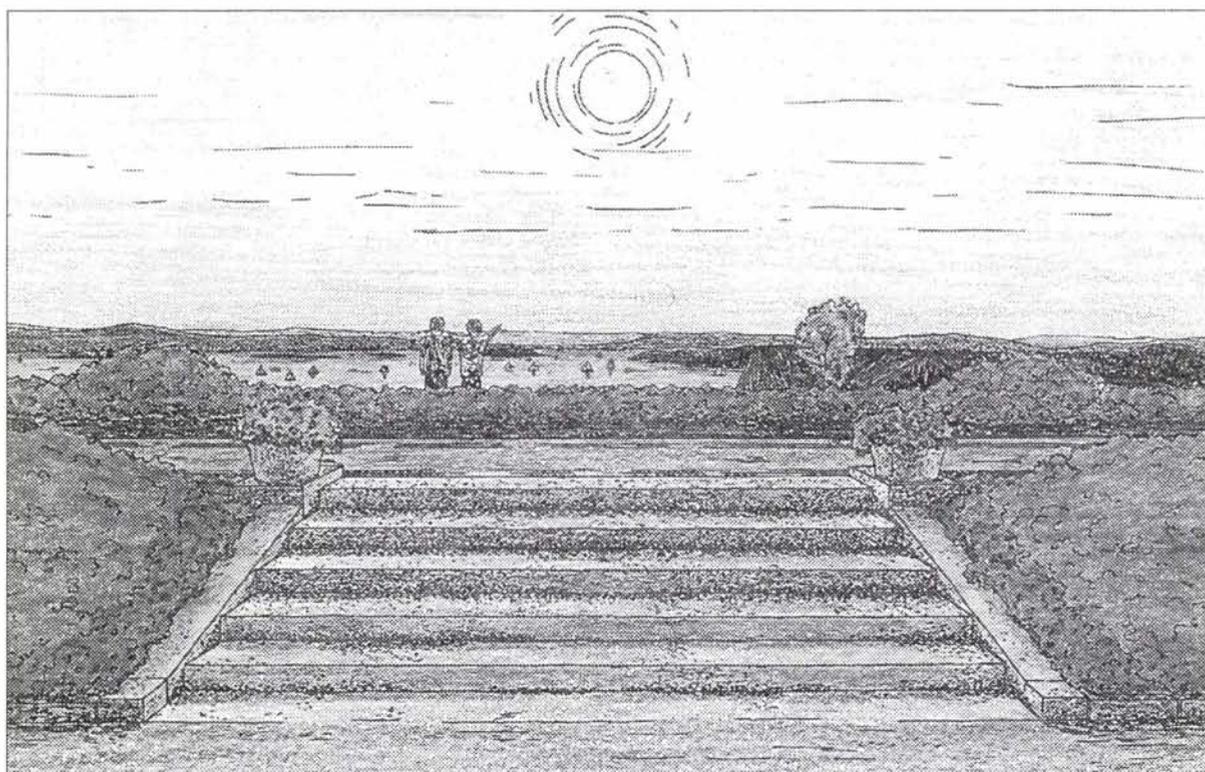
### **Fin bakgrunn**

Beplantningen langs perrongen på Greverud stasjon skiller perrongen fra villahagene. På en annen stasjon kunne man tenke seg at det var parkeringsplassen som lå bak syrinhekkene. Men da måtte det selvfølgelig være flere åpninger i beplantningen slik at kundene lett kunne komme frem til toget, og at det var mulighet for innsyn til perrongen.



**Nå: Skjemmende perronganlegg**

Ljan stasjon har en av landets flotteste beliggenheter. Dette skyldes utsikten over Oslofjorden. Den lurvete perrongen trekker ned og ødelegger inntrykket. Bildet til viser hva man opplever når man kommer ut fra stasjonsbygningen.



**Visjon: Tilpasset perronganlegg**

Tegningen viser forslag til hvordan bearbeidingen av skråningen med trappeanlegg og beplantning fremhever kvalitetene på stasjonen. Nå skrider man opp den brede granitt-trappen til perrongen som også fungerer som utsiktsplata mot Oslofjorden.



**Før: Rufsete**

Mange steder er belegget på perrongen i en sorgelig forfatning. Slik var det også med Levanger stasjon.



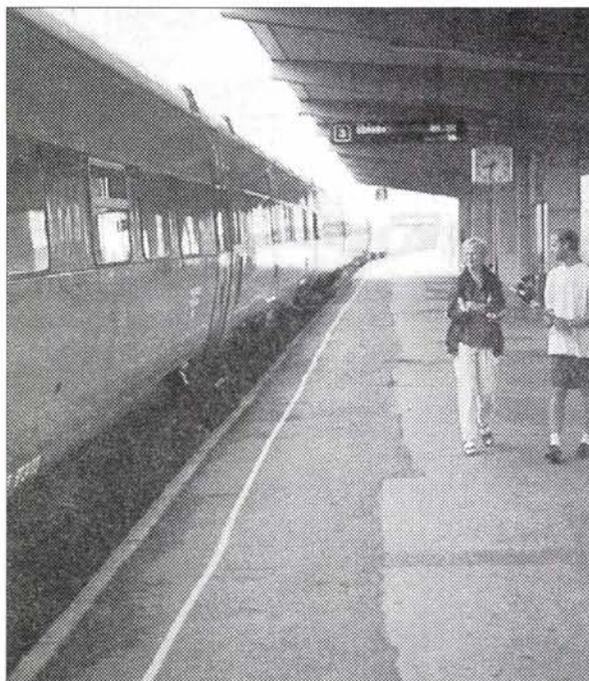
**Etter: Ordentlig**

Det nye belegget på Levanger stasjons plattform gir et ryddig og ordentlig inntrykk.



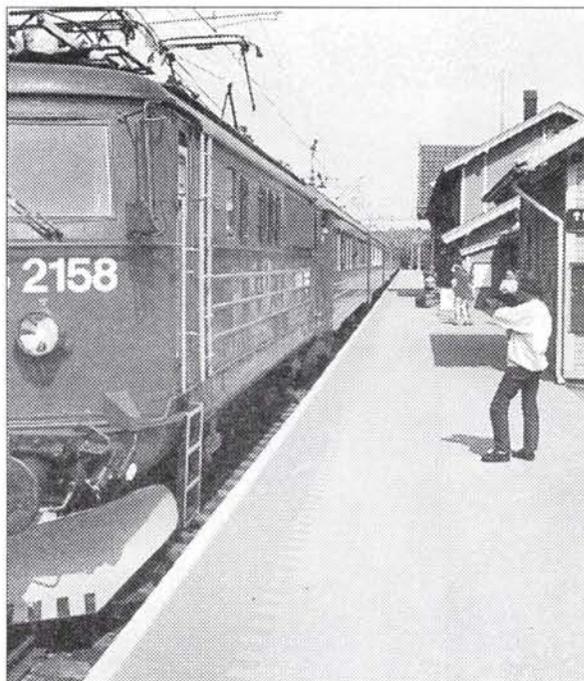
**Tilpasset belegg?**

Vi bør også spørre oss selv om den type betongbelegg som gjerne blir valgt, alltid passer like godt sammen med resten av anlegget og til omgivelsene ellers. På Skogn stasjon virker f.eks. betongbelegget fremmed i forhold til strukturen i stasjonsbygningens arkitektur. Slike ensartede uoppbrutte belegglater vil nesten alltid virke kjedelige.



#### **Sikkerhetsmarkering med lav standard**

Av sikkerhetshensyn er det viktig å markere en sikkerhetsavstand til toget. Dette markeres i belegget. En malt stripe som på Drammen stasjon gir et simpelt inntrykk.



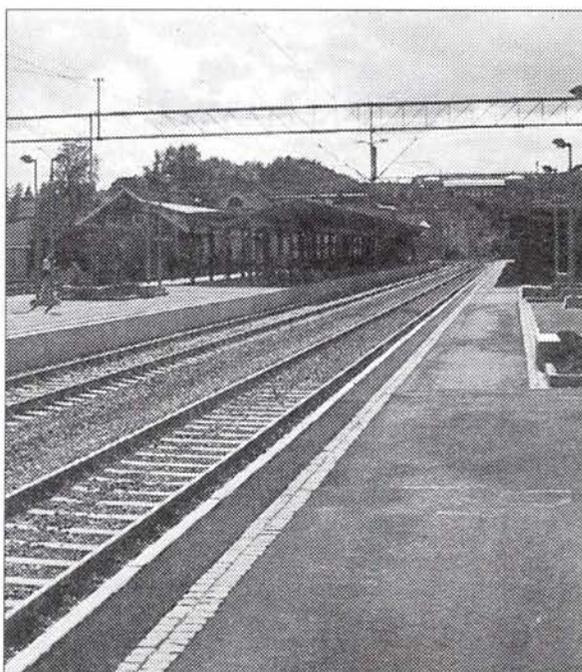
#### **Bruke fargeforskjell...**

Rundt i landet blir det lagt grått betongbelegg med rosa steiner ytterst mot perrongkanten som sikkerhetsmarkering. Dette er blant annet gjort på Skoppum stasjon.



#### **...som forsvinner**

Det viser seg at fargeforskjellen blir mindre over tid. På denne måten blir fargeforskjellen etterhvert for liten til at den kan fungere som markering. Resultatet er at man etter noen år allikevel må male en gul stripe slik som på Oslo S.



#### **Varig sikkerhetsmarkering**

Bruk av en stripe av brostein i granitt for eksempel sammen med asfalt vil gi en varig sikkerhetsmarkering. Den røye overflaten til natursteinene vil alltid synes godt mot den jevne asfaltflaten. Det er også lett for synshemmede å føle en slik stripe med en stokk.

### 3.1.13 Utendørs venteplasser

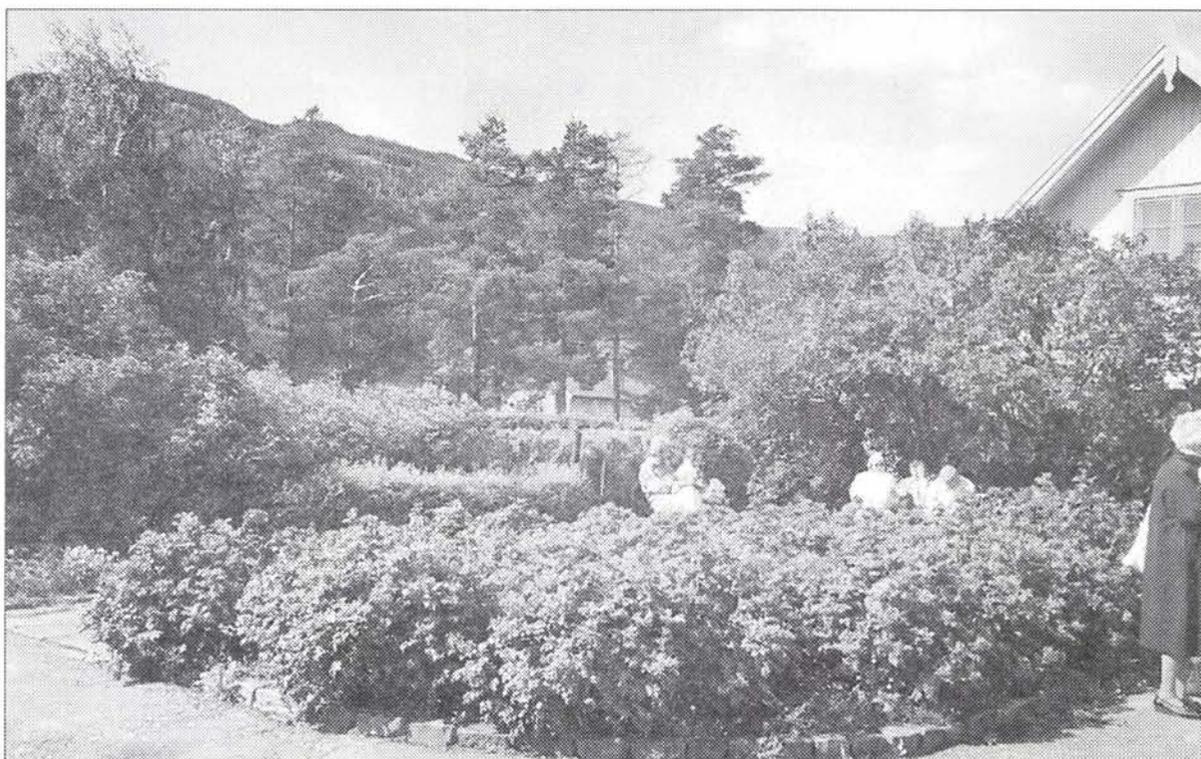
Avhengig av været velger de fleste reisende å vente på toget ute på perrongen. Derfor er det viktig å gi dem mulighet for et behagelig opphold utendørs. Tidligere

ga NSB dem mulighet for promenade i en park. I dag vil det være et sterkere krav om opphold helt inn mot perrongen.



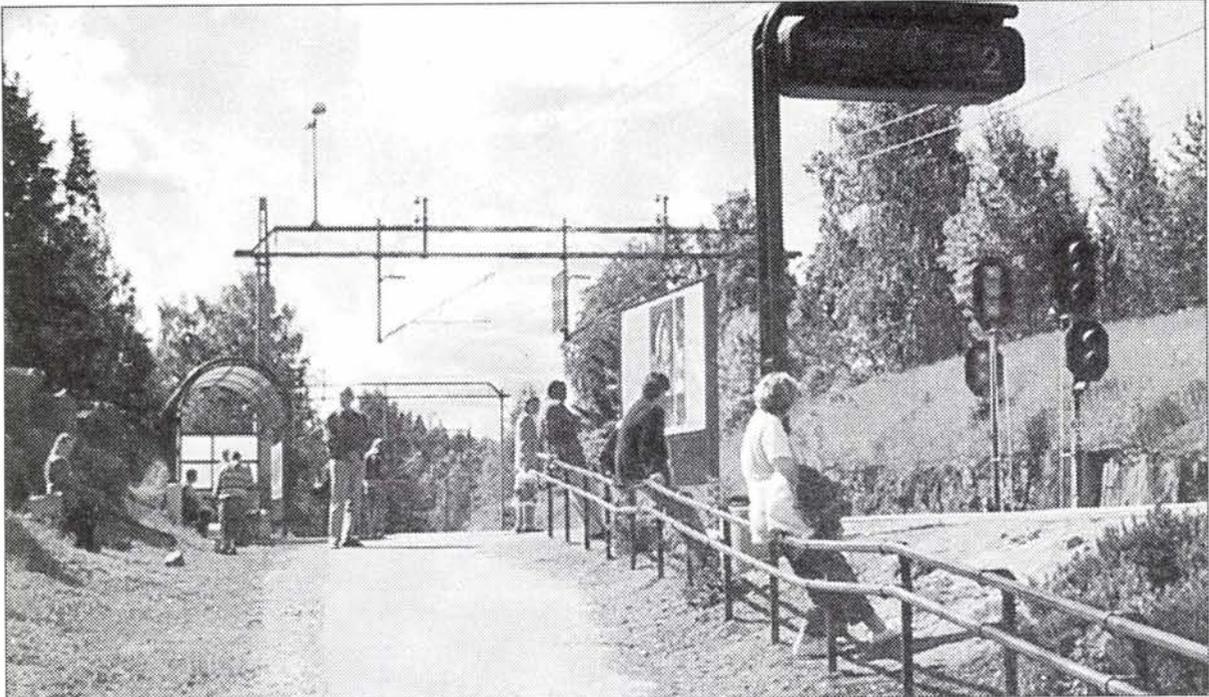
#### **Fin sitteplass skjemmes av reklameskilt**

*Slike sitteplasser ble anlagt i en tid da NSB så at det var viktig å gjøre oppholdet på stasjonen behagelig. På grunn av godt vedlikehold av den gamle sitteplassen på Roa stasjon holder den seg fin fremdeles. Det er synd at reklameskiltet skjemper og skjerner for utsyn til perrongen.*



#### **Sitteplass mot perrongen**

*De reisende på Nesbyen sitter i en typisk stasjonspark fra 1950-tallet. Her vender sitteplassen med benker og skiferheller inn mot perrongen. Beplantningen skulle være til glede både for de som venter og for de som sitter i toget og ser ut. (Foto: Solås)*



### **Utilstrekkelige sitteplasser**

*På mange steder er det mangel på steder å sitte. Her på Vevelstad stasjon må NSBs kunder trække ned en bratt og ofte sølete skråning for å få satt seg. Det burde vært et bedre alternativ.*



### **Alternative sitteplasser**

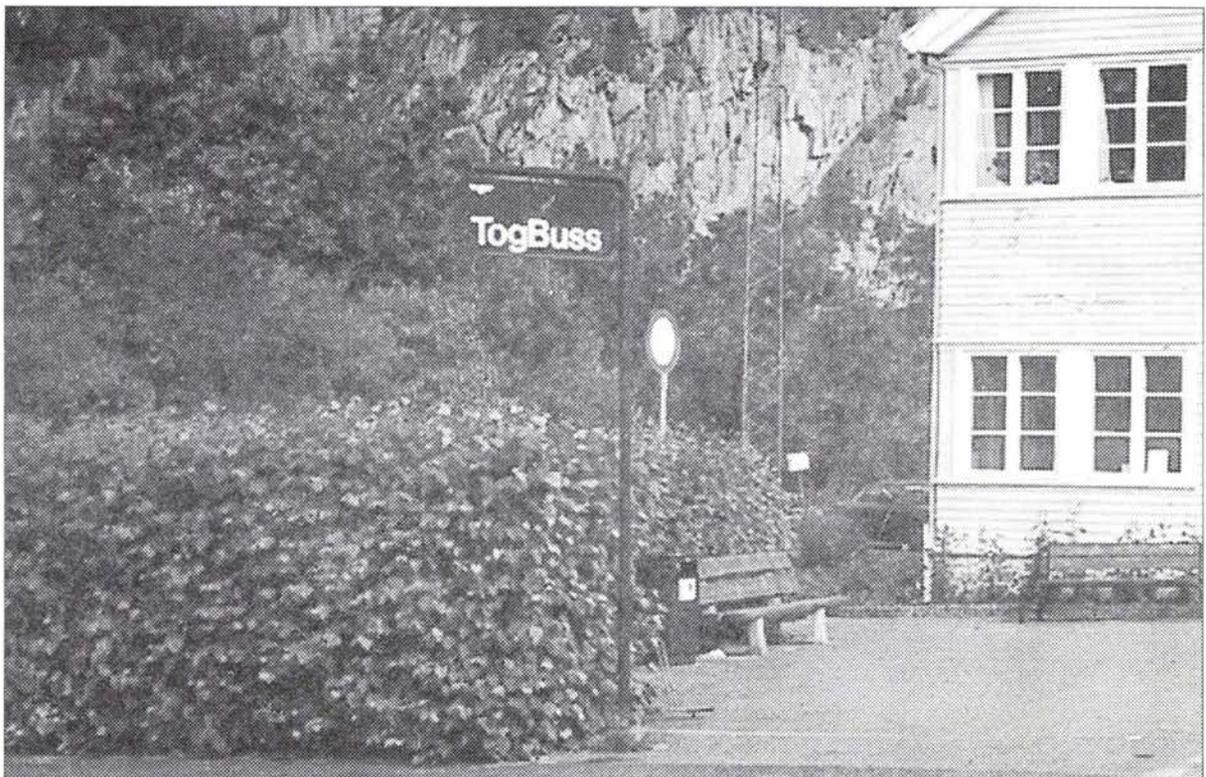
*På Sandvika stasjon kan de reisende velge å sitte eller stå under letaket, eller de kan sitte på steinene under (de fremtidige) små trekrone i vegetasjons-paviljongene. Kanskje blir det også mulighet for å sitte på benker i friluft.*





#### **Uskjermet sitteplass**

*Et sted å sette seg ned vil være viktig for et behagelig opphold. Men hvorfor ikke tilby noe mer? På Ljan stasjon kan de reisende nyte den flotte utsikten. Men hva foregår bak ryggen? Når man sitter på benkene får man en følelse av at man ikke har kontroll over det som skjer bak seg. Dessuten sitter man utsatt for vind.*



#### **Skjermet sitteplass**

*En sitteplass med dekning for ryggen vil gi en bedre følelse. En vegetasjonskjerm som denne på Sira stasjon vil dessuten gi god le mot vind. (Foto: Solås.)*

### 3.1.14 Andre stasjonsarealer

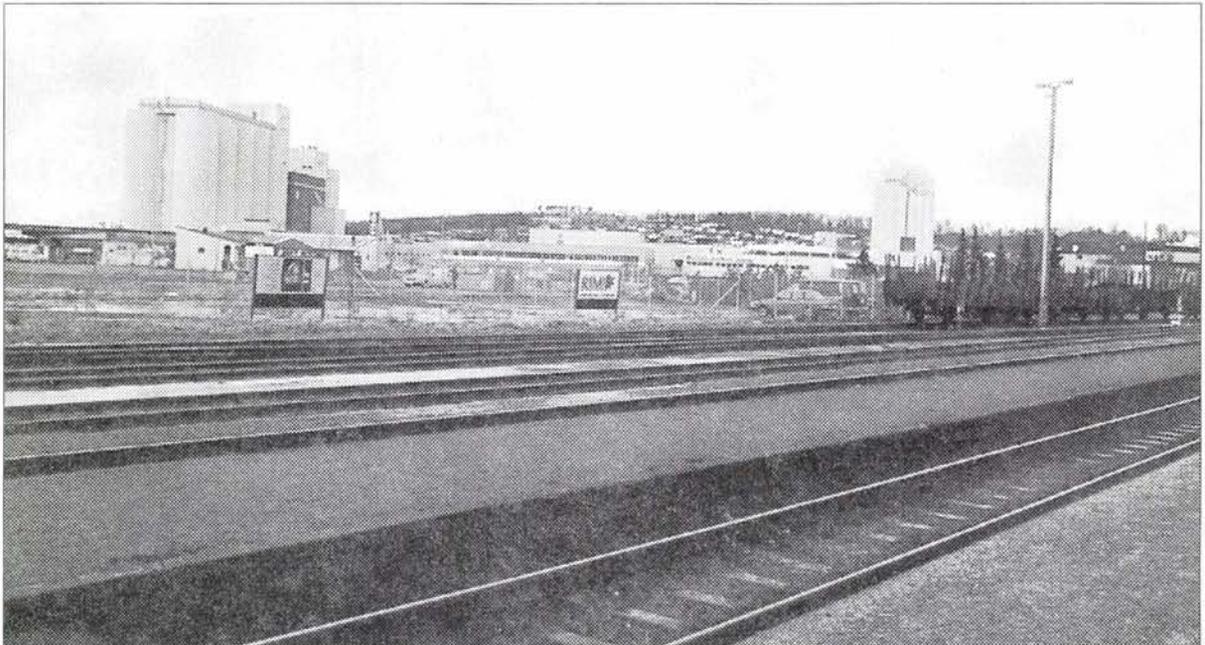
NSB bør være bevisst på at arealer som ligger overfor perrongen eller inn mot publikumsarealer har mye å si

for hvordan stasjonen blir oppfattet og hvordan den fungerer.



#### ***Blikket vendt mot sporet***

*Når man venter på toget ved perrongen, vil man gjerne ha blikket vendt mot sporet og dermed også arealet på motsatt side. På Kjelsås stasjon kan man hvile blikket på bygget til Teknisk museum. Det hadde imidlertid vært ønskelig at parkeringsplassen og sonen mellom spor og parkeringsplass hadde vært opparbeidet på en mer tiltalende måte.*



#### ***Åpent og godt***

*På mange stasjoner er arealene på motsatt side av sporet helt åpne. Der det er fin utsikt, er det viktig at åpenheten blir tatt vare på. Her på Steinkjer stasjon er ikke utsikten spesielt vakker. En bearbeiding av arealene med vegetasjon vil også gi mulighet for å bremse vind, som gjerne vil være et problem på slike steder.*



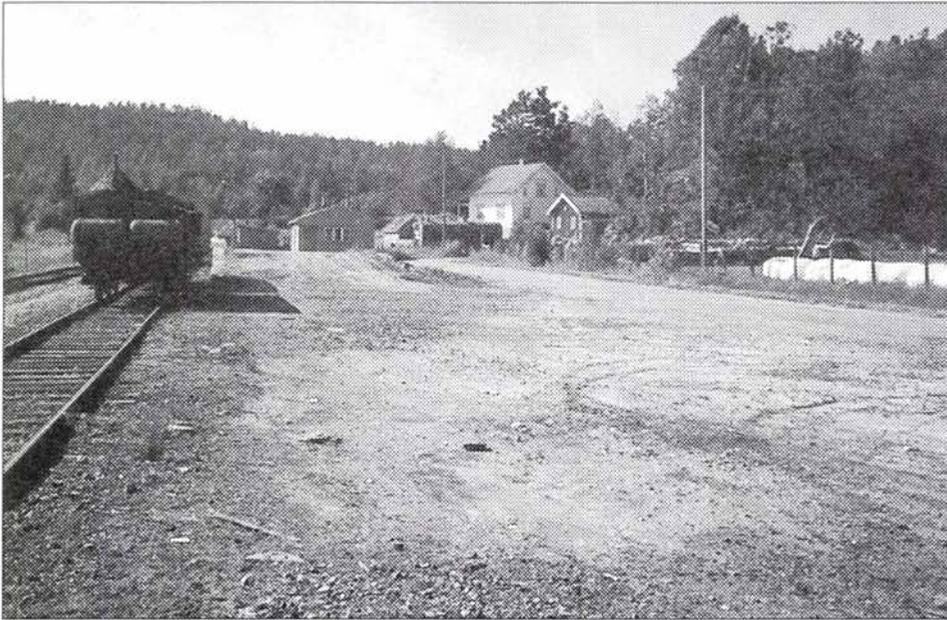
**Nå: Sidearealer skjemmer**

Lysaker stasjon har fått en meget fin forplass med skifermurer, beplantning og belegg. Oppgangen til perrongen og ventearealene ligger under en tiltalende konstruksjon. På perrongen vender man imidlertid blikket mot rufsete arealer på begge sider.



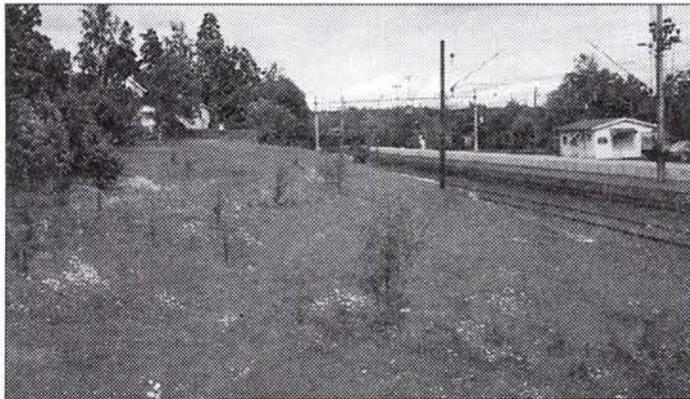
**Visjon: Bearbeiding av sidearealer gjør oppholdet på perrongen triveligere**

På slike steder har man mulighet for å skape en tiltalende ramme. På tegningen er det vist hvordan det kan gjøres med vegetasjon. God plantekjennskap vil gjøre at man selvfølgelig velger beplantning som ikke hindrer eller hemmer togtrafikken. (Se fargebildet på baksiden.)



### **Restarealer**

Rundt på stasjonene ligger det mange restarealer eller arealer som ikke lenger har den funksjon de en gang hadde. I enkelte tilfeller vil det være riktig å selge slike arealer. De kan også beholdes som reserve-arealer. På disse arealene kan NSB etablere vegetasjon med ulike funksjoner og uttrykk. (Foto: Solås.)

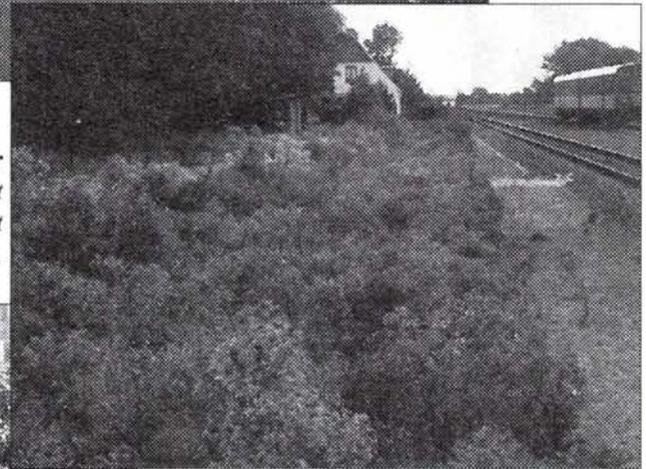


### **Gressbakke på restarealer**

På Skoppum stasjon skjemet et gammelt driftsareal stasjonen. Banedivisjonen bearbeidet grunnen, sådde gress og plantet trær. (Foto: Kjerkereit)

### **Buskplanting på restarealer**

I Danmark blir restområder også gjerne beplantet med hardføre og aggressive busker. Bildet viser et slikt areal der rosebuskene har vokst noen få år.



### **Skogplanting på restarealer**

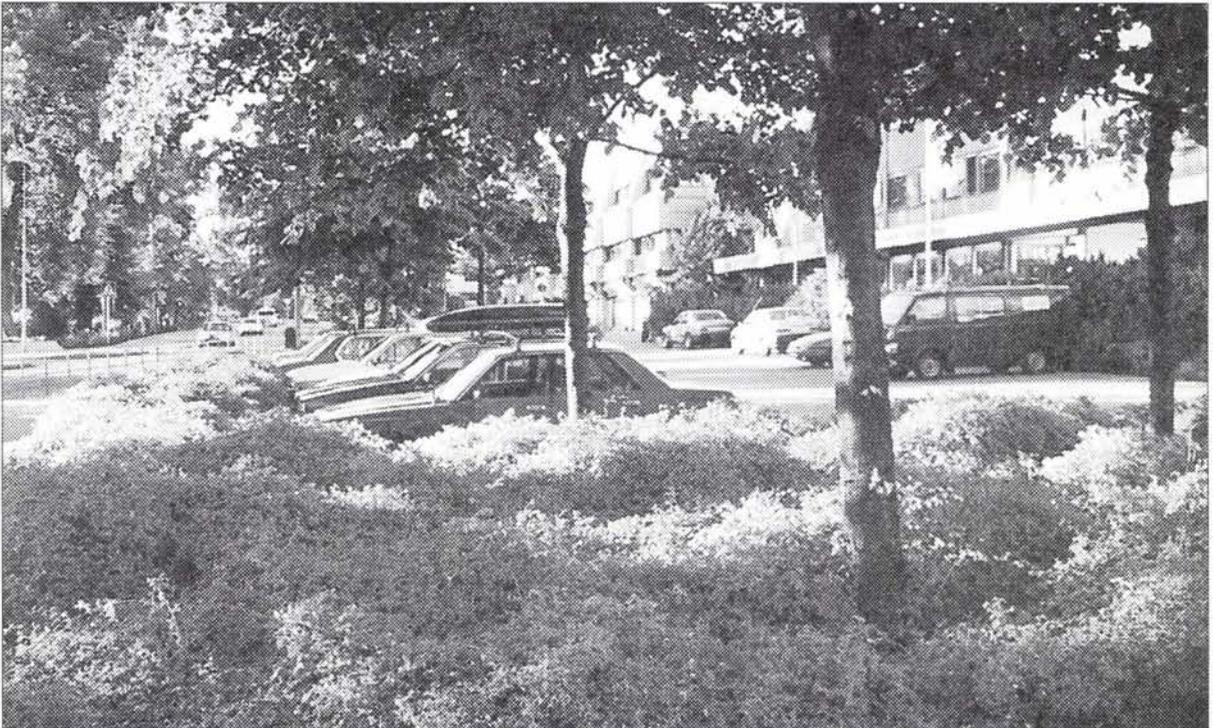
Et vegetasjonsbelte med trær kan danne en ramme rundt stasjonen og verne mot vind. Det finnes metoder for å få etablert slike markante vegetasjonskjermer på forholdsvis kort tid og til lave kostnader. DSB driver slik skogplanting i stor stil. Bildet viser et beplantet restareal i Fredericia, Danmark.

### 3.2 Bruk av vegetasjon på stasjoner

Vegetasjon er et viktig element i formingen av gode uteanlegg. Tidligere i kapittelet har vi sett eksempler på hvordan vegetasjon kan brukes. Plantekjennskap betyr at formgiveren vet hvordan de ulike plantene ser ut, hvordan de utvikler seg gjennom året og gjennom sin livssyklus, hva de krever av vedlikehold, hvor hard-

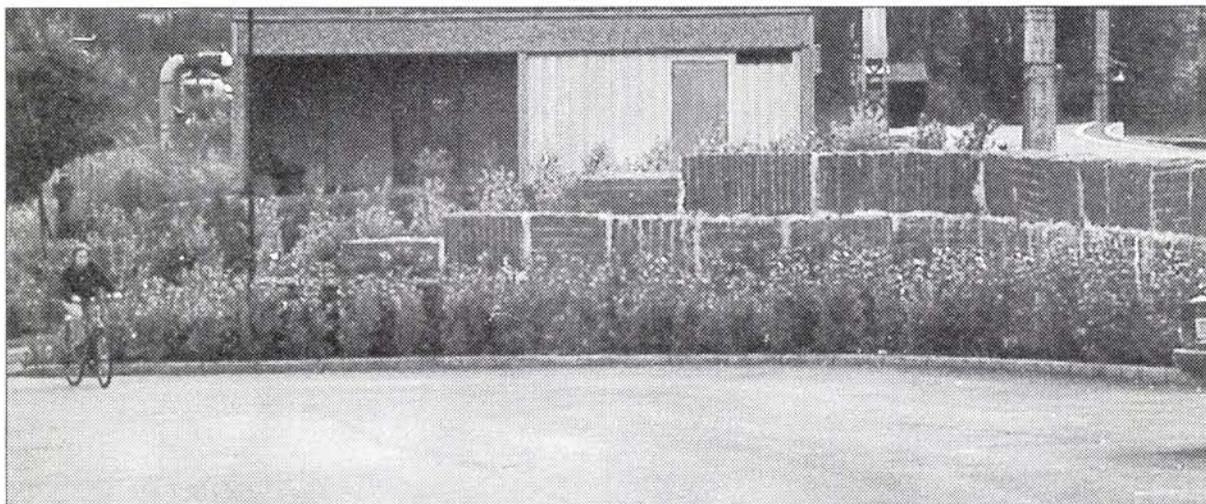
føre de er osv. Det må være et mål å få mest mulig nytte av vegetasjonsbruken på stasjonene med minst mulig skjøtsel.

En viktig vegetasjonsbruk bør bygge opp under målsetningen for stasjonene som er tilgjengelighet og komfort for NSBs kunder innenfor et vakkert miljø.



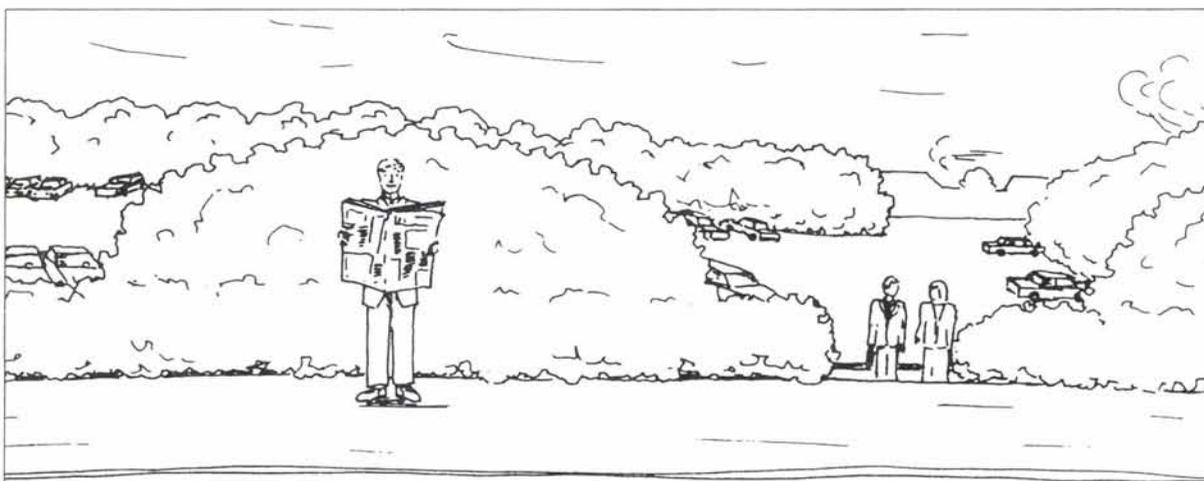
#### *Vegetasjon myker opp*

*Vegetasjon vil myke opp i et miljø som ellers ville fremstå som goldt og hardt. Buskfelt av den rette typen kan også benyttes til snoopplaging.*



### **Vegetasjon skjerner**

*Ctc-huset på Hønefoss stasjon ligger markant plassert ved adkomsten til stasjonen. Nylig er det plantet store busker foran, slik at den skjemmende bygningen vil bli skjult bak vegetasjon.*



### **Vegetasjon gir le**

*På grunn av lite bevisst utformede parkeringsplasser og bussholdeplasser er det ofte store åpne arealer på stasjonene. Dette gjør at vind og kald trekk gjerne er et problem på disse stedene. Bevisst vegetasjonsbruk vil stoppe kald trekk og bremse vinden.*



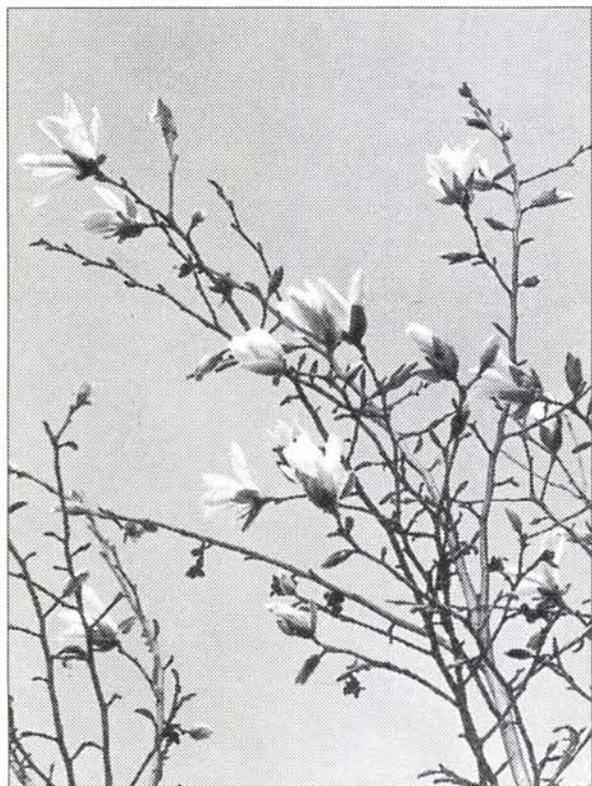
### **Vegetasjon som ramme**

*De store trærne på Hakadal stasjon skaper en grønn ramme rundt stasjonen. En slik skjerm vil også bremse eller stoppe vind som kommer fra den kanten.*



### **Trær mot spor**

*Disse trærne ved sporet på Brejning stasjon i Danmark er en del av rammen rundt stasjonen på denne dieseldrevne jernbanestrekningen. Med dette oppnår de at vind som kommer langs linjen blir dempet, at det skapes skygge for de som oppholder seg på stasjonen og at det blir en fin portal inn mot stasjonsrommet. I NSB er det en regel som sier at trær ikke kan stå nærmere sporet enn treets høyde. Dette skyldes at treet ikke skal legge seg inn over sporet og kjøreledninger dersom det skulle falle ned. Et tre faller imidlertid ikke plutselig av seg selv dersom det er i god kondisjon. Ved en oppfølging av treets tilstand og en fornuftig skjøtsel av treets røtter og trekrone vil ikke dette være noe problem. Inne på stasjonene kan NSB velge å følge opp vegetasjonen på en helt annen måte enn ute langs linjen. Sikkerheten og togenes fremkommelighet må veie tyngst. Derfor bør det bli slik på stasjonene at trær og busker må plantes så langt fra sporet at trekrone ikke må legge seg utover sporet. Man må også løse problemet med løvfall på linjen.*



G



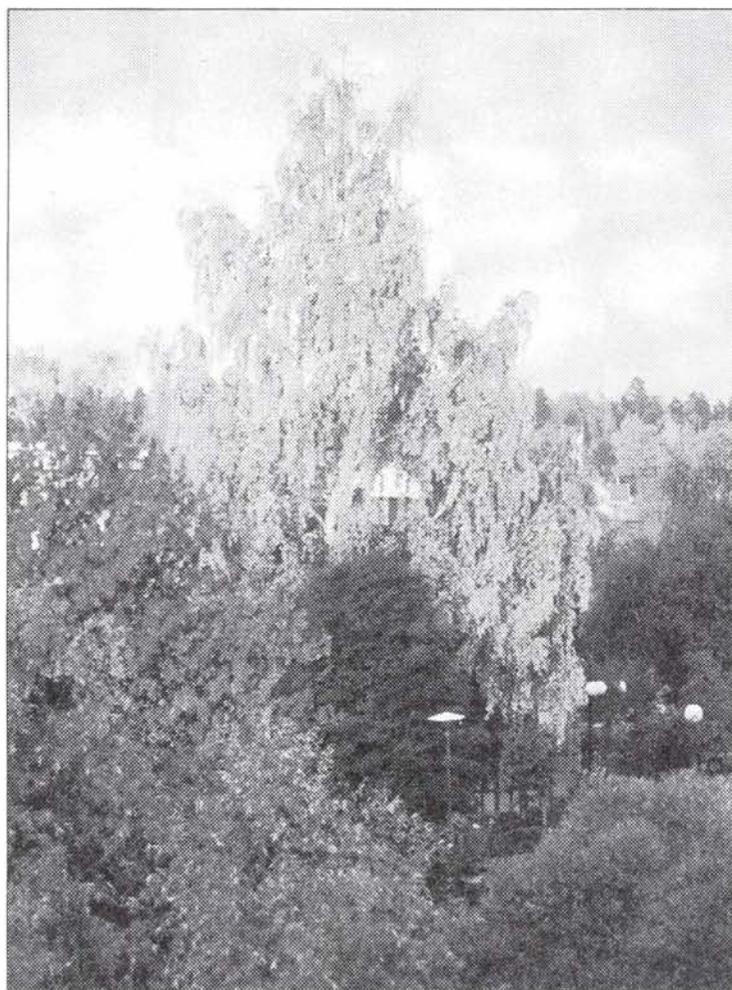
G



### *Årstidsvariasjon*

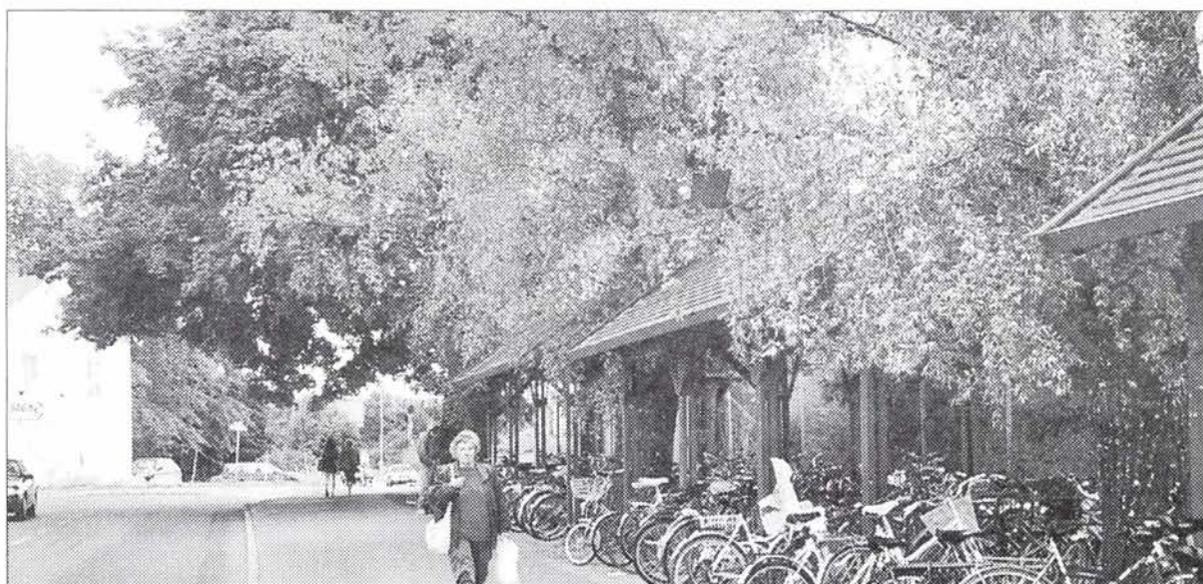
*Bevisst bruk av vegetasjon gir kvaliteter og opplevelser gjennom hele året; vår, sommer, høst og vinter. (Se fargebilde side 111. Foto merket G: Grindaker AS)*





### **Fargespill**

*I Ås gir samspeillet mellom de ulike trekronene et vakkert inntrykk. Bildet er tatt fra en gangbro ned mot sentrum. Ulike sentrumsfunksjoner finner sted under trekronene. (Se fargebilde side 2.)*



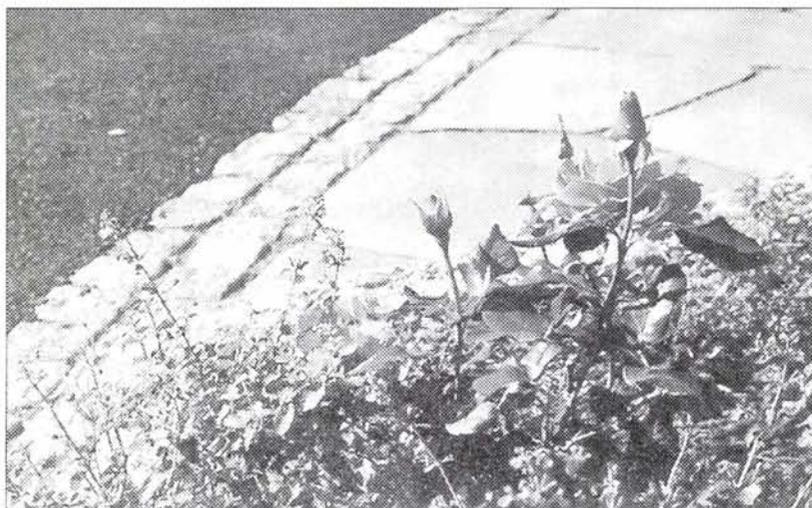
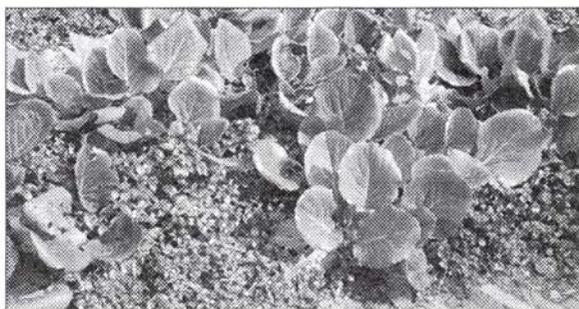
### **Kontraster**

*Når man kjenner til hvordan de ulike plantene oppfører seg og ser ut, vet man hva man får når man planter spisslønn og sølvpil sammen slik som på Lillestrøm stasjon. Det mørke og tunge løvverket på lønnen i bakgrunnen skaper en fin kontrast til de lyse og lette trekronene til pilene i forgrunnen. (Se fargebilde side 2.)*

**Samspill mellom former**

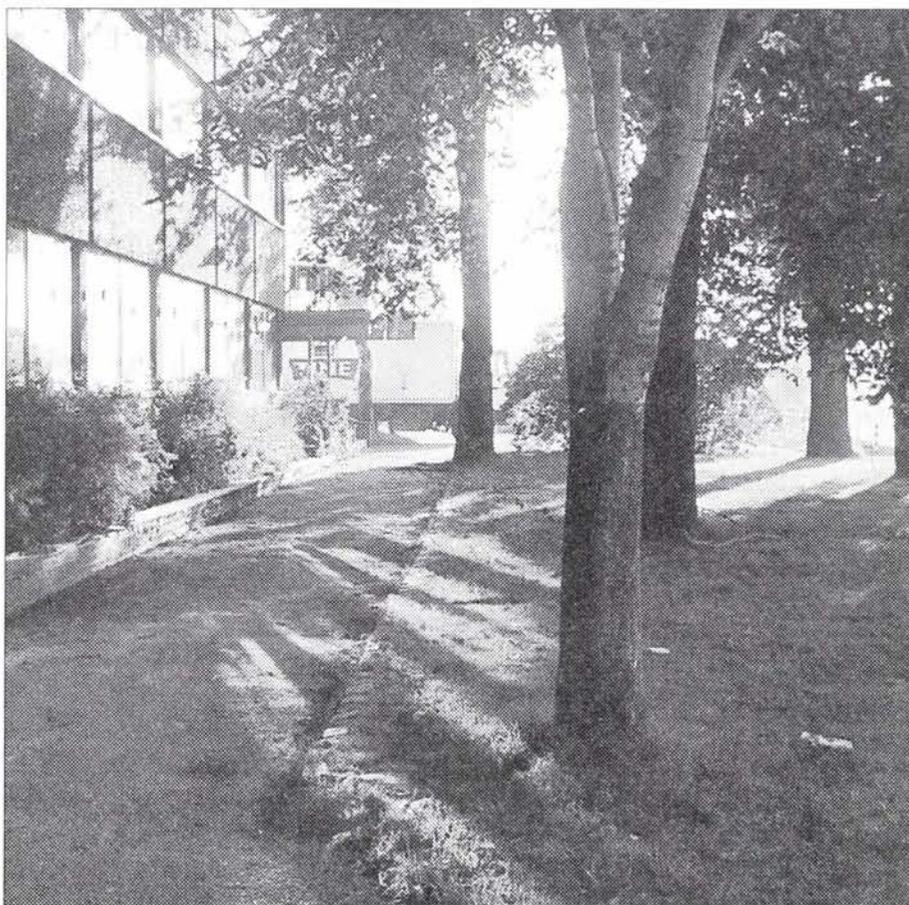
Ulike vekster har også ulike bladformer.

Dette kan utnyttes til å skape et fint samspill mellom plantene. Her er to vintergrønne stauder sammensatt til en attraksjon. (Kilde: Staudeboka med plantebeskrivelser, Landbruksforlaget/ Det norske hageselskap.)

**Nærvirkning**

På Stjørdal stasjon er det plantet rød-rosa roser med underplanting av lave blå stauder inn mot en sitteplass med skiferheller og brostein.

Etterhvert som beplantningen vokser til, vil fargespillet komme enda bedre frem. Tanken bak bruk av tette stauder mellom de glisne rosebuskene, er at beplantningen totalt sett skal skygge for ugress som ellers ville komme letter til i et slikt rent rosebed. Generelt bør beplantning som krever mye oppfølging begrenses til enkelte spesielle steder.



**Lys- og skyggespill**  
Når solstrålene siles gjennom trekronene, skapes slikt vakkert lys og skyggespill som utenfor Trondheim stasjon. Dette var en attraksjon i seg selv.

### 3.3 Utstyr på stasjonen

På stasjonene er det forskjellig type utstyr som er med på å skape et miljø på stasjonen. Utstyret kan både være knyttet til togdriften og til driften og miljøet på stasjonen. Dette kan være:

Skilt, belysning, kjøreledningsmaster og åk, blokktelefon, søppelkasser, sykkelstativer, sykkelkur, telefon, avisautomater, sandstrøkasser, benker, letak, flaggstang, blomsterurner, gjerder, murer, ramper, skulptur,

fontener osv.

Ulike type utstyr bør innpasses i en helhet på stasjonen. Dette gjelder også teknisk utstyr, som er en del av jernbanemiljøet. Noen elementer er behandlet i forbindelse med de ulike kravene som stilles til stasjonen. Design-programmet gir retningslinjer for mange elementer som benyttes på stasjoner. Dette avsnittet vil derfor kun knytte kommentarer til et utvalg.



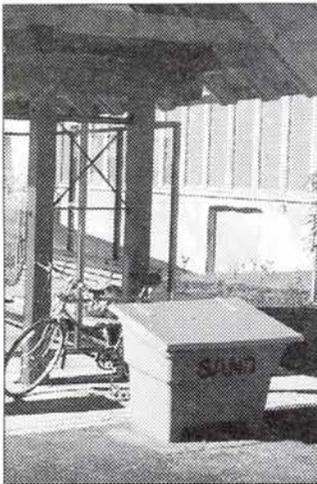
#### **Belysning**

skal lede trafikken i mørket og øke sikkerheten for de reisende på stasjonen. Man bør være bevisst på når det er tilstrekkelig opplyst for de ulike funksjonene i forhold til hvilket miljø lyset skaper. Lyset kan også brukes til understreke en ønsket virkning i uteanlegget, slik som her på Stjørdal stasjon.



#### **Plassering av åk og kjøreledningsmaster**

*Kjøreledningsmaster og åk er en selvfølgelig del av stasjonsmiljøet. Utformingen av dem kan imidlertid være utgangspunkt for en diskusjon. Her på Gulsbogen stasjon er masten plassert tett inn mot stasjonsbygningen. Denne plasseringen er gjort i henhold til gitte avstander mellom mastene langs linjen. En helhetlig planlegging av kjørevei og stasjonsanlegg bør gi en fornuftigere plassering av mastene i stasjonsmiljøet.*

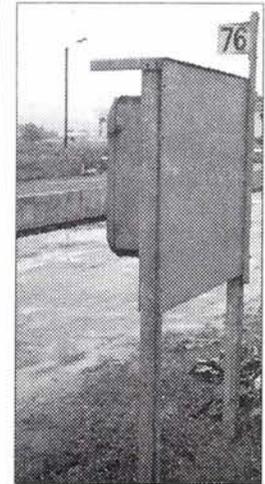


#### **Blokktelefoner**

*Utforming av stativer for blokktelefoner som skal stå i stasjonsmiljøene burde også bli gjenstand for en vurdering.*

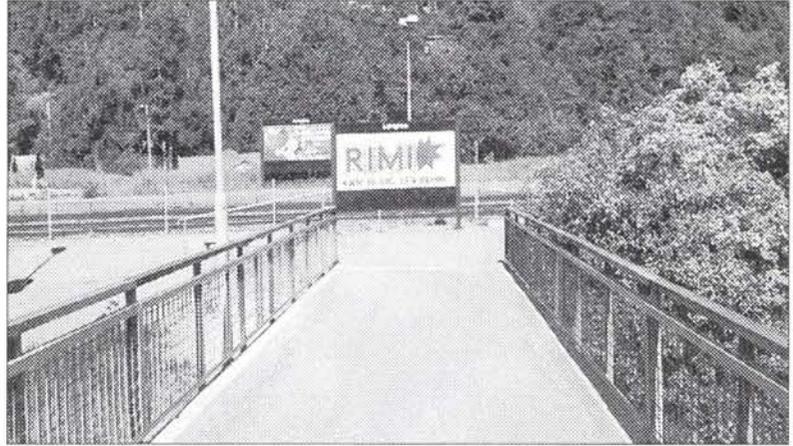
#### **Sandstrøkasser**

*Det burde være mulig å plassere kassene med sand slik at de ikke skjember miljøet. De bør plasseres slik at de er lette å nå, samtidig med at de står litt ut av syne for de reisende.*



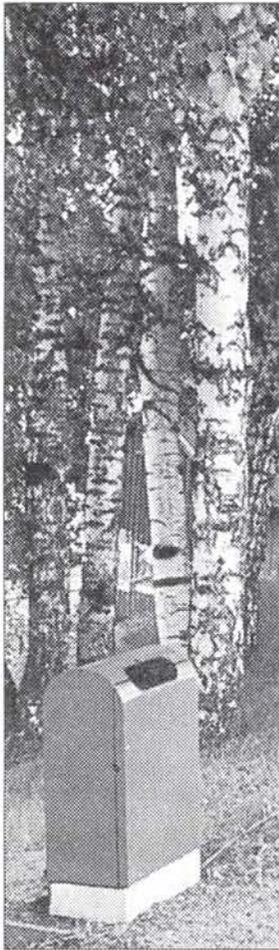
#### **Letak**

*Dette leskuret på Sparbu er nå skiftet ut med et letak som står til husets arkitektur, som på Skogn side 61.*



### Skilt

Det er prisverdig nok laget et enhetlig designprogram for skilt. Inntrykket blir allikevel negativt når anlegget rundt er så dårlig som det alt for ofte er (bildet til venstre). Reklameskilt blir mange steder plassert slik at de profilerer stasjonen på gal måte.



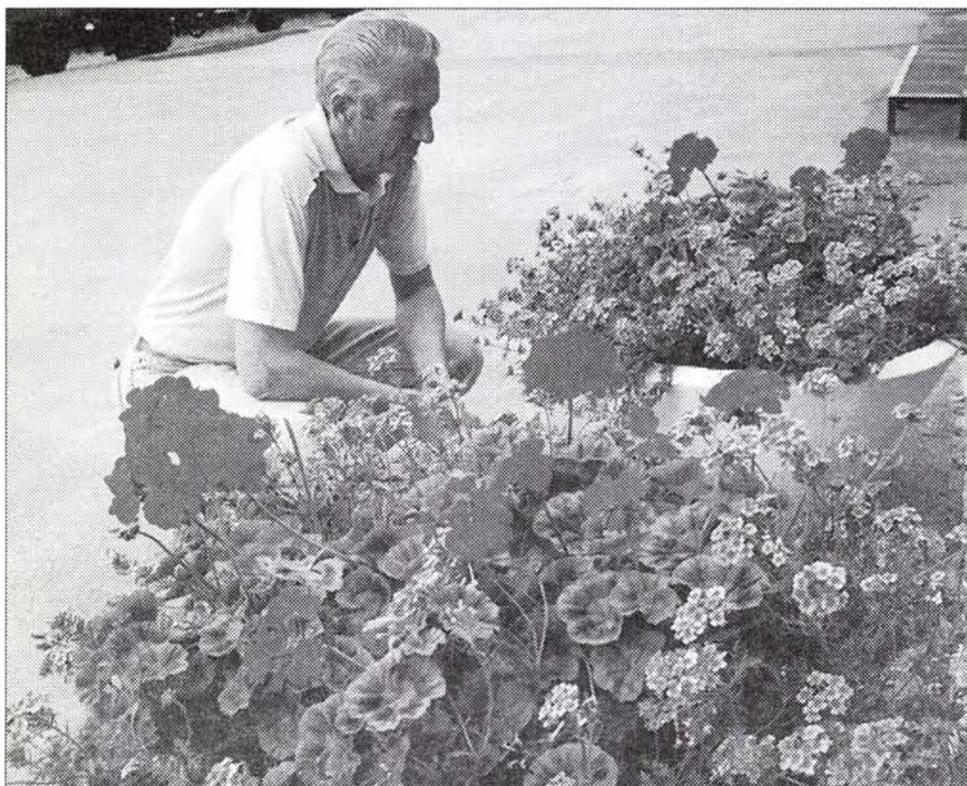
### Nok søppelkasser

Et tilstrekkelig antall søppelkasser gir større mulighet for et rent og ryddig miljø.



### Skulptur

Kunstneriske innslag som skulpturer kan være med på å gi identitet til stasjonen. De kan f.eks. fortelle de reisende noe om hvilket sted de er kommet til eller gi andre opplevelser.



#### **Bruk av blomsterurner**

*Blomsterurner kan inngå som et supplement i et helhetlig stasjonsanlegg. På denne måten kan de også være med på å myke opp på steder der det ikke er naturlig eller mulig med annen form for vegetasjon. Det er viktig at plantene holdes friske og frodige slik at de blir en attraksjon for kundene. (Foto: Rundgren.)*

### 3.4 Oppsummering

Med dette kapitlet håper vi å ha fått fram viktigheten av at stasjonsområder planlegges og prosjekteres som en helhet, og at det settes av tid og midler til en kreativ prosess i dette arbeidet. Opparbeidelsen kan skje samlet eller skrittvis.

Her vises det også hvordan ånden fra tidligere tiders stasjonsmiljøer kan finne plass på moderne stasjoner. En slik omsorg for mennesker som velger å ta toget, gir dem en positiv opplevelse både når de tar seg fram til stasjonen, når de beveger seg inne på stasjonsområdet og når de venter på toget. For daglige pend-

lere vil møtet med et attraktivt stasjonsområde være en god start på dagen. Det vil også være et godt sted å komme tilbake til.

Et tilgjengelig, vakkert, helhetlig og komfortabelt stasjonsmiljø oppnås ved god ingeniørkunst, god design, god bygningsarkitektur, god landskapsarkitektur samt god skjøtsel i et samlet hele. En slik samlet planlegging fordrer samarbeid med de ulike brukerne av stasjonen. Man bør komme frem til et resultat som er bra nok for NSBs kunder i henhold til stasjonskategori og stasjonsutviklingprogrammet.

Del 4

## Forslag til ny ansvarsdeling på stasjonene

**I dette kapitlet vil problemstillinger rundt dagens ansvarsfordeling mellom divisjonene bli utdypet. Drøftingen av ulike alternativer vil føre frem til en anbefaling for en ny arbeidsdeling.**

## 4.1 Dagens ansvarsfordeling

### *Banedisvisjonen* (Bane)

forvalter sporanleggene, driftsarealer knyttet til disse og perrongene, (med plattformtak fra februar 1995) samt over og underganger. Det vil si at de står for både anlegg og stell av disse arealene med hjelp av midler de får via samferdselsbudsjettet. I tillegg forvalter de alle tekniske installasjoner (svak- og sterkstrøm) med ledninger i grunnen.

### *Eiendomsdivisjonen* (Eiendom)

eier all grunn i NSB, og forvalter den grunnen som ikke brukes av Banedisvisjonen. Dette vil på stasjonene i praksis si det arealet som ikke faller inn under Banedisvisjonen, samt bygninger. I bygningene står de for både drift, vedlikehold og utvikling (DVU). Et eget DVU-program i Eiendom er under utvikling. Eiendomsdivisjonen har driften av uteanlegg på stasjoner der det ikke er noen leietaker. De utfører også skjøtselsoppgaver på en del stasjoner etter nærmere avtale og med godtgjørelse fra Persontrafikk.

### *Persontrafikk*

leier stasjoner av Eiendom og betaler dem for tiltak i forbindelse med drift, vedlikehold og utvikling. Persontrafikk utfører en del av skjøtselen av uteanleggene på stasjonen, og stiller krav til stasjonenes utforming gjennom stasjonsutviklingsprogrammet.

### *Gods*

leier også lokaler av Eiendom på stasjonene, og stiller det tilhørende utearealet. Det vil kunne stilles helt andre krav til utforming av slik arealer enn arealer som er knyttet til personbefordringen. Imidlertid er godsarealene også viktige for hvordan stasjonen tar seg ut, fordi de gjerne vil ha en eksponert posisjon.

### *Eksterne leietakere*

kan også ha oppgaver med skjøtsel av uteanlegget.



### *Dagens ansvarsdeling?*

*«Trollene hadde bare ett øye sammen alle tre,  
og det brukte de en stund hver.»*

(Asbjørnsen og Moe/ Werenskiöld.)

Etter divisjoneringen er det altså minst tre enheter som er inne i bildet i forbindelse med drift, vedlikehold og utvikling av stasjonenes utearealer.

Dette har gitt en uoversiktlig situasjon, og uklare forhold omkring hvem som har ansvar for hva på hvilke arealer.



## 4.2 Utvikling av stasjonenes uteanlegg - noen konsekvenser

I forbindelse med fysisk utvikling er stasjonsanlegget delt mellom Banedivisjonen og Eiendomsdivisjonen som følge av NSBs økonomiske styringssystem. I praksis kan det være problemer med å finne grensen mellom ansvarsområdene.

For mange virker grensene mellom Bane og Eiendom på stasjonene absurde.

Dersom det skal lages et helhetlig stasjonsanlegg, der alle relevante forhold blir ivarettatt, vil dette forde stadig koordinering mellom Bane og Eiendom. En er avhengig av at de går i takt både budsjettmessig og i forhold til ambisjoner med stasjonen.

Hvordan skal fordelingen av kostnadene være, hvem skal betale regningen til de prosjekterende og entreprenørene? Hvem skal ta avgjørelser? Det vil hele tiden være grensetilfeller. Det er ikke sikkert at man setter ned en prosjektgruppe og lager en fordelingsnøkkel for enhver stasjon som skal få nytt uteanlegg.

For kommuner og veimyndighet er det vanskelig å måtte forholde seg til to instanser i NSB i forbindelse med sentrum- og veit utvikling ved stasjoner.

Gode, helhetlige stasjonsanlegg som skal oppfylle målsetningene i stasjonsutviklingsprogrammet, krever god og koordinert planlegging.



*Bane har ansvar for perrongen, mens Eiendom har ansvar for byggene, stasjonsplassen og veien. Men hvem har ansvar for arealet i mellom?*



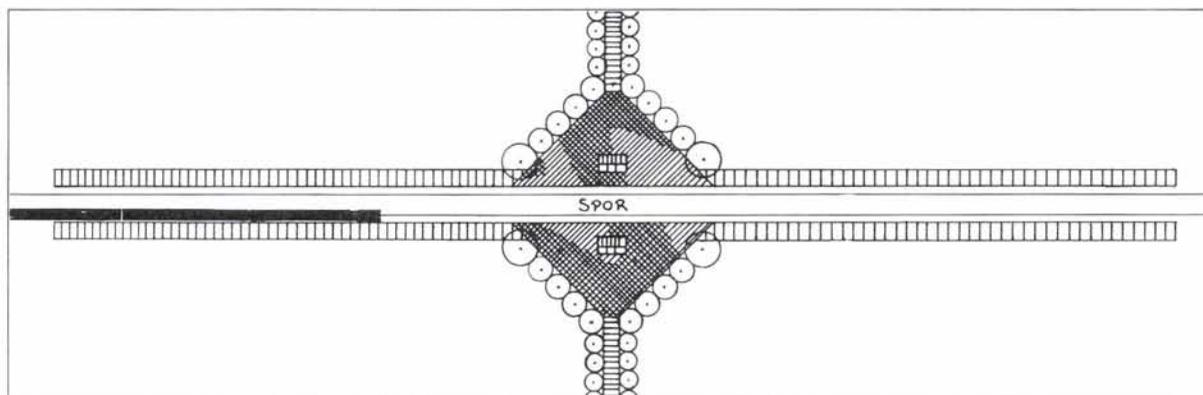
*Grensen mellom perrongen og stasjonsplassen har man ofte funnet langs kanten på bygget. På bildene er det henholdsvis Bane (til venstre) og Eiendom som har lagt belegningstein på sitt areale. Er det alltid fornuftig å ha en grense mellom perrong og stasjonsplass? Hvem er ansvarlig for en god overgang mellom de ulike beleggene.*



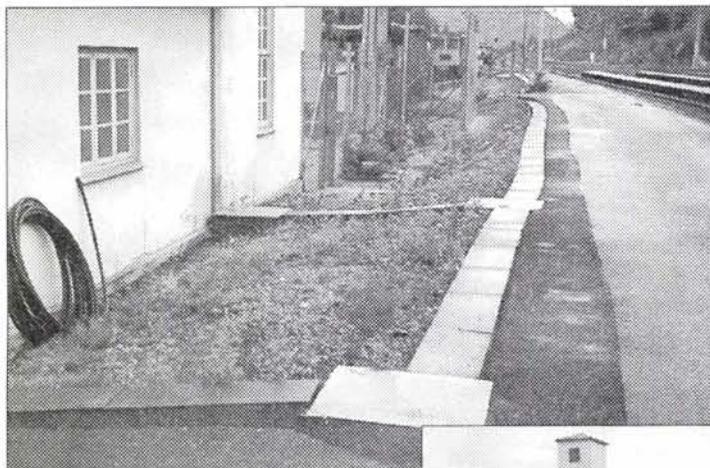
*Innenfor dette bildet på Stjørdal går ansvarsgrensen mellom Eiendom og Bane mellom asfalten og belegningsteinen. Brosteinstripes i grensen er det Eiendom som har betalt. Men hvem sier at det alltid skal være slik? Letaket og belegget under er også i Eiendoms regi.*



*Enden av perrongen fungerer naturlig nok som adkomst til perrongen. Hvilken divisjon har ansvar for å opparbeide en ordentlig gangvei fra parkeringsplassen til perrongen på stedet?*

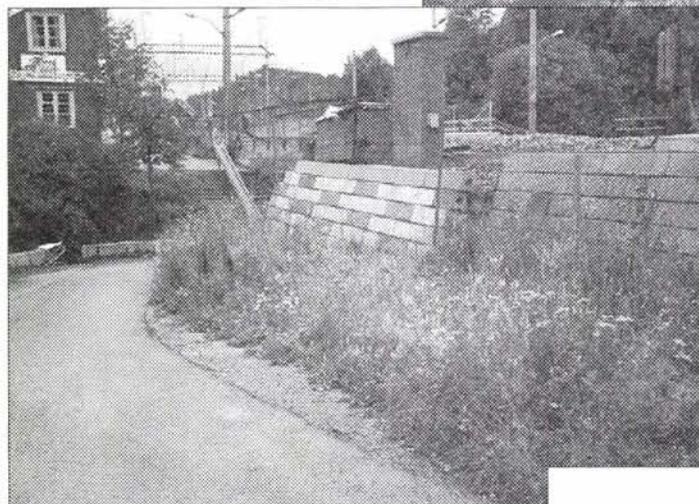


*Med en samlet planlegging av perrong og stasjonsanlegg får man lettere til helhetlige løsninger. Eksempelet over viser skjematisk en tenkt situasjon der man ønsker å markere en stasjonsplass som kan oppfattes som helhet på begge sider av sporet. På denne plassen kan det for eksempel stå letak, det kan være et avvikende belegget på plassen og den kan være rammet inn av trær. Det avvikende belegget kan markere for de reisende hvor utgangen fra stasjonen er. Plassen vil samle dem som venter på ett sted og dermed øke følelsen av sikkerhet. Resten av perrongen kan fungere som gangvei til og fra toget.*



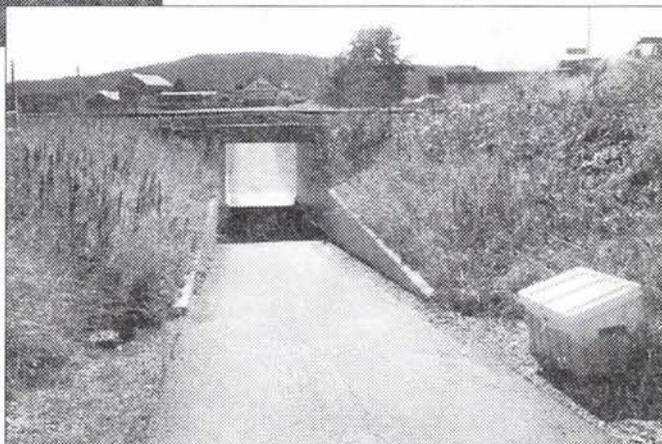
*Er det ugress-dekkede arealet en del av perrongen og dermed Banes ansvar eller hører det til bygget som er Eiendoms ansvar? (Foto: Kjerkereit)*

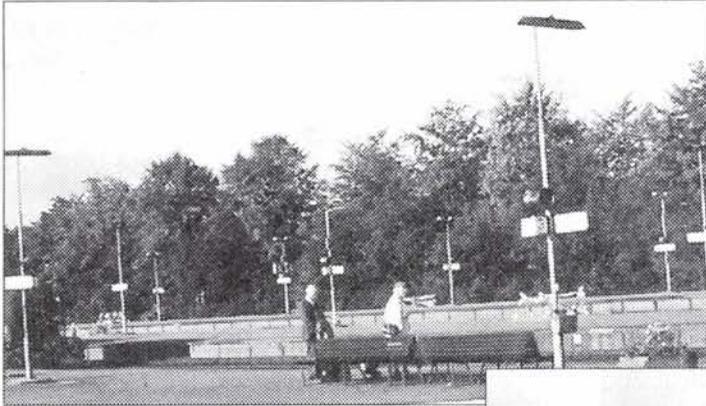
*Hvem skal opparbeide arealet mellom sporet, som er Banes ansvar, og parkeringsplassen, som er Eiendoms ansvar?*



*Det er blant annet NSB kunder som må «lide» for en slik bevisstløs behandling av høydeforskjellen mellom sporet og gangveien. Men hvem er det egentlig som har ansvaret, og hvor går grensen mellom Eiendom og Bane?*

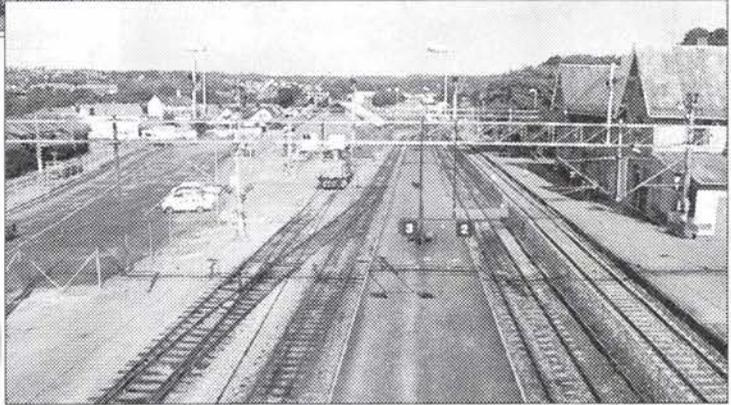
*Banedivisjonen har idag ansvar for opparbeidelse av broer og underganger i forbindelse med spor. Er bearbeidelsen av skråningen som gjerne oppstår i forbindelse med underganger en del av undergangen til Bane eller stasjonsarealet til Eiendom? I dette tilfellet burde det, i tillegg til beplantning, være en trapp mellom parkeringsplassen på toppen og kulverten nede.*





*I Danmark brukes det mye leplanting. I Norge er det også ofte problemer med vind og kuldedrag på stasjonene. Hvilken divisjon har ansvar for at det blir etablert lebeplanting på de ulike arealene der det er mulig og ønskelig. Bedring av de klimatiske forholdene vil øke komforten for de reisende på stasjonen.*

*Motsatt side av sporet er også viktig for hvordan stasjonen oppleves, fordi de reisende gjerne har blikket vendt denne veien når de står på perrongen. I tilfellet på bildet har Eiendom etablert parkeringsplass inne på Banes område. Men det er ikke gjort noe for å gjøre arealet som dessuten vender mot perrongen attraktivt.*



# NSB-tomta en skam for Vikersund

**Gresset vokser vilt, en oljetank ligger åpent, store jord- og steinhauger ruver i landskapet. NSBs område ved inngangsporten til Vikersund er rett og slett til almen sjananse.**

av **Eivind Koptland**

NSBs anlegg er en skandale for Vikersund som tettsted, tordnet formannskaps-medlemmer i Modum. Man var tydelig oppgitt over statsbedriftens manglende evne eller vilje til å være med på forskjønnelsen av Vikersund sentrum.

Temaet kom på bane i forbindelse med søknaden om regulering av området rundt Grandplassen til næringsvirksomhet.

Og Vikersund-innbyggerne

er heller ikke nådige i sin dom. - Vi har prøvd å få rett på forholdene i over ti år. Området er rett og slett en skandale for tettstedet, og det helt klart styggeste området i Vikersund, sier Bernhard Krona. Han er medlem av Vikersund Vel, og har gjentatte ganger forsøkt å nå fram med sine argumenter overfor NSB. Men lite eller ingenting blir gjort.

## Øst-tysk industriby

Vikersund ble for åtte-ti år siden karakterisert som en «middels østtysk industriby» av en misfornøyd politiker.

Etter den tid har mye skjedd. Gårdeier etter gårdeier har pusset opp fasadene, og uteplassene er gradvis blitt opparbeidet til å bli innbydende. Langs Strand-promenaden ut mot Tyrifjorden er det rett og slett idyllisk.

Men NSB-området er og blir til sjananse. Til tider vokser gresset så høyt at det kan hemme trafikken ved innkjøringen til Strand-promenaden.

## Ikke mitt bord

-Jeg kan være enig i at dette området ikke er pent. Men hus og eiendommer er ikke vårt bord. Prøv NSB Eiendom i Drammen, sier trafikkdirer Bent Lockert på NSB i Vikersund.

-Vi må vel innrømme at slike tiltak er blitt neglisjert i vanskelige økonomiske tider. Men Vikersund-tilfellet kjenner jeg ikke til. Det er ikke mitt område. Prøv heller Forvaltningen, sier eiendomsjef Sigbjørn Heriofsen i NSB Eiendom.

-Vet ikke helt hva du snakker om. Er det området langs linjen, er det andre som må ta skylden. Men hvis vi får en skriftlig henvendelse, skal vi se alvorlig på saken, sier en oppriktig interessert, og kanskje en smule bekymret, Terje Solgård, på forvaltnings-seksjonen. Han vet imidlertid ikke sikkert om en slik henvendelse allerede ligger i bunken...

*Avisartikkelen ved siden av fra Drammens Tidende/Buskeruds Blad 19/10-94 kan illustrere hvordan den uavklarte ansvarsfordelingen virker i forhold til samfunnet rundt jernbanen. Store arealer rundt stasjonene vil ofte fungere som fasade for NSB.*



*God tilgjengelighet på stasjonen fordrer at perrongen er fornuftig plassert i forhold til stasjonsanlegget ellers. I dette tilfellet burde perrongen vært bygget langs parkeringsplassen til høyre på bildet, og ikke mot venstre langs den utilgjengelige kollen. (Foto: Fjellanger Widerøe AS.)*

### 4.3 Skjøtsel av stasjonenes uteanlegg - noen konsekvenser

Skjøtselsarbeid som plenklipping, løvraking, renhold, snemåking, osv blir idag delt mellom Persontrafikk, Eiendom og Bane. Det er imidlertid Persontrafikk som har hovedansvaret.

Det er ingen som har tatt ansvaret for at vedlikeholds-

oppgavene, som krever fagkompetanse, blir utført. Dette er beskjæring, gjødsling, ugresskontroll, osv. Det er heller ingen som tar ansvaret for at skadede eller døde planter, samt ødelagte elementer og flater i uteanlegget blir erstattet og reparert.



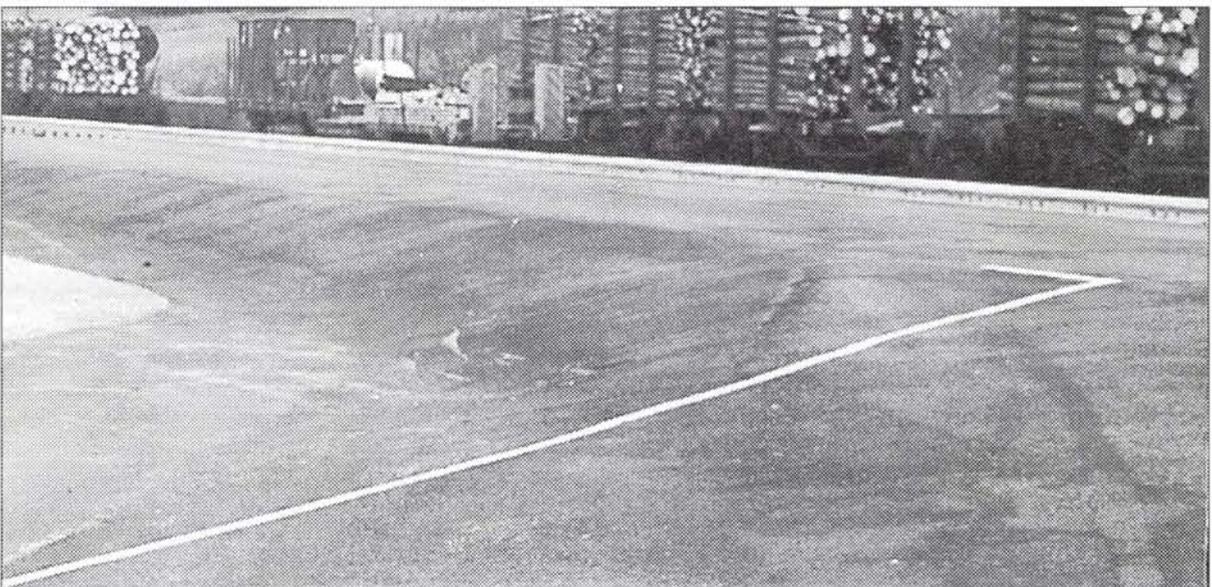
*Gresset klippes som forutsatt, mens anlegget ellers forfaller på grunn av manglende faglig vedlikehold.*



*Manglende vedlikehold skyldes ofte uavklarte ansvarsforhold mellom divisjonene.*



*Ved hjelp av store brøytemaskiner fjerner Banedivisjonen snø fra sporanlegget. Samtidig brøyter de gjerne perrongene på oppdrag fra Persontrafikk. Det varierer fra sted til sted om de også har tatt på seg å brøyte resten av stasjonsarealet. I mange tilfeller avsluttes derfor Banes brøytejobb ved perrongen, gjerne ved husveggen, slik at Persontrafikk eller Eiendom må sørge for brøyting av de øvrige stasjonsarealene.*



*Å asfaltere skråningen mellom perrongen og parkeringsplassen gir tilsynelatende god tilgjengelighet. Imidlertid blir en slik helling glatt og farlig om vinteren fordi det er umulig å holde den snø- og isfri.*

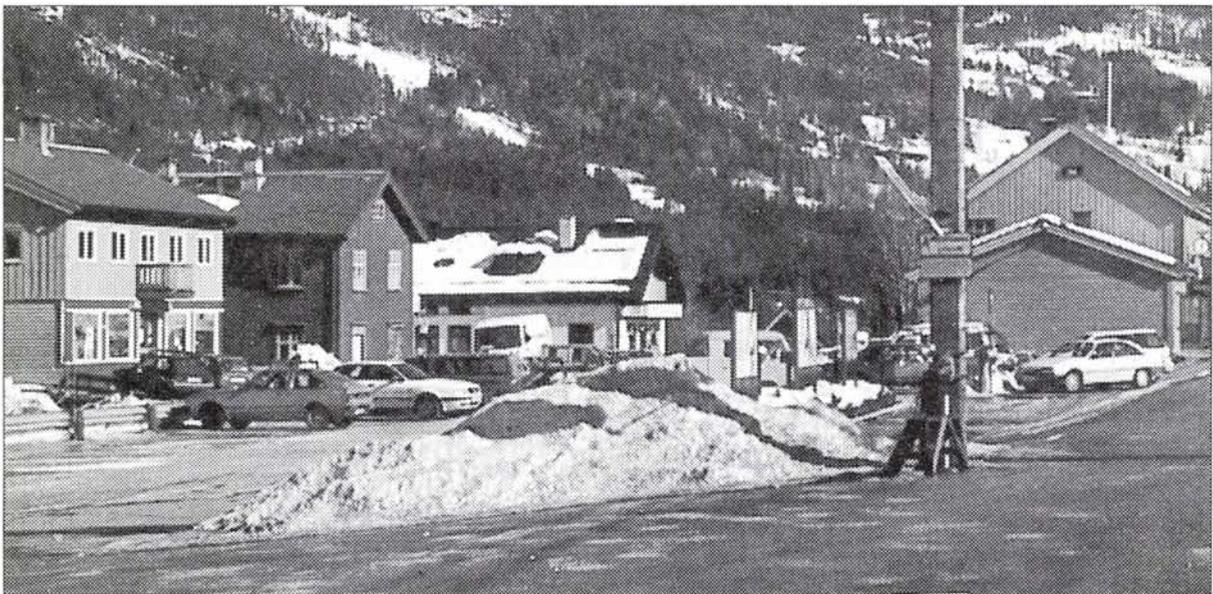
#### 4.4 Sammenheng mellom anlegg og skjøtsel

Erfaring viser at det er en nær sammenheng mellom anleggs- og vedlikeholdsutgifter. Anleggs- og vedlikeholdsutgiftene må derfor sees samlet. Ved ny-anlegg må man trekke med seg erfaring fra vedlike-

holdet slik at kostnadene med anlegget kan vurderes på lengre sikt. En divisjon vil føle større ansvar for skjøtsel av et anlegg som divisjonen selv har hatt ansvar for å utvikle.



*Et anlegg som blir utført med dårlig kvalitet vil medføre store vedlikeholdskostnader. Billig limt betongkantstein forsvinner ved snemåking. Betongkantstein som er fundamentert skades lett ved snemåking. Dyrere kantstein av granitt tåler slik slitasje. Dårlig vekstjord med mye ugress medfører store vedlikeholdskostnader. Det kan også føre til at plantefeltet må skiftes ut osv.*



*Anleggets utforming er også avgjørende for gjennomføringen av renhold og snemåking. En stor og åpen asfaltflate er lite vakker, men den er lett å brøyte. En flate som er delt opp med kantstein og vegetasjon, kan ta seg bedre ut og vil kunne gi tydeligere trafikkmønstre. Imidlertid vil den da kunne bli mindre rasjonell å brøyte. Dette blir en avveining som må tas i forbindelse med planleggingen.*



## 4.5 To alternativer for ny ansvarsdeling

For å hindre at en divisjon ubevisst velter store vedlikeholdskostnader over på en annen divisjon ved å lage anlegg med dårlig kvalitet, bør samme divisjon ha ansvar for både anlegg, drift og vedlikehold av uteanlegget på stasjonene.

Ut fra dette prinsippet er valget begrenset til Eiendom og Bane, fordi det er disse divisjonene som har anleggskompetanse.

Banedivisjonens og Eiendomsdivisjonens formål:

- *NSB Bane skal drive, vedlikeholde, modernisere og bygge ut det nasjonale jernbanenettet på en samfunnsøkonomisk optimal måte, slik at trafikk-selskapene får tilfredsstilt sine behov for infrastruktur til fremføring av tog.*
- *NSB Eiendom skal utvikle og forvalte NSBs faste eiendommer for å støtte transportvirksomheten markedsmessig og finansielt.*

De to divisjonenes formål griper inn i hverandre ved at de begge skal forvalte NSBs arealer til beste for transportvirksomheten. Uansett hvordan ansvaret for jernbanens arealer blir delt mellom de to divisjonene, så vil det oppstå problemer i forbindelse med grense-

oppgangen. Utfordringen må bli å finne en klar grense som skaper så få praktiske problemer som mulig, og som gir det beste resultat for god stasjonsutvikling.

Det foreligger etter mitt syn to alternativer for en deling av ansvaret mellom Bane og Eiendom:

- *Alt 1: Eiendomsdivisjonen får ansvaret for bygninger og bygningsmessige konstruksjoner, mens Bane divisjonen får ansvar for resten. Det vil si en oppdeling mellom hus og utearealer.*
- *Alt 2: Banedivisjonen får ansvaret for skinnegangen med banelegemet som bærer skinnene, samt teknisk anlegg tilknyttet kjøreveien. Eiendomsdivisjonen får ansvar for alt annet areal på stasjonen der det ikke ligger skinner. I tillegg til arealet Eiendom har ansvar for idag, vil det også omfatte perronger, driftsarealer, sikkerhetsoner samt broer, underganger og overganger på stasjonsområdet. Dette medfører en oppdeling mellom linje og stasjonsanlegg.*

## 4.6 Drøfting av de to alternativene

Her blir fordelene og ulempene ved de to alternativene drøftet. Jeg tar forbehold om at det er ytterligere vurde-

ringer som må ligge til grunn for en vurdering. Drøftingen kan være utgangspunkt for en diskusjon i NSB.

### 4.6.1 Fordeler med Bane som ansvarshavende

- *Bane har i dag ansvaret for vesentlige deler av stasjonsanlegget ved at de har ansvar for spor anlegget og alt som hører inn under det.*

Dette inkluderer også broer, overganger, underganger, perronger og sikkerhetsoner. I tillegg har de ansvar for alle tekniske installasjoner. Det vil også si elektriske ledninger som ligger i bakken inne på stasjonsområdet. Det ville derfor være enkelt å utvide ansvarsområdet til å gjelde resten av stasjonsarealet som naturlig kan kobles til disse elementene. Dermed får Bane ansvaret for hele uteanlegget på stasjonen, som også vil omfatte det som ligger på motsatt side av sporet.

- *Banes økonomiske styringssystem innebærer at investeringer avskrives samme år.*

For investeringer der det vanskelig kan utføres lønnsomhetskalkyler, vil dette være gunstig finansieringsmodell.

- *Bane har ansvaret for infrastrukturen. Deler av uteanlegget på stasjonen kan naturlig defineres som en del av infrastrukturen.*

Dette gjelder tilførselsveier, parkeringsplasser og oppstillingsplasser for buss osv. Bane kan derfor få utvidet sitt ansvarsområde til også å gjelde disse arealene. Dette synes å stemme best med EU sitt jernbandedirektiv. Forutsetningen er at alt det som ligger utenfor veibanen slik som parker, vegetasjon og restarealer også defineres som infrastruktur. Dette må gjøres hvis det ikke skal bli nye problemer med grenseoppganger. Bane må i så fall ta ansvar for alle utearealer på stasjonen.

#### 4.6.2 Ulemper med Bane som ansvarshavende

- *I forbindelse med stasjonsutvikling må Persontrafikk forholde seg til både Bane og Eiendom.*

Bane får ansvar for «togsider og bysider», mens Eiendom får ansvar for «terminalen».

- *Banes prioriteringer kan være annerledes enn Persontrafikk sine.*

Det er vanskelig for Persontrafikk å argumentere med kort- eller langsiktige bedriftsøkonomiske hensyn når Bane «betaler gildet» selv. Det er derfor også vanskelig

for Persontrafikk å få lagt press på Bane slik at de prioriterer stasjonsopprusting etter den standarden og i den rekkefølgen som Persontrafikk ønsker.

- *Det vil være tilfeller da det ikke vil være enkelt å trekke opp grense mellom bygg og uteanlegg.*

Dette gjelder spesielt når bygget har en større takoverbygning som strekker seg utenfor ytterveggen på huset. Plattformtak kan være frittstående eller knyttet til bygget.

#### 4.6.3 Fordeler med Eiendom som ansvarshavende

- *Stasjonsbygning og uteanlegg med byside og tog side kobles sammen i en organisasjon.*

Dette letter en helhetlig behandling av hus og uteanlegg, som naturlig hører sammen.

- *Persontrafikk vil bare forholde seg til Eiendom ved stasjonsutvikling.*

Områdesjefene i Persontrafikk slipper å forhandle med Bane og Eiendom om hvem av dem som skal stå for stasjonsopprustingen. Dessuten eventuelt å måtte forholde seg til begge under prosessen.

- *Stasjonene er Eiendoms «tyngste» ansvarsområde.*

Det vil ikke være andre oppgaver som tynger mer i budsjettene. Dermed blir bevisstheten omkring stasjonsløsninger høyere.

- *Eiendomsdivisjonen utvikler et program for drift, vedlikehold og utvikling av bygg (DVU-program).*

Det ville være rasjonelt å koble DVU av uteanleggene til DVU av byggene. Det er mye som er forskjellig, men organisasjonen omkring kan utnyttes til begge formål.

#### 4.6.4 Ulemper med Eiendom som ansvarshavende

- *Det må defineres en grense mellom linjen og stasjonsanlegget i sporets lengderetning.*

Problemet behøver ikke bli stort når man finner en grense i hvert enkelt tilfelle. Det burde heller ikke bety mye om grensen blir justert under marsjen. Det vil uansett dreie seg om periferte arealer på stasjonen.

- *Bane vil måtte ha installasjoner, som kjøreledningsmaster og signaler inne på Eiendoms arealer.*

Sikkerheten og driften av linjen må prioriteres, men Eiendom kan få innflydelse på hvor kjøreledningsmaster, signaler og blokktelefoner skal stå for at de skal fungere sammen med resten av stasjonsarealet.

- *Stasjonen må fungere i forhold til sporanlegg, krysningspor og sporveksler.*

Dette betyr at Bane og Eiendom fremdeles må samarbeide. En må anta at samarbeidet vil bli lettere å få til når ansvarsdelingen mellom de to divisjonene er klarere definert. Det nye koordineringsleddet i konsernledelsen vil kunne sikre at samarbeidet finner sted.

- *Eiendomsdivisjonen får oppgaver med økonomiske konsekvenser som ikke så lett kan dekkes inn i en leieavtale med Persontrafikk.*

Det må vurderes om Eiendom bør ha et regnskapsmessig skille for enkelte investeringer. Det vil si at perronger, adkomstveier m.m. behandles som investering og drift av kjørevei. Dette kan være problematisk å få tilslutning til fra bevilgende myndigheter.

#### 4.7 Konklusjon

En helhetsvurdering så langt taler for at stasjonenes uteanlegg bør ligge under Eiendom slik det er foreslått i alternativ 2. Hovedbegrunnelsen for dette må være at stasjonene som helhet blir Eiendoms viktigste ansvarsområde, og at Persontrafikk bare behøver å forholde seg til Eiendom ved stasjonsutviklingen.

Finansieringen av stasjonsutvikling bør kunne løses ved at Eiendom tilføres infrastrukturmidler / investeringsmidler til oppgaver med uteanlegget som ikke kan

dekkes inn ved avtaler med Persontrafikk. Dessuten bør ikke uteanleggene, som har forfalt og vært neglisjert og vanskjøttet i 20 - 30 år, betraktes ut fra rent bedriftsøkonomiske hensyn på kort sikt. Som mye annet i NSB bør de bringes opp på et visst nivå før man kan snakke om at de kan trekke kunder igjen.

Samlet konsernledelse for Bane og Eiendom sikrer en enklere koordinering mellom de to divisjonene.

Del 5

## Stasjoner mot en frodig fremtid?

**Etter en avklaring av ansvarsforholdene, kan organiseringen av et oppfølgingsapparat drøftes med den aktuelle divisjon som får hovedansvaret. Dette kapittelet skisserer et forslag til hvordan arbeidet kan følges opp videre.**

## 5.1. Arbeidsoppgaver i stasjonenes uteanlegg

NSB må være bevisst på hvilke tiltak som settes i verk i forbindelse med stasjonenes uteanlegg. Utvikling av stasjoners utearealer bør imidlertid være en del av den helhetlige satsingen på tog som transportmiddel som vi alle håper skal komme. Prioriteringen av tiltak i utearealene bør derfor sees i sammenheng med den generelle stasjonsutviklingen og produktutviklingen forøvrig.

Det viktigste på kort sikt er å ta vare på det NSB har av uteanlegg på stasjonene i dag. Generelt er det vegetasjonen som «lider» mest under den manglende oppfølgingen. For eksempel er deler av skjøtselsarbeidene i uteanlegget ikke blitt utført fagmessig etter at gartner-tjenesten ble nedlagt i 1990. Derfor er for eksempel ugress i beplantningene et tiltagende problem. Dette problemet kommer bare til å bli verre og verre jo lenger

man venter med tiltak. Derfor bør forfalte vegetasjonselementer repareres og den forsømte skjøtselen komme igang igjen så fort som mulig.

I den grad ødelagt belegg og kanter går ut over tilgjengeligheten og/ eller komforten for kundene, bør reparasjon av dette også prioriteres høyt.

Kontrasten kundene opplever mellom standarden på de moderne fine togene, og de mange lurvete stasjonsanleggene bør oppheves så snart det er praktisk og økonomisk mulig.

Arbeidet som bør gjennomføres over tid er:

- Anleggs- og tilstandsregistrering.
- Reparasjon av anleggselementer.
- Planmessig oppgradering av stasjonenes uteanlegg.
- Skjøtsel etter fastlagte skjøtelsesbeskrivelser.

## 5.2. Anleggs- og tilstandsregistrering

Som en hjelp til forvaltning av NSBs mange eiendommer, er det satt igang en drift-, vedlikehold og utviklingsregistrering (DVU) for bygg i Eiendomsdivisjonen. Denne registreringen er også så vidt kommet igang i forbindelse med uteanleggene. Blant annet har to studenter fra Norge Landbrukshøgskole vært engasjert i registreringsarbeidet. Deres arbeid er og vil bli knyttet opp mot fagoppgaver på skolen.

Registreringen av hele uteanlegget på stasjonene vil gi grunnlaget for en oversiktlig organisering av skjøtsel og anlegg. Dette betyr:

- *Å få oversikt over hvilke tiltak som må settes i verk i forhold til uteanleggene.*  
Anleggselementer og vegetasjon som har forfalt må f.eks. settes i stand.
- *Å få kontroll over drift- og vedlikeholdsutgiftene.*  
De forskjellige ansvarsstedene kan sammenligne utgifter til skjøtsel med hverandre eller med andre forvaltninger.

- *Å knytte anleggskostnader til langsiktige drift- og vedlikeholdskostnader.*

Anleggets kostnader må sees på lengre sikt. Dyre anleggselementer kan vise seg å være det mest lønnsomme over tid. Beplanting som ikke oppfyller forventningen til vedlikeholdsintensitet, kan endres.

- *Å knytte registreringen opp mot DV-avtaler for uteanlegget.*

I en anbudsrunde blant anleggsgartnere må mengdene av det som skal vedlikeholdes være enhetlig angitt og beskrevet. På denne måten vil det bli gitt pris på det samme arbeidet, og forvaltningen kan sammenligne anbudene direkte.

- *Å gjøre kostnader til DVU av uteanleggene synlige i budsjetter og regnskap.*

## 5.3. Reparasjon av anleggselementer

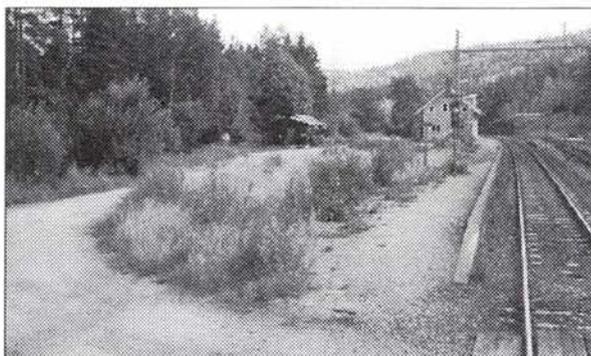
«Reparasjon - er istandsetting av anleggets struktur, overflate eller elementer, etter uforutsett skade eller forsømt vedlikehold. Ved reparasjon tas det hensyn til tidligere utforming, funksjon og bruk. Reparasjon innebærer ikke vesentlig standardheving, men opprettholder den forutsatte standard.» (Kilde: Egil Gabrielsen.)

Noen anlegg oppfyller målsetningene i stasjonsutviklingsprogrammet slik de nå er utformet. Derfor vil

en reparasjon i seg selv føre til at stasjonen får den profilen den bør ha. Det må vurderes i hvert enkelt tilfelle om anlegget skal settes i stand slik det er, eller om de skal bygges om helt eller delvis.

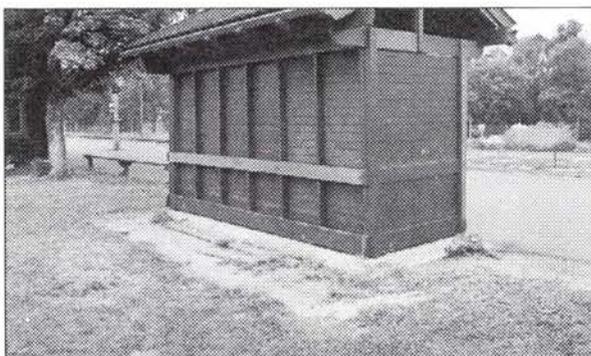
En befaring og planskisser med beskrivelse må være utgangspunktet for de enklere arbeidene som skal utføres. Tiltak som gjerne vil gå igjen på mange stasjoner er:

- Å slå gresset på forsømte plener, blomsterenger og gressbakker.



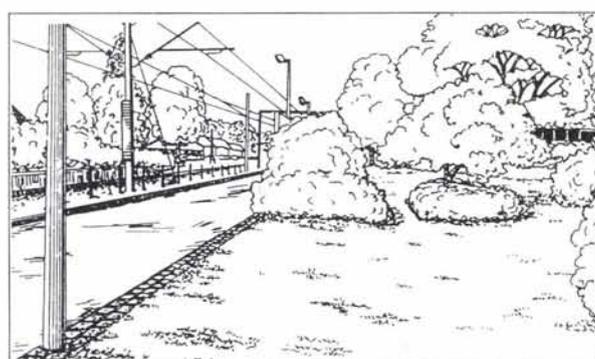
På mange stasjoner rundt i landet er det riktig å opprettholde et naturlig preg. Det er imidlertid ingen grunn til at det skal se så lurvete ut som her på Sandermosen stasjon av den grunn. Her vil reparasjonen bestå i å kappe vekk kratt som man ikke ønsker skal komme opp, og å starte en prosess der enga/ gressbakken blir slått en til to ganger i året. Det bør også markeres en mer definert overgang mellom vegetasjonsarealet og perrongen.

- Å reetablere anleggslementer som ikke har vært satt i stand etter inngrep i anlegget.  
I alt for mange tilfeller blir for eksempel plattformer hevet, leskur og skilter satt opp uten at anlegget rundt blir satt i stand igjen. Dette gir et rufsete preg med steiner grus og ugress.



Her på Kjelsås stasjon bør det øverste gruslaget rundt leskuret skiftes ut med vekstjord, slik at det kan sås gress. Det ser også ut til at plenen er i dårlig forfatning. Kanskje den blir klippet for kort i tørkeperioder?

- Å fylle igjen huller og skader i plen samt å få gjenopprette ønsket frodighet for gresset.

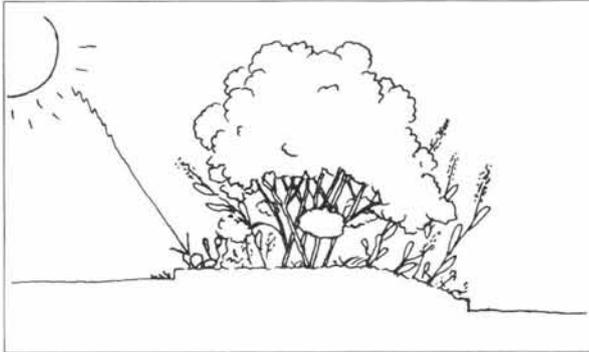


Reparasjonen på Stokke stasjon bør også bestå i å skifte ut steril grus inn mot asfalten og erstatte den med vekstjord og å så gress.

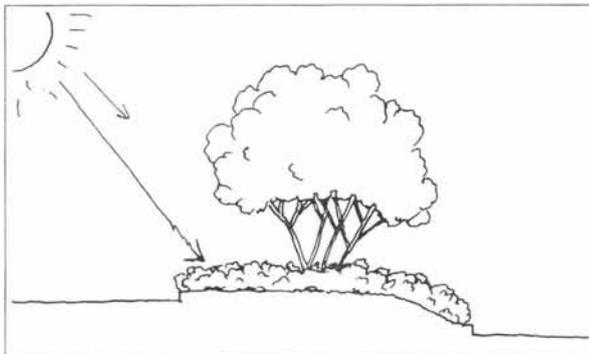
I tillegg til en slik reparasjon kan overgangen mellom gress og asfalt strammes opp med to rekker brostein slik at den holder seg jevn over tid. Reklameskiltet / rutetabellen kan skjules fra bysiden og fanges opp av helheten ved at det plantes busker bak. Det kan også settes opp nye lysmaster mot perrongen slik tegningen viser.

- Å beskjære trær og busker der dette er ønskelig og nødvendig.  
Det kan være både estetiske og sikkerhetsmessige grunner til dette. Det må være en høyt prioritert oppgave å fjerne døde grener fra trær i trafikkanleggene. Dersom de faller av kan de utgjøre en fare for mennesker og materiell.
- Å fjerne ugress fra kanter og overflater.  
Ugresset hemmer og skader både belegg og vegetasjonsflater. Det må fjernes i de tilfeller da det gir et uønsket preg til stasjonen. Ugress er gjerne første fase av naturens «gjenerobring» av anlegget. Aggressivt ugress hemmer utviklingen av kulturplantene. Etterhvert kan ugresset kvele plantingen helt. I tilfeller da utviklingen av ugress har kommet for langt, må alle rester av ugress fjernes fra jorda. Etterpå må det plantes på nytt.

- *Å gi buskfelt evnen til å dekke jorden på ønsket måte.*  
Dette kan skje ved at buskene skjæres tilbake, at hull i beplantningen fylles igjen, eller at det etableres bunn dekkende busker eller stauder i forbindelse med de gamle buskene.



*Åpen jord fører til at lyset slipper ned til jorda, og ugresset gror.*



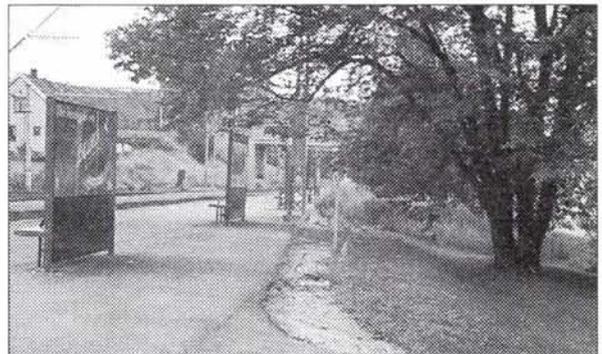
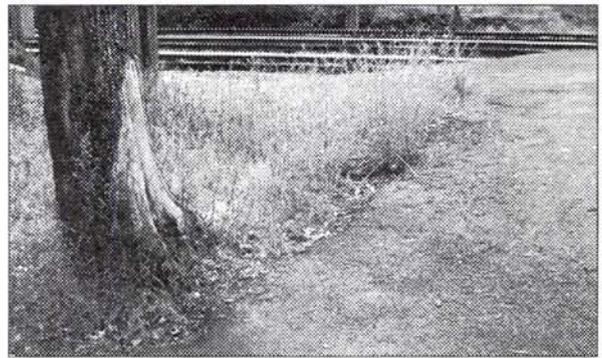
*Med god bunndekkevegetasjon slipper ikke lyset ned til jorda, og minimalt med ugresset spirer.*

- *Å legge om skadet belegg og fylle igjen huller i asfalt- og grusflater.*  
Dette må utføres med samme materiale og etter samme standard som det belegget som ligger der fra før av.

- *Å rette opp og erstatte skadet kantstein.*  
Det er gjerne kantstein som er for dårlig festet eller som har for lav standard som blir skadet av brøyteredskaper.

- *Å etablere kanter der dette er nødvendig for anleggets utvikling.*

Kantstein vil beskytte vegetasjon mot snøbrøyting. Mange steder er belegningstein lagt ut uten forsvarlig forankring av kantene. Resultatet er at de ytterste steinene begynner å gli ut. Dette kan igjen føre til at hele eller store deler av belegget kommer ut av stilling.



*Bildene viser skader på ubeskyttet grøntanlegg. Sannsynligvis er det snøbrøyting som har gitt skade på både tre-stammen til venstre og plenen til høyre.*

#### 5.4. Planmessig oppgradering av stasjonenes uteanlegg.

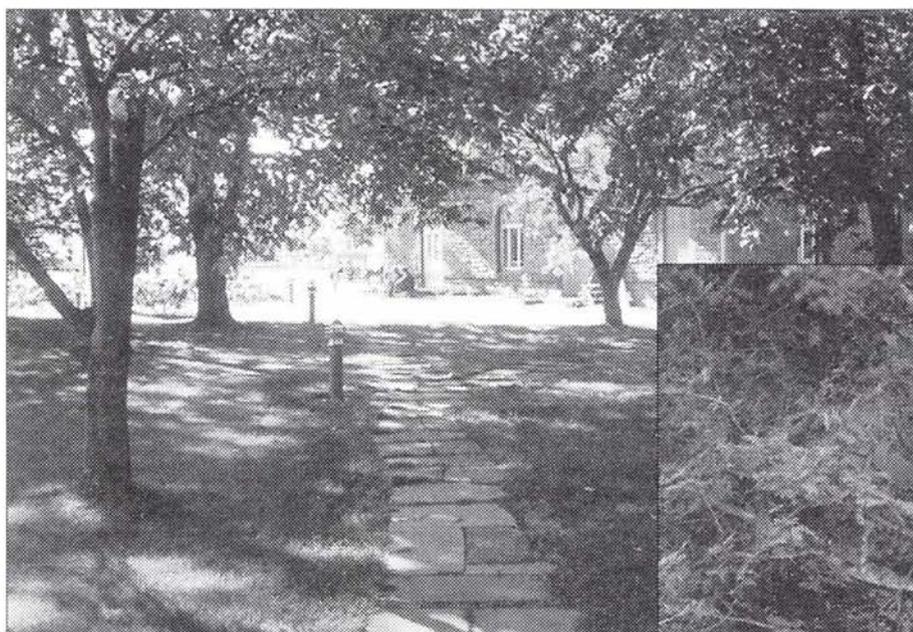
Opprustingen må foregå i henhold til stasjonskategori. De økonomiske rammebetingelsene vil bestemme hvilke tiltak som kan gjennomføres og hvor fort det kan skje.

Mange utearealer oppfyller ikke intensjonene i stasjonsutviklingsprogrammet, hverken i forhold til tilgjengelighet, estetisk helhet eller komfort. Dette betyr at hele stasjonen eller deler av stasjonen må anlegges på nytt slik at de tilfredsstiller dagens krav.

Målet må være å omskape stasjoner som gir en negativ opplevelse, til steder som gir en positiv opplevelse

eller i det minste en «nøytral» opplevelse. Det er ikke alltid så mye som skal til. Uansett må man ha et øye for helheten, slik at skrittvis tiltak ikke blir biter i et lappverk. De bør inngå i en planmessig oppgradering som gir kundene en stadig bedre opplevelse av stasjonen.

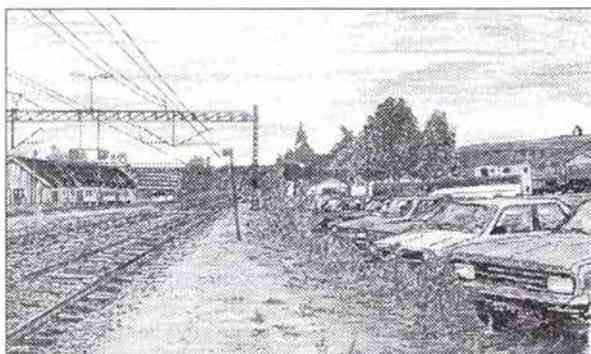
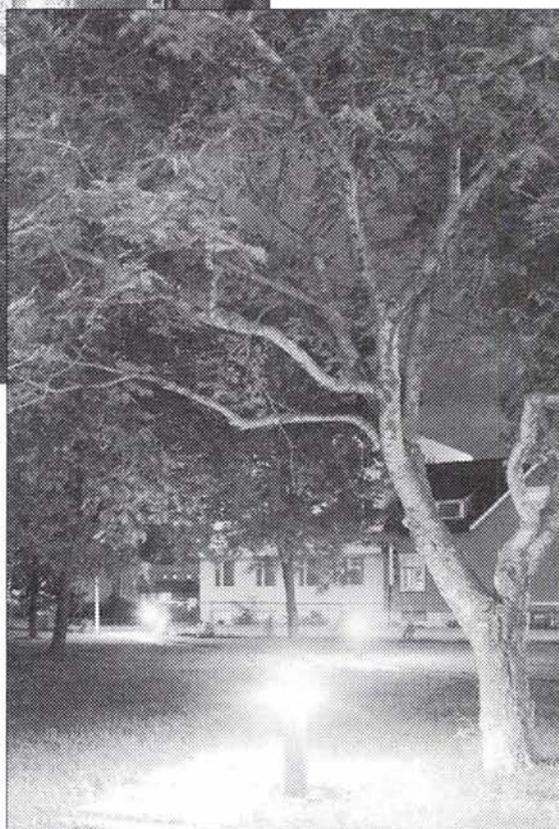
På et utvalg av stasjoner kan det gamle anlegget med stasjonspark restaureres. Dette kan gjelde stasjoner der stasjonsbebyggelsen enten er fredet eller vernet. Også i disse tilfellene må det være et krav at utviklingen skjer i henhold til stasjonsutviklingsprogrammet.



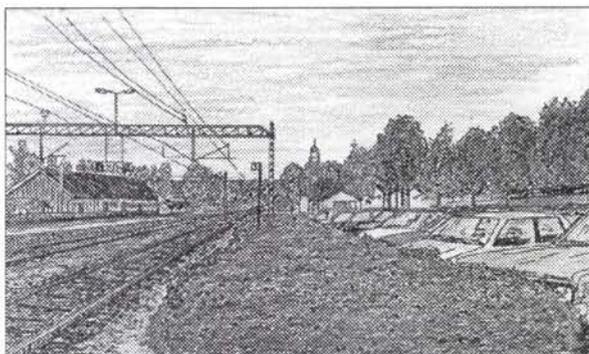
*Parken på Stjørdal stasjon var tidligere omgitt av et høyt gjerde ut mot gangveien. En tilrettelegging omfattet åpning av gjerdet, samt anlegg av en belyst hellegang på plenen under de store trekronene. Dette har gitt en adkomst til stasjonen som kundene har gitt uttrykk for at de setter pris på. Lyset fra pullertene i trekronene har gitt en trolsk stemning som synes godt fra utsiden av stasjonen.*

*Levering og montering av tråkkheller for 75 meter sti kostet 7.800,-. Montering og levering av 5 lyspullerter med 50 meter kabelgrøft kostet 22.000,-.*

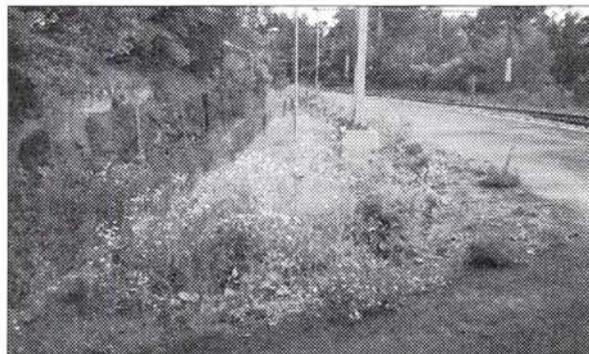
*Tilsammen kostet denne delen av anlegget gjennom parken 29.800,-. Alle angitte priser er uten moms.*



*Som på mange andre stasjoner er arealet mellom sporet og parkeringen på Kongsberg stasjon et ingenmannsland. Her vokser småkratt og ugress i en blanding av sand, grus og pukk. Dette området sprøytes i dag av Bane.*



*Tegningen viser prinsipp for hvordan en planting av lave busker mellom parkering og spor ville ta seg ut, dersom man bestemte seg for at dette var det rette tiltaket.*

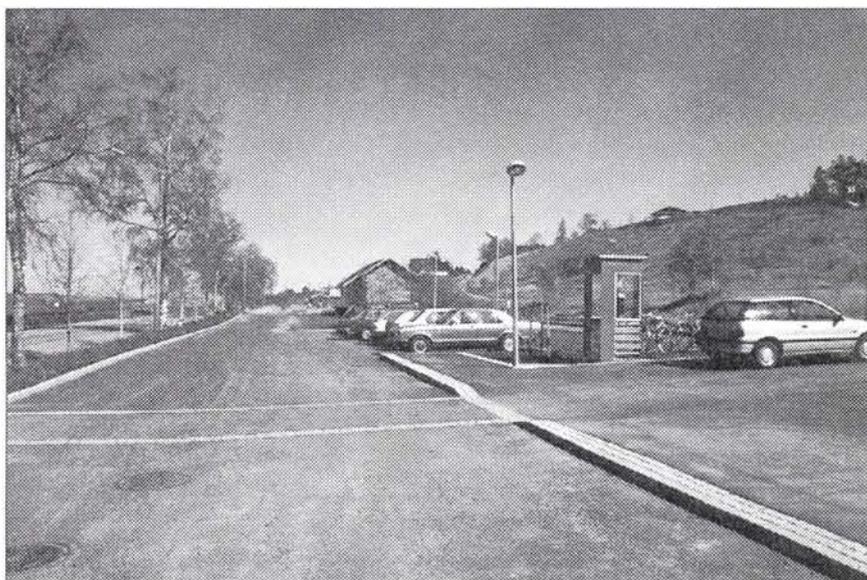


*En enkel bearbeiding av arealer inn mot perrongene for eksempel med vegetasjon, ville bety mye for hvordan NSBs kunder oppfatter stasjonene uten at det trengs å koste alt for mye for NSB. Dette gjelder også for Hanaborg holdeplass (til venstre) og Ljan stasjon.*

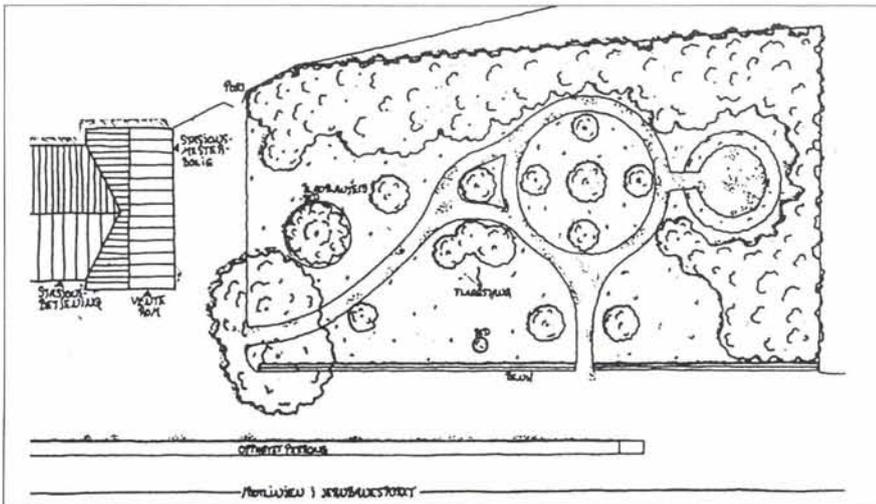
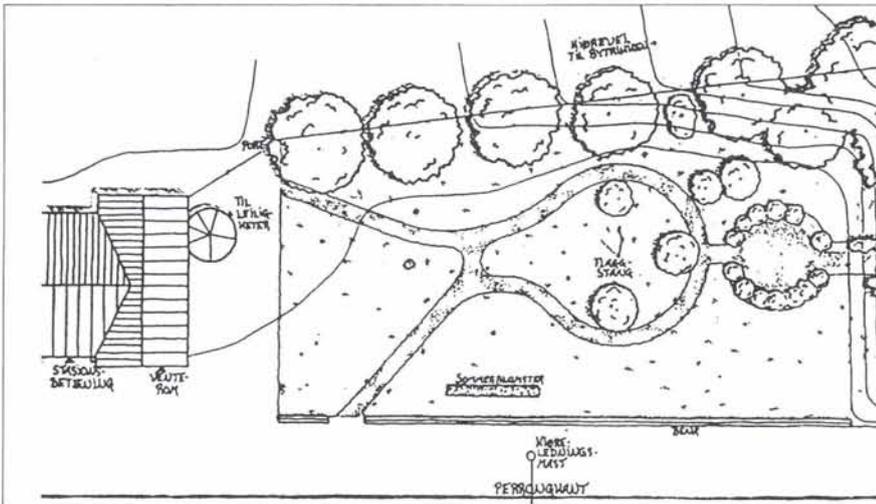


*Skogn stasjon hadde tidligere et uteanlegg som besto av grus og lurvete plenrester. Arealet med trær og langt gress ut mot veien til venstre var det nesten umulig å holde i orden.*

*En total opprusting av anlegget (ikke medregnet perrong) kostet ca 220 kr/ m<sup>2</sup> eks. mva. Resultatet er et helhetlig anlegg som bedrer tilgjengelighet og gir et ryddigere preg. Dessuten er kostnadene ved skjøtsel av rabatten mellom stasjonen og veien redusert på lengre sikt, ved at rabatten er strammet opp med en kantstein, og det er plantet lave bunndekkende busker under trærne.*







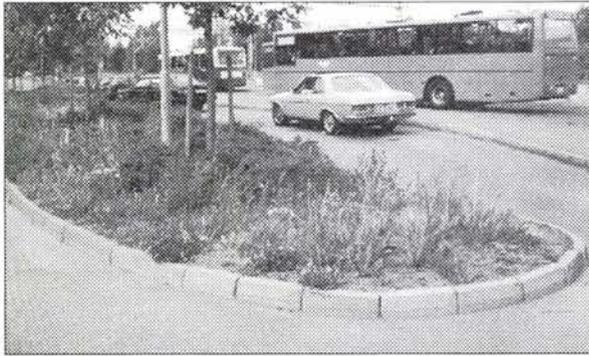
Etter en registrering bør en utvalg av jernbanens stasjonsparker fra ulike perioder restaureres som en kulturhistorisk dokumentasjon for ettertiden. Slike parker kan gjerne knyttes til fredede eller vernede bygningsmiljøer, slik at man får frem tidligere tiders helhetlige anlegg. Det er bevart få planer fra tidligere perioder, derfor er det viktig å gripe fatt i dokumentasjon i marken rundt på stasjonene før ombyggingen fortsetter.

Den øverste tegningen viser at det fremdeles var klare spor etter det tidligere parkanlegget på Grefsen stasjon før den store utbyggingen av Storo - Sinsen anlegget ble satt igang. Fremdeles er det mye av det opprinnelige anlegget som ligger igjen. Dette kan være utgangspunkt for en restaurering av det opprinnelige anlegget fra 1901 slik den nederste tegningen viser. (Kilde: Jernbanens stasjonsparker.)

#### 5.4.1. Etableringsvedlikehold.

Det er et godt prinsipp at entreprenøren som bygger utanlegget, også må utføre et etableringsvedlikehold i garanti-tiden. Dette vedlikeholdet bør beskrives som en egen post i anbudet for utanlegget. Etableringsvedlikeholdet vil for eksempel bestå i å sørge for at ugress ikke kommer opp og stjeler lys og næring fra det som er plantet. Etableringen av vegetasjon kan være en kritisk fase dersom vedlikeholdet i denne perioden ikke

blir utført fagmessig. Etter dette prinsippet vil entreprenøren ha interesse av å levere vekstjord som er så ugressfri som mulig.

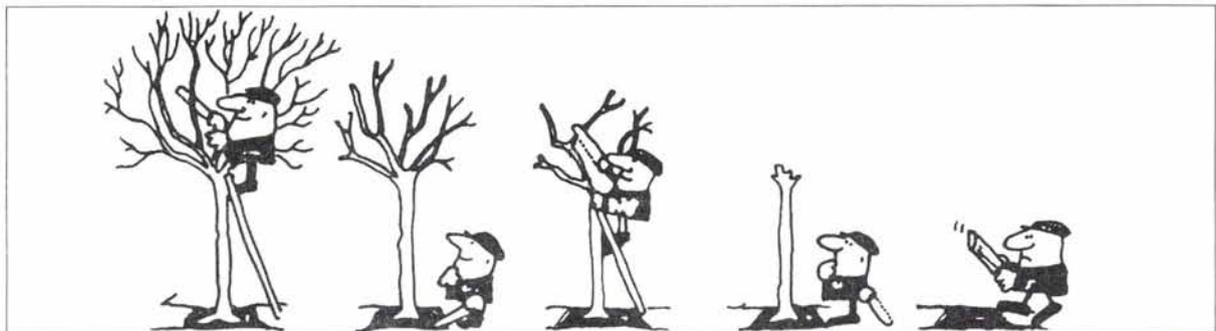


*Eksempler på dårlig etableringsvedlikehold ser vi resultatene av mange steder. Det som f.eks. skulle vært et grønt teppe av lave busker i rabatten på Ås er i stedet blitt lurvete ugressarealer, der beplantningen stadig må konkurrere med ugress av ymse slag. Dersom disse buskene hadde fått anledning til å etablere seg slik at de dekket bakken, ville de skygget for ugresset under slik at det ikke hadde fått lys nok til å vokse. Etter en slik etablering ville vedlikeholdet blitt meget begrenset, og bestått av ettersyn med noen års mellomrom (avhengig av planteart).*

### 5.5. Skjøtsel etter fastlagte beskrivelser.

Skjøtselen i uteanleggene på stasjonene i dag er utilstrekkelig. Som regel er det «kun» snemåking, feiing, renhold, plenklipping og løvraking som blir utført. De andre skjøtselsoppgavene slik som beskjæring, gjødsling, ugressfjerning, erstatning av døde planter osv. blir

i de aller fleste ikke utført. Det skyldes at personalet i Persontrafikk, eller i praksis stasjonbetjeningen, naturlig nok ikke er utdannet til å utføre den delen av skjøtselen som krever gartnerfaglig kompetanse.



*Noen skjøtselsoppgaver krever fagkompetanse, mens andre oppgaver kan utføres av hvem som helst. Beskjæring av trær og busker er eksempel på skjøtsel som krever fagkompetanse. (Tegning etter Høven.)*

Etter en ny arbeidsfordeling bør den ansvarshavende divisjonen gjøre avtaler for alle skjøtselsoppgavene.

Ansvarshavende divisjon kan i utgangspunktet sette gitte enkle skjøtselsoppgaver slik som plenklipping osv., bort til hvem som helst som har evne til å utføre oppgavene på en tilfredstillende måte. Det betyr at hver forvaltningsenhet selv kan avgjøre om de vil ha avtale med stasjonsbetjeningen, ha ambulerende vaktmestertjeneste eller sette oppgavene bort til eksterne lokale krefter. Snemåking av perrongene kan for eksempel settes bort til Bane.

For ikke faglært personell, kan det utarbeides en håndbok for praktisk skjøtselsarbeid. Denne «Lille Grønne» kan fungere sammen med en generell skjøtselsbeskrivelse, og gi tips og råd for hvordan man kan oppnå ønsket resultat. Det kan også gi råd for når man bør ta kontakt med gartner.

Skjøtselsoppgavene som krever fagkompetanse må avtales med gartner, foreksempel i kommuneforvaltninger eller private gartnerfirmaer. Det er selvfølgelig

ikke noe i veien for at gartnerne tar seg av alle skjøtselsoppgavene på stasjonen dersom dette er mest hensiktsmessig. Uansett må gartneren gis mulighet til å påvirke hvordan alle skjøtselsoppgavene blir utført.

Dette vil gi fleksibilitet for forvaltningsenhetene, slik at man har mulighet til å finne den løsningen som fungerer best på det lokale plan.

Alle skjøtselsoppgaver bør skje etter en beskrivelse som forteller hvilken tilstand anlegget skal holdes i. For tiden arbeides det med en slik beskrivelse i et skjøtselsprogram for utanlegg. Det er Norsk Anleggsgartnermesterlag (NAML) og Institutt for landskapsplanlegging seksjon landskapsarkitektur ved Norges landbrukshøgskole (LA-inst) som står for utarbeidelsen. NAMLs system er rettet inn mot det private markedet, mens LA-inst. sitt er rettet inn mot offentlige forvaltninger. Det foregår fortløpende en koordinering mellom systemene, slik at det kan ende opp i ett program til slutt.

NSB Arkitektkontoret er litt involvert i prosessen,

blant annet ved at kontoret har vært høringsinstans for programmet til NAML. Beskrivelsen vil være tilgjengelig fra rundt midten av 1995. Etter en prøveperiode på noen år, skal skjøtselsbeskrivelsen innarbeides i Norsk Standard. Vi må i fellesskap diskutere om NSB skal delta i denne prøveperioden.

Beskrivelsene er delt i poster for ulike anleggsdeler. Til hver anleggsdel følger en beskrivelse av tilstanden og hensikten med elementet. I tillegg er det en beskrivelse av arbeidet som skal utføres. Denne beskrivelsen er målrettet. Det vil si at den for eksempel setter et krav om at lengden for gress på bruksplen skal være mellom 30 og 80 mm, men den sier ingen ting om hvor ofte det må klippes for å holde denne standarden. Det vil det

være opp til den som skal utføre arbeidet å avgjøre i hvert enkelt tilfelle. På samme måte er det med «sykdommer, skadedyr, gjødsling, vanning». Her står det kun nevnt at «Graset skal i hele vekstsesongen ha en frisk og frodig vekst». Det vil være opp til gartneren å avgjøre hvilke tiltak på kort eller lang sikt, som må settes inn for å oppnå dette.

Et overordnet prinsipp for etablering av vegetasjon bør være å følge prinsipper fra naturen. I naturen er all fruktbar jord dekket med vegetasjon. Beplyntede vegetasjonsarealer bør som hovedregel bestå av planter som dekker bakken. På denne måten forhindres «fremmede» frø fra og spire. Det dreier seg også om å velge rett vekst på rett sted.

<b>K92.120</b>		<b>VEDLIKEHOLD/SKJØTSEL AV BRUKSPLEN</b>				
		Bruksplen er en grasflate hvor det primære mål er å skape et jevnt, grønt dekke som tåler robust bruk. Grasarealene skal til enhver tid ha den standard som er beskrevet under spesifikasjonen med det aktuelle skjøtselsnivå. Jordprøver og evt. bladprøver bør tas en gang i året slik at man får et detaljert bilde av næringsbalansen i jorda. Prøvene skal være retningsgivende for valg/dosering av kalkingsmiddel og gjødseltype.				
<b>SKJØTSEL</b>		<b>STANDARD</b>				
Klippehøyde		30 - 80 mm				
Gras inntil sokkeler		Grasets høyde inntil sokkeler, murer m.v.være lik tilgrensede flater.				
Oppsamling av klipp		Avklipp skal ikke ligge i klumper.				
Jevnhet		Overflaten skal ha en jevnhet som tillater bruk av brede klippeaggregater og som hindrer vanddammer.				
Reparasjoner		Grasløse felt med større diameter enn 500 mm skal repareres omgående.				
Ugraskontroll		Rotugras aksepteres ikke.				
Sykdommer, skadedyr, gjødsling, vanning		Graset skal i hele vekstperioden ha en frisk og frodig vekst.				
Løvfjerning		Spredt og friskt til ueggammelt løv kan aksepteres. Sammenhengende klumper må ikke forekomme.				
Renhold		Arealene skal være frie for søppel i hele bruksperioden.				
Postnr	NS-nr.	Beskrivelse	Enhet	Mengde	Enhetspris	Pris
	K92.120	VEDLIKEHOLD/SKJØTSEL AV BRUKSPLEN	m <sup>2</sup>			
		SUM				

*Dette er en kopi av beskrivelsen for anleggsdelen K92.120 Skjøtsel av bruksplen. Den er hentet fra høringsutkastet fra NAML sin «Skjøtsel av grønt-anlegg» fra mai/ juni 1994.*

Institutt for Landskapsplanlegging, seksjon Landskapsarkitektur har i samarbeid med Agder Distrikthøgskole, Bærum kommune, Kristiansand kommune og Data bistand as laget et system der grønnanleggsforvaltningen kan styres gjennom bruk av EDB. Dataprogrammet kalles Park 92, og er en del av et

forvaltningsprogram som har fått navnet «Grøntanleggsforvaltning i ressursknappe tider».

Etter at ansvarsfordelingen er avklart, kan vi se på om det er hensiktsmessig og mulig å innarbeide dette programmet i NSBs egne forvaltningssystemer.

## 5.6. Oppfølging av stasjonsområdenes anlegg og skjøtsel.

Det forutsettes her at skjøtselsarbeidet kan utføres av både interne krefter og av eksterne gartnere slik det er antydnet i avsnitt 5.5.

Alle skjøtselsoppgavene blir beskrevet, og eventuelt sent ut på anbud. Her blir omfanget av arbeidet angitt og arbeidet beskrevet med standardiserte koder slik det er vist på foregående side. Anlegg og tilstandsregistreringen i Eiendoms DVU-program har for eksempel vist at det er 3.160 m<sup>2</sup> bruksplen Skoppum stasjon. Da skal dette fylles inn i skjemaet. På en kartskisse bør det angis hvor denne og andre anleggsdeler befinner seg på stasjonen.

Dersom man etter en tid finner ut at skjøtselen av 3.160 m<sup>2</sup> koster for mye, kan beskrivelsen for dette arealet for eksempel endres til K92.130 Skjøtsel av Grassbakke eller K92.140 Skjøtsel av Blomstereng som begge er mindre arbeidsintensivt.

Beskrivelsene for parkplen, bruksplen, gressbakke og blomstereng er eksempler på standardavvik innen gressflater. Slike standardavvik håper vi å få gjennomført for andre anleggsdeler også. For eksempel bør det bli en slik oppdelt standardbeskrivelse for buskarealer. På denne måten kan NSB variere standarden på beplantingen etter stasjonskategori, gode og dårlige tider og

hvor på stasjonen buskarealet ligger. Det bør for eksempel være vanlig å ha en høyere standard på det buskfeltet som ligger helt inntil inngangen til stasjonsbygningen eller perrongen, enn det mer perifert plasserte buskaset lengst bort på stasjonen. Dette må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

For å sikre at anleggene og skjøtselsoppgavene blir utført og fulgt opp på en tilfredstillende måte bør NSB knytte til seg grønnfaglig kompetanse. Det er også viktig at noen er uteanleggenes «talsmann» i den generelle stasjonsutviklingen og i den interne budsjettfordelingen. Noen må også følge opp skjøtselsprogrammet.

De eksterne gartnerene og interne skjøtselsarbeiderne må følges opp slik at ansvarsstedet er sikker på at de utfører arbeidet etter beskrivelsene. I tillegg til fagpersonene kan oppfølgingsapparatet for skjøtsel også bestå av Eiendoms driftsteknikere, Banes vegetasjonskontrollører, Persontrafikk sin stasjonsbetjening og ellers alle som ferdes jevnlig langs jernbanestrekningene. Disse kan så melde fra til den interne gartnerfaglige kompetansepersonen om uregelmessigheter osv.

Målet med grøntanleggsforvaltningen må være å gi et godt resultat for NSBs kunder.

## AVSLUTNING

Miljø og kvalitet på alle plan er trukket frem som viktige suksesskriterier for NSB. Det dreier seg egentlig om å rendyrke de beste tradisjonene i jernbanen. Jernbanen ble assosiert med miljø og kvalitet helt fra starten i forrige århundre.

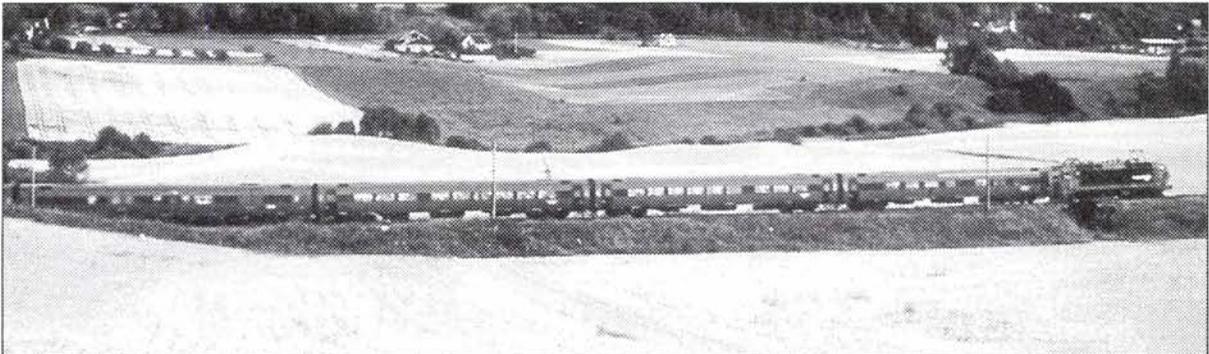
Vi tar med et gort utdrag fra «Ferdaminne frå som-maren 1860». Tog-vennen Aasmund Olavson Vinje hadde Overbestyrer Shaw på Hovedbanen som reisefølge på sin tur mellom Christiania og Eidsvold. Shaw var hentet fra England og hadde ledet anleggsarbeidet på denne strekningen.

*«Sjå her,» sa engelskmannen Shaw på ei av dei fyrste utferdene, då eg stod på kolvogna med han, «sjå her,» sa han, og viste på raude moar og blaute gormyrar, «her er liksom tjue år sidan mellom Liverpool og Manchester, då den fyrste jarnvegen kom dit, og no er snart alt der som en smilande hage.» Og endå krev folk å få renter av pengane sine til denne vegen! Kva rente får vel riket av alle dei millionar som det legg ned i dei andre vegane? Nei jernbanen er rik på tanke og framhug frå kvar side han vert sedd. Han er ikkje lyft opp frå jorda, men går som all sann diktning gjennom det levande liv, og strår blomar rundt ikring seg.»*

Med dette ser vi at miljøvennlighet, investeringenes samfunnmessige gevinst, og togets poesi er temaer som har vært knyttet til jernbanen helt fra togenes barndom. Helheten de skapte den gangen mellom tog og stasjonsanlegg ble en suksess. Det er ingen grunn til at det ikke kan bli slik i vår tid også, selv om mange av forutsetningene er endret. I den omstillingen og gjenoppbyggingen NSB nå er inne i, satses det på en helhetlig totalreise. I denne helheten er stasjonsmiljøet en viktig brikke.

Nå som i tidligere tider ligger det store muligheter for NSB til å profilere seg på en positiv måte gjennom stasjonene. Stasjonsområdene er som reisesenter og møtested det første NSBs kunder møter i sin kontakt med jernbanen. Det er også utendørs at det meste av oppholdet på stasjonen foregår. Utemiljøet gir derfor NSB muligheten til å øke statusen for toget.

«Reisen med toget så vakkert som et dikt» heter det i NSB-reklamen. Det er mange som håper at stasjonene kan bli en strofe i dette diktet. Da vil flere velge toget som transportmiddel. Det er det som er målet.



(Foto: Rune Fossum.)

## KILDER

Institutt for Landskapsarkitektur  
(nå Institutt for Landskapsplanlegging seksjon landskapsarkitektur)  
ved Norges Landbrukshøgskole:  
Grønnanleggsforvaltning i ressursknappe tider.

Kulturdepartementet:  
Stortingsmelding nr. 61 Kultur i tiden.

Norsk Anleggsgartnermesterlag:  
Vedlikehold/skjøtsel av grønnanlegg. Kommentarkast.

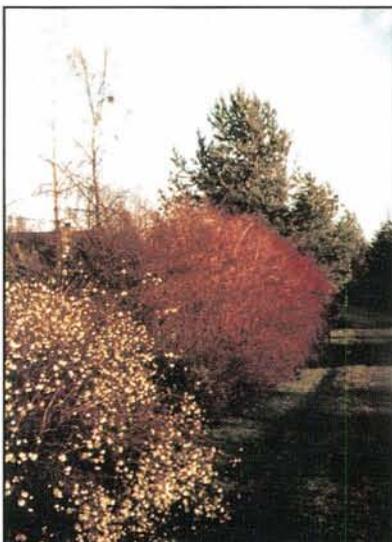
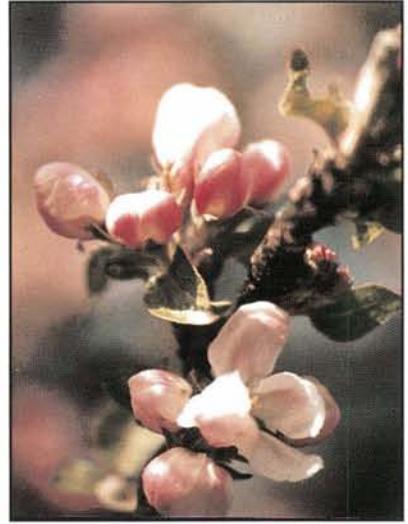
NSB:  
Ny kurs for jernbanen. NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994-1997.

NSB Persontrafikkdivisjonen:  
NSB, stasjonsutvikling persontrafikk.

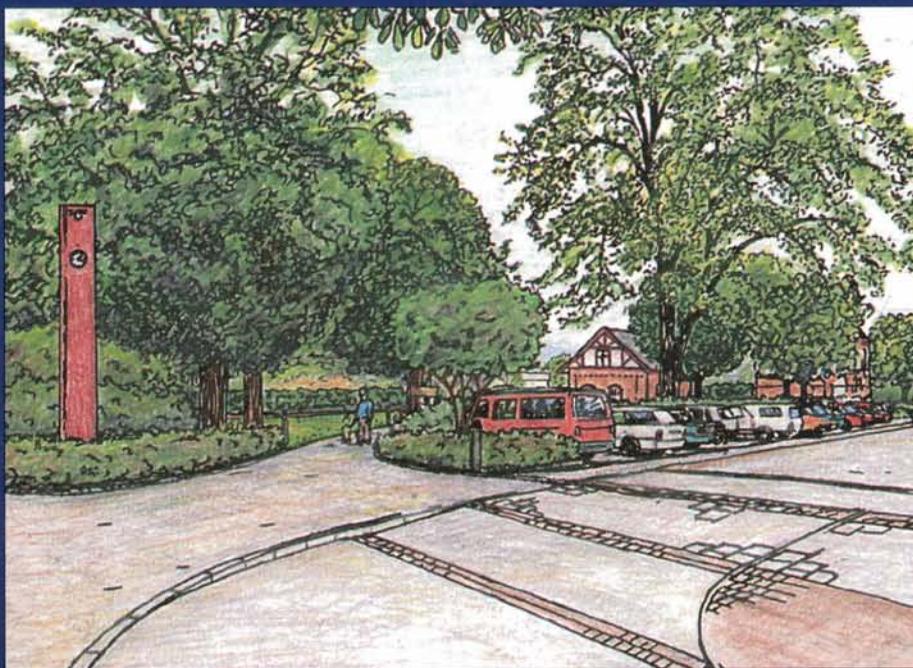
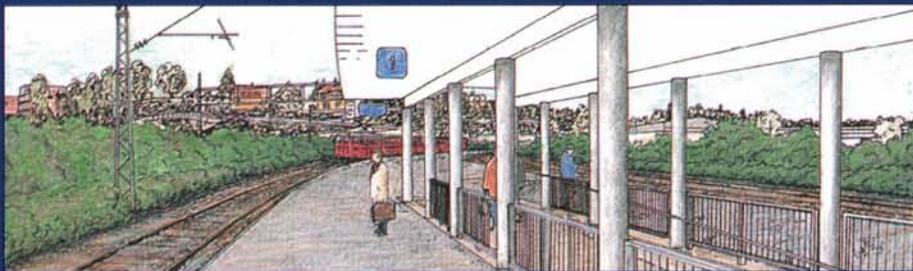
Vinje Aasmund Olavson:  
"Ferdaminne frå sommaren 1860"

Wesenberg, Christian:  
Jernbanens Stasjonsparker.  
Hovedoppgave ved Institutt for Landskapsarkitektur. Innlevert 15.05.90.

---



*Bevisst bruk av vegetasjonen gir kvaliteter og opplevelser gjennom hele året. Vår og sommer, høst og vinter.*



Utgitt av  
NSB Eiendom 1995

Du kan få denne rapporten ved henvendelse til  
NSB Eiendom, Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo  
Tlf. 22 36 71 42

JERNBANEVERKET  
BIBLIOTEKET



102467