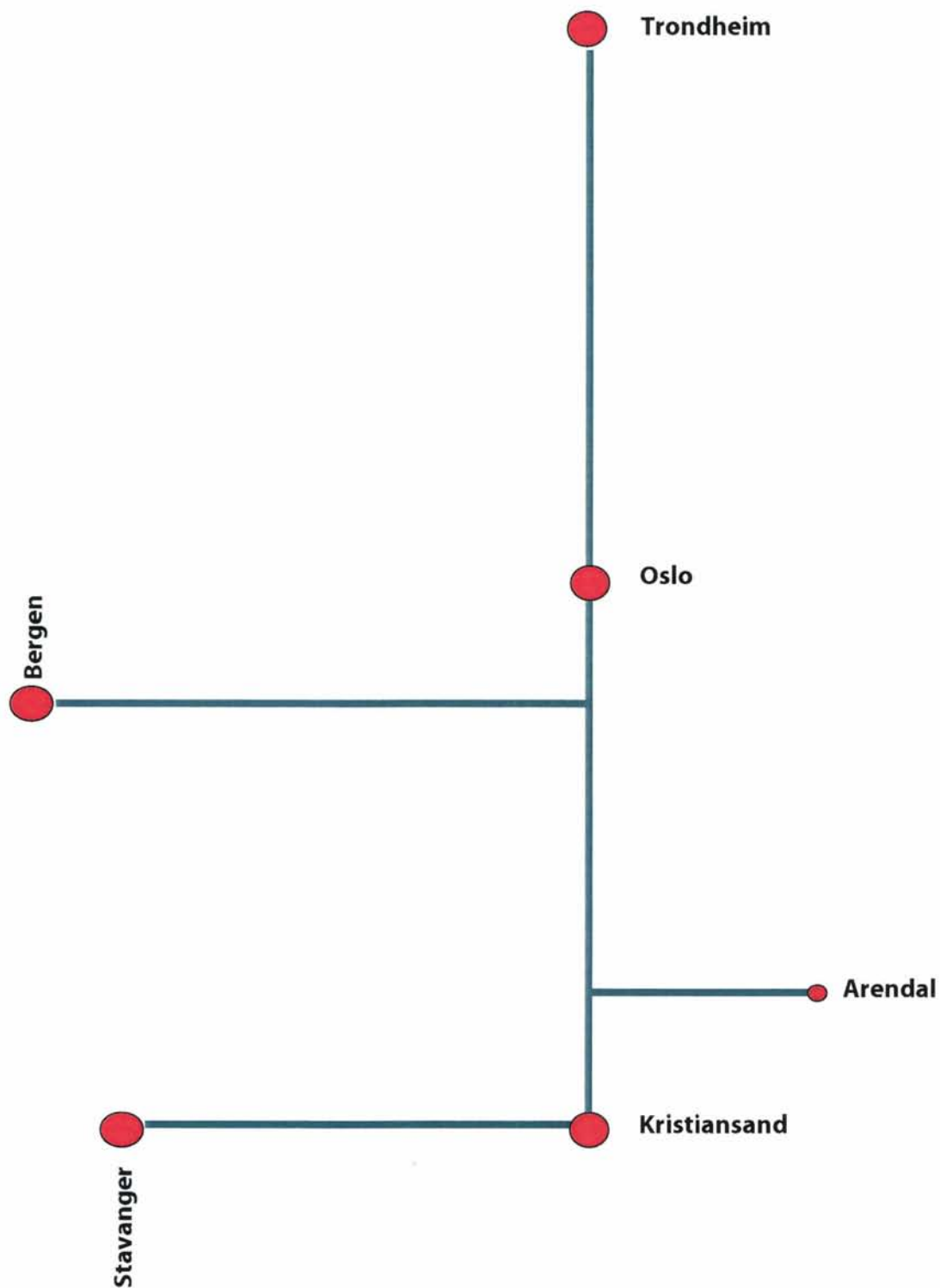


Stasjonsregistrering

Nytt fjerntogkonsept



Stasjonsregistrering

Nytt fjerntogkonsept

Innholdsfortegnelse

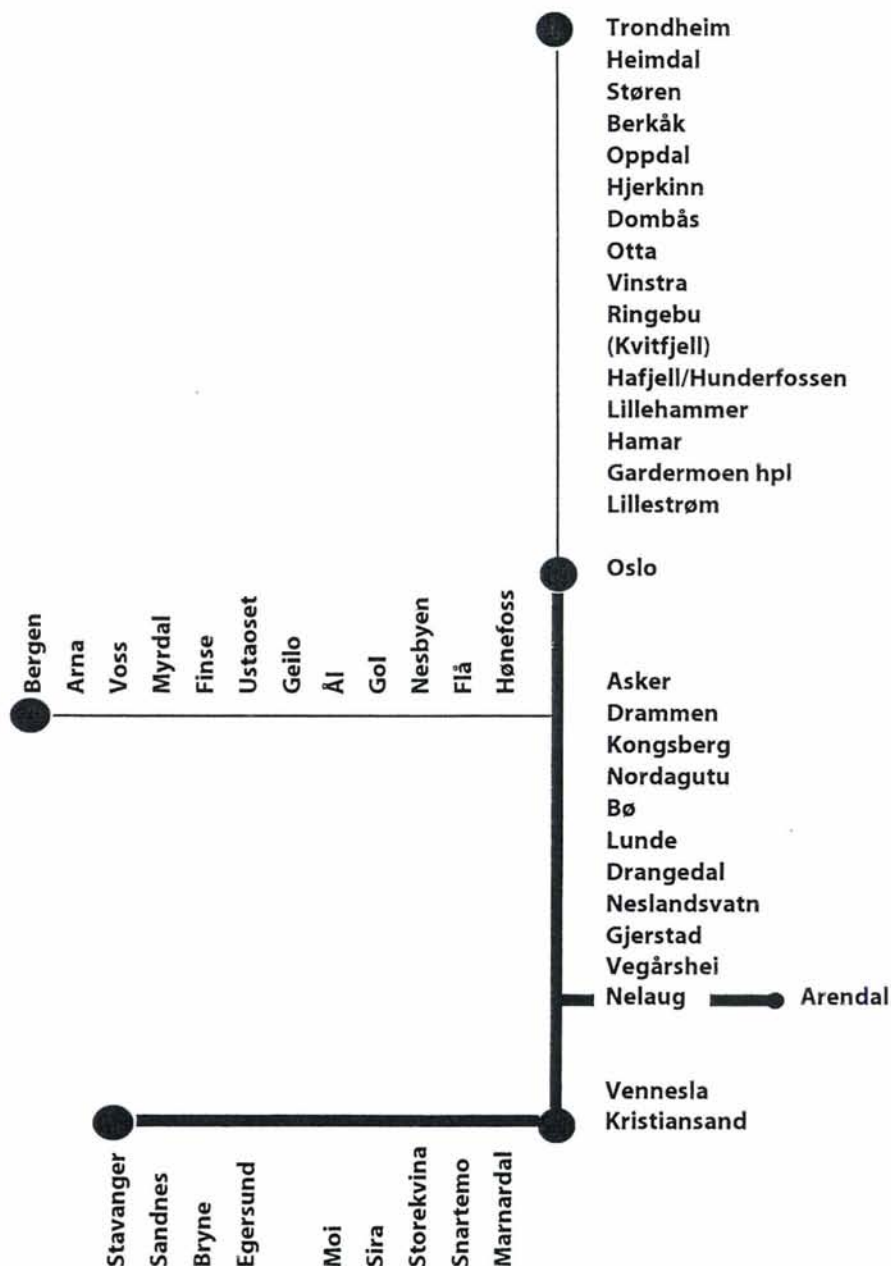
- 1 Sørlandsbanen
- 2 Dovrebanen
- 3 Bergensbanen
- 4 Distribusjonsliste

Ex. 2

9656.211 NSB Sta

Stasjonsregistrering

Nytt fjerntogkonsept - Sørlandsbanen



Navn _____

Rapportnr. _____

Oppdatert dato _____

Sørlandsbanen

Nytt fjerntogkonsept

Innholdsfortegnelse

- 1 Forord
- 2 Sammendrag
- 3 Rapport per stasjon

Stasjon	Befaring	Rapportdato
Drammen	Juni 98	
Hokksund	Juni 98	-
Kongsberg	Juni 98	17.09.98
Nordagutu	Juni 98	17.09.98
Bø	Juni 98	17.09.98
Lunde	Juni 98	17.09.98
Drangedal	Juni 98	17.09.98
Neslandsvatn	Juni 98	17.09.98
Gjerstad	Juni 98	17.09.98
Vegårshei	Juni 98	17.09.98
Nelaug	Juni 98	17.09.98
Arendal		
Vennesla		
Kristiansand	Aug 98	
Marnardal	Okt 98	01.04.99
Snartemo	Okt 98	01.04.99
Storekvina	Okt 98	01.04.99
Sira	Okt 98	01.04.99
Moi	Okt 98	01.04.99
Egersund	Okt 98	01.04.99
Bryne	Okt 98	01.04.99
Sandnes	Okt 98	01.04.99
Stavanger	Okt 98	01.04.99

Forord

Denne rapporten oppsummerer befaringer av Sørlandsbanens fjerntogstasjoner. Arbeidet er knyttet til stasjonsutvikling i forbindelse med nytt fjerntogkonsept. Det nye fjerntoget skal ha hyppigere avganger enn dagens ekspressstog og vil være en stor forbedring i forhold til dagens togtilbud. Summen av de inntrykk kunden sitter igjen med etter avsluttet reise vil danne grunnlag for evaluering av NSBs tilbud. Opplevelsen før og etter togreisen vil således være av stor verdi for kundens tilfredshet.

I denne sammenheng har prosjektgruppen vurdert stasjonsområdene utfra både funksjonell og estetisk synsvinkel. Atkomst, arealbruk, landskapsmessig behandling, generell orden, publikumsinformasjon og bygningenes kvalitet, er hovedsaker i dette. Befaringen viser at stasjonene gir et svært variert inntrykk, både hva angår mulighet for tiltransport, opparbeidelse og skjøtsel av utomhusområder samt fasiliteter i og utenfor stasjonsbygningen.

På bakgrunn av rapporten blir det valgt ut prioriterte tiltak for strekningen. Minimumskravet til fjerntogstasjonene på strekningen bør være at de skal fremstå med en enhetlig visuell profil mht. informasjon og utvendig møblering, som normalt godt vedlikeholdt mot by- og stasjonsside og med utomhusområder i funksjonell stand uten tilfeldig henstilling av materiell og utstyr. Tilbudet på stasjonene må vurderes i forhold til NSBs strategier i merkevareprosessen. På stasjoner der alle fjerntog stopper bør det foretas nødvendig heving av plattformer og oppgradering av forplass/utomhusanlegg. I tillegg bør det foretas en gjennomgående standardheving av salgsarealer/offentlige rom inne i stasjonsbygningen.

Ønske om plattformheving på enkelte stasjoner er i hovedsak i tråd med JBV's planer/muligheter. Samlet vil tiltakene gi en standardforbedring og gjøre stasjonene til viktigere knutepunkter i lokalmiljøet.

Delprosjektleder for "Nytt fjerntogkonsept- stasjonsutvikling" er o. ing. Tanja Kleive Guettler ved NSB BA Eiendom. Prosjektmedarbeidere er landskapsarkitekt Christian Wesenberg og designer Ivar Jørgensen. Registreringene er foretatt i samarbeid med o.ing Sten Inge Tunli og o.ing. Morten Slåtsveen fra JBV Sør, Jorunn Fjellså/Johnny Vatne fra NSB Persontrafikk samt driftsteknikere fra NSB Eiendom for hver stasjon.

NSB BA
september 1998

Sammendrag

Befaringen som er gjennomført, og møter med JBV Sør, er utgangspunktet for de ønsker om tiltak som her foreligger. Rapporten er et grunnlag for drøftelser mellom JBV, NSB Ei, NSB P og andre interessenter samt et arbeidsdokument for videre planlegging. Rapportene gir samtidig prosjektet en samlet oversikt over de stasjoner som vil få betydning ved lansering av nytt fjerntogkonsept.

Hver stasjon er beskrevet med feil, mangler og med de muligheter til forbedring som det relativt enkelt ligger til rette for. Noen tiltaksforslag er spesielle for den enkelte stasjon, mens andre er fellesløsninger for hele strekningen. For eksempel er omlegging av spor, eller forbedring av plattformer, tiltak som må tilpasses stasjonen og dens trafikk- og sporsystem. Oppbygging av et informasjonssystem vil på den annen side være et tiltak som må planlegges med felles design for hele strekningen.

De viktigste stedsavhengige tiltak er (ikke prioritert):

- Endret sporbruk ved togfremføring for å bedre tilgjengelighet.
- Utbedring og heving av mellomplattform.
- På flere av stasjonene kan utearealene utvikles ved at trafikk- og sporareal reduseres til det som er nødvendig. Oppholdsarealer for kundene og etablering av vegetasjon bør prioriteres der trafikkarealer i dag tar unødvendig mye plass.
- Veiskilting frem til stasjonen er mange steder alt for dårlig.
- Der det er aktuelt å male bygninger utvendig, fargesettes det med utgangspunkt i byggeår.

De viktigste generelle tiltak er (ikke prioritert):

- Monitor/sporanvisere som løpende viser avgangstid, destinasjon og forsinkelser er ført opp som ønsket tiltak på seks stasjoner. Vi har ikke tatt standpunkt til om dette bør være i form av monitører (flere avganger) eller sporanvisertavler (første avgang).
- Det må tas ut en produktrekke innen benk, søppelkasse, askebeuger, lysarmatur og sykkelstativ.
- Det må lages skilt- og informasjonsplaner for samtlige stasjoner på strekningen. I dette inngår også markering av stasjonens identitet.
- Sektoranvisere på plattform bør vurderes som en del av skiltprogrammet.
- Materialbruk benyttet på utearealer bør ha et enhetlig preg. Aktuelle produkter for gangveger, kanter/avgrensninger, parkeringsareal, plattformkanter, ramper osv. tas ut.
- Et felles system for brosjyrer, rutetabeller, plakater etc. bør utvikles samtidig med bedre tilrettelegging av salgsarealene.
- Det bør utarbeides et program for tilrettelegging av det offentlige areal for funksjonshemmede (blindskriftmerking, atkomst, teleslynge, HCWC osv.)
- Det bør utvikles et felles letak for stasjonene på strekningen. Letaket bør benyttes i forbindelse med et mulige oppholdstorg på hovedplattform og evt. mellomplattform. Oppholdstorget på mellomplattform kan feks. etableres i sammenheng med sektoranviserne.

Kongsberg stasjon

Beliggenhet: Kongsberg kommune.
Bystasjon (kollektivknutepunkt)



Overordnet inntrykk

En stasjon i travle og typiske byomgivelser med buss, taxi og bilkjøring helt frem til stasjonsbygningen.

Trafikkgrunnlag

77.558 per år (fjerntog 97/98)
i tillegg lokaltog

Stasjonsbygningen er fra 1922 og er på fredningslisten etter forslag av 2. juni 1996. Området preges av en stor bussholdeplass.

Atkomst og trafikkarealer

Det er ikke lett å finne frem til stasjonen som ukjent bilist. Og skiltingen i sentrum er meget mangelfull

Atkomst med bil eller som fotgjenger skjer fra bysiden via en stor trafikkforplass. Den er beplantet med trær i en refuge som regulerer trafikken noe. Plassen er belagt med brosten.

Oppholdsarealer

Oppholdsarealet er begrenset til hovedplattformen foran stasjonsbygningen. På stasjonens sydside er det sykkelparkering. En Narvesenkiosk danner avslutningen av stasjonsplassen på denne siden. Reklamesøyler inn mot en dårlig vedlikeholdt plen gjør dette til et lite tiltalende område. Dette området av stasjonen bør gjennomgås med tanke på utvikling av et oppholdstorg/park.



Overgangen til fortau er reparert med asfalt enkelte steder. Plassen trenger rehabilitering.

Det er store fordeler for tilgjengeligheten med både parkering og tilkjøring så nær stasjonen, men det savnes en oppstraming og regulering av plassdannelse på bysiden.

Hele stasjonens byside er preget av trafikk. På stasjonens nordside er det bussplattformer utover en stor asfaltert plass uten avgrensning mot oppholdsareal.

Stasjonsbygning

Utvendig er stasjonsbygningen godt vedlikeholdt. Dens status som fredet tilsier en pietetsfull behandling i alle forhold som gjelder forvaltning. Derfor er det rart når det er satt reklameskilt på fasaden. Likeledes bør det store vingehjulet på veggen mot byen fjernes. Profilerings vil med det nye designprogrammet bli løst annerledes. Likeledes bør nye skilt for cafe vurderes.

Inngang til stasjonen er i plan.

Toalettene har inngang fra utsiden av bygningen, og er ikke tilpasset rullestol

Andre bygninger

Det er i alt registrert 23 bygninger på Kongsberg stasjon. Lokstall og godshus med ramper er i likhet med stasjonsbygningen på fredningslisten. I vår sammenheng er ilgodsbygning på 132 kvm. som ligger i forlengelsen av stasjonsbygningen (bygget 1941) og Narvesenkiosken mest interessant



Billetsalg og venterom har gjennomgått en ombygging der særlig billettfunksjonen har blitt gitt en fremtredende plass. Kun to av de fire lukene er i daglig bruk. Alle publikumsarealer er i plan. Stoler og benker fra designprogrammet utgjør innredningen.

Reklameskilt skjemmer interiøret og bør fjernes. Som på de andre stasjonene er det viktig å skape orden i brosjyrer, plakater og de mere salgsrettede produkter som også her er spredd utover i lokalet.

ettersom de befinner seg på hovedplattform. Ilgodsbygningen er i dårlig forfatning.

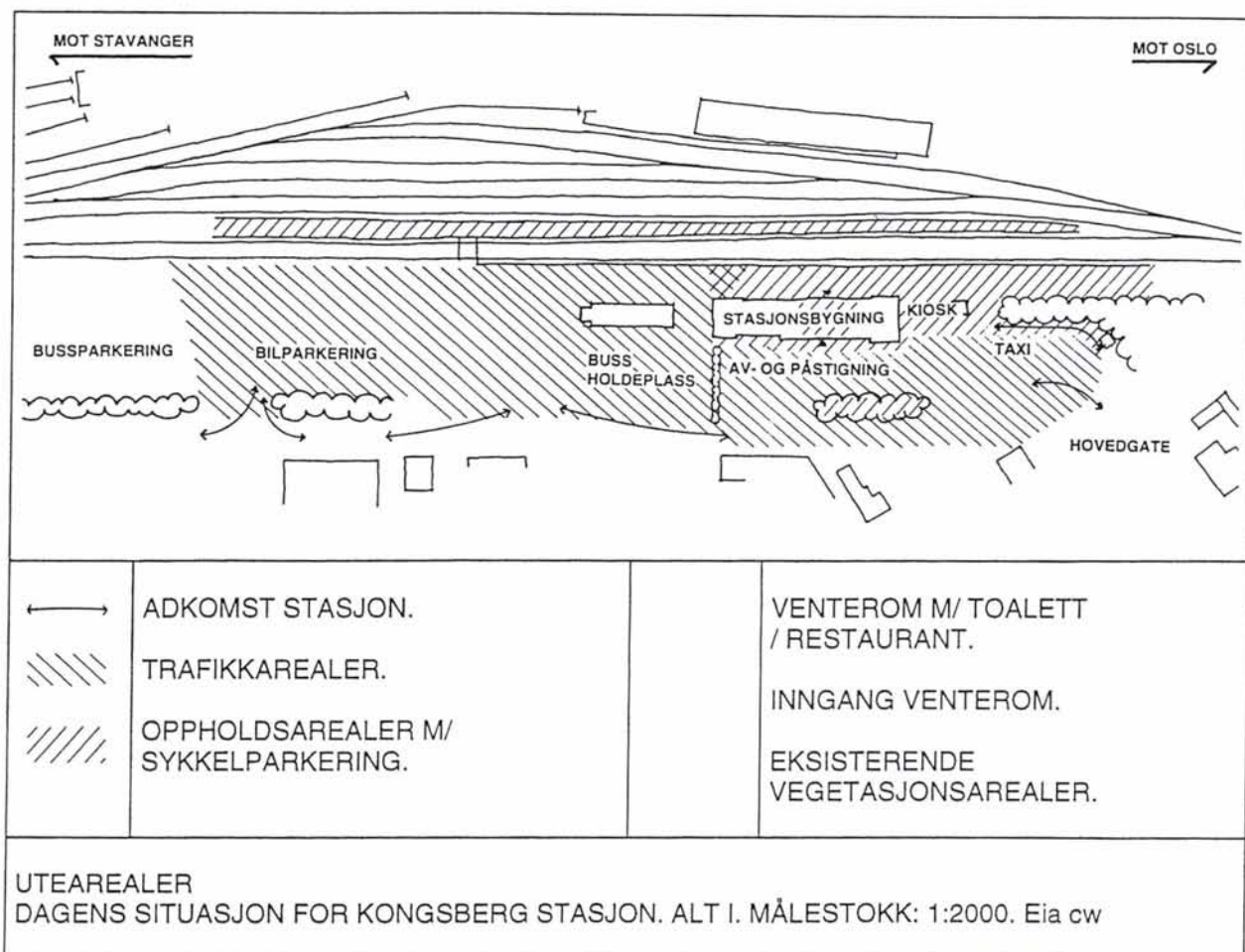
Tiltak Kongsberg

Stasjonsbygning

- Fjerne reklameskilt og vingehjul fra fasade.
- Pusse opp venterom, fjerne reklame.
- Integrere kiosk/café i venterommet
- Bygge nye rullestoltilpassete toaletter med inngang fra venterom.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Ny hovedplattform bygges (hovedplan er godkjent)
- Sporønske for krengetog er spor 1.
- Fjerne gjerde mot gressplen. Etablere dette som et lite parkareal med atkomst til plattform. Fortau foran stasjonsbygg rettes ut (se tegning).
- Det må etableres en bedre avgrensning mellom trafikk- og oppholdsareal på bysiden.
- Nytt produktprogram (i hht JBVs formingsveileder) for utemøbler og lysarmaturer skal inngå i all uteareals- behandling.

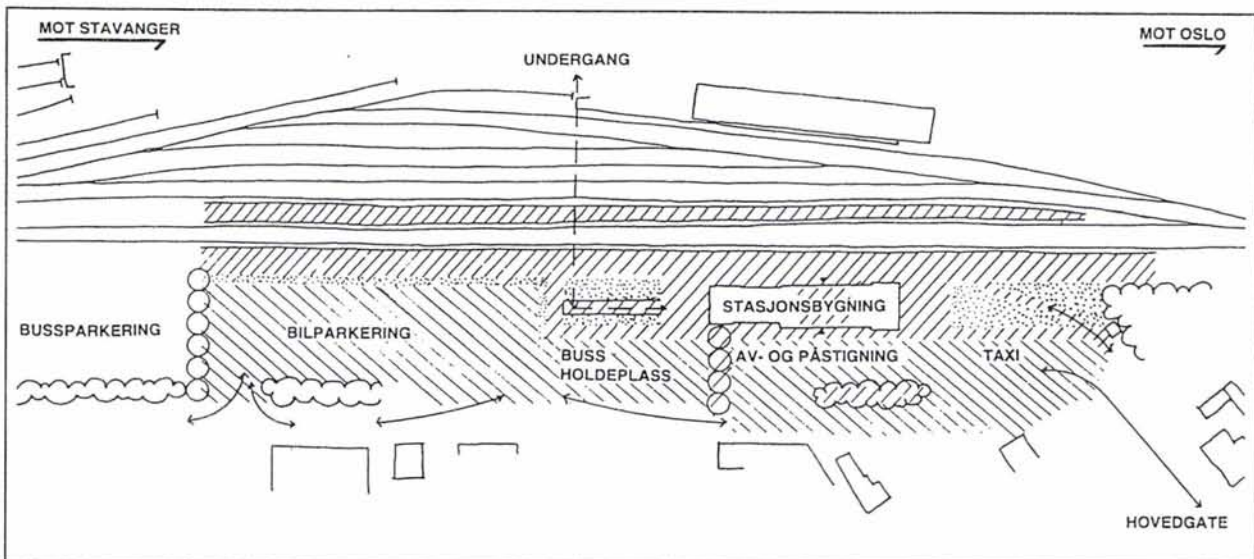


Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra veg til stasjon
- Pylon erstatter vingehjul på fasade som identitetsmerke.
- Dynamisk informasjon med avgangstider vurderes. (monitor/vognanviser)
- Ordne salg og markeds produkter i venterom.
- Blindskriftmerking ved inngang.
- Ved oppussing av venterom må teleslynge etableres.

Andre planer

- JBV har en godkjent hovedplan for ny sporplan, plattformer og undergang.
- JBV bygger ny hovedplattform i hht. godkjent hovedplan i løpet av 1998/99.
- Kongsberg kommune har igangsatt parallelloppdrag for å vurdere områdets muligheter.
- JBV er i ferd med å utarbeide ny hovedplan for øvrige trafikkarealer basert på parallelloppdragets innspill.
- Det er planlagt ny hovedveg til Kongsberg stasjon (SATP).
- Det er planlagt nytt kjøpesenter nær stasjonen.
- NSB Eiendom vurderer utviklingsmulighetene for tilgjengelig areal i området.



←	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	•••••	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, busker og trær.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	○○○○	NY VIKTIG TRERЕКKE.
///	VENTEROM M/ TOALETT OG KIOSK / RESTAURANT.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER
FREMTIDENS MULIGHETER FOR KONGSBERG STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Nordagutu stasjon

Beliggenhet: Sauherad kommune. I skogkledt åsside i bydemiljø.
Spesielle forhold: Lokaltogforbindelse retning Notodden og Skien



Overordnet inntrykk

Et samlet og fin stasjonsbygning fra 1918. Utsikten fra stasjonen over dalen, et velholdt parkanlegg og en stasjonsbygning med original dekor, gjør dette til et vakkert anlegg.

Trafikkgrunnlag

38.220 (fjerntog 97/98)
51.610 (Bratsbergbanen 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

Stasjonen er ikke lett synlig fra vei og skiltingen til området er ikke tilfredstillende. Parkeringsplasser finnes nær atkomstside. Det meldes at denne til tider kan være full.

Området virker mer velordnet enn mange andre stasjoner på strekningen ved at parkering er mulig tilbaketrukket tilside for og bak stasjonsbygningen. Likevel benyttes

være mulig samtidig å knytte boligområdene på østsiden til stasjonen.

Dersom planovergang beholdes bør denne flyttes.

Oppholdsarealer

Generelt er det fine oppholdsarealer for publikum på stasjonen, men de ligger noe perifert i forhold til hovedadkomst, venterom og planovergang. Ved parkanlegget der



atkomstside av stasjonen til en mer fri parkering av jernbanens egne folk. Det er ikke egen oppmerking for taxi. En bedre merking av parkeringsplasser samt skilt for dette ville kanskje mane til bedre parkeringsdisiplin. Buss stopper nedenfor stasjonen på hovedveg.

Spor 1 er gjennomgående og overgangen til øvrige spor er i plan. Med de momenter av risiko som dette medfører drøftes det om det skal bygges en undergang. Det vil i så fall

skulpturen av Myllarguten står, er det benker langs en frodig hekk. Området på denne siden er omkranset av store trær som gjør oppholds-plassen trivelig og lun.

Det er to mellomplattformer hvorav den ene delvis er bygget i tre. Begge er lave og smale, og bør utbedres/ombygges. Hovedplattform er ikke hevet til ny standard.

Stasjonsbygning

Utvendig er bygningen godt vedlikeholdt og nylig malt. Det meste av utvendig dekor er bevart. Stedsnavnskiltene som er en del av panelet i fasaden er unike. Skriftsnittet på disse samt vinduene i første etg har jugendpreg mens bygningen forøvrig med sin dekor er i ny-klassisisme. Bygningen er valgt ut for vern i følge Verneplan for jernbanebygninger (mai 1997). Fargesetting av denne og de tilsvarende stasjonen av arkitekt

dette og å gi venterommet en ny fargesetting.

Andre bygninger

Det er registrert 10 bygninger på stasjonen i 1981. En del av disse er senere revet. Eneboligene er solgt. Vedskur/garasje er i noe dårlig forfatning. Det vurderes om denne kan rives. Transformatorstasjon i mur fra 1935 trenger reparasjon av puss samt maling.



Gudmund Hoel fra 1917 - 1924 bør gjennomgå (Hjuksebø, Bø, Drangedal).

Det er etablert rampe til venterommet. Venterommet er stort og innredet med

lenestoler. Alle publikumsarealer er i plan. Toalettene er ikke tilpasset rullestol.

Her er ellers mye plakatinformasjon, og diverse stativer for tabeller og brosjyrer. Det bør søkes å rydde opp i

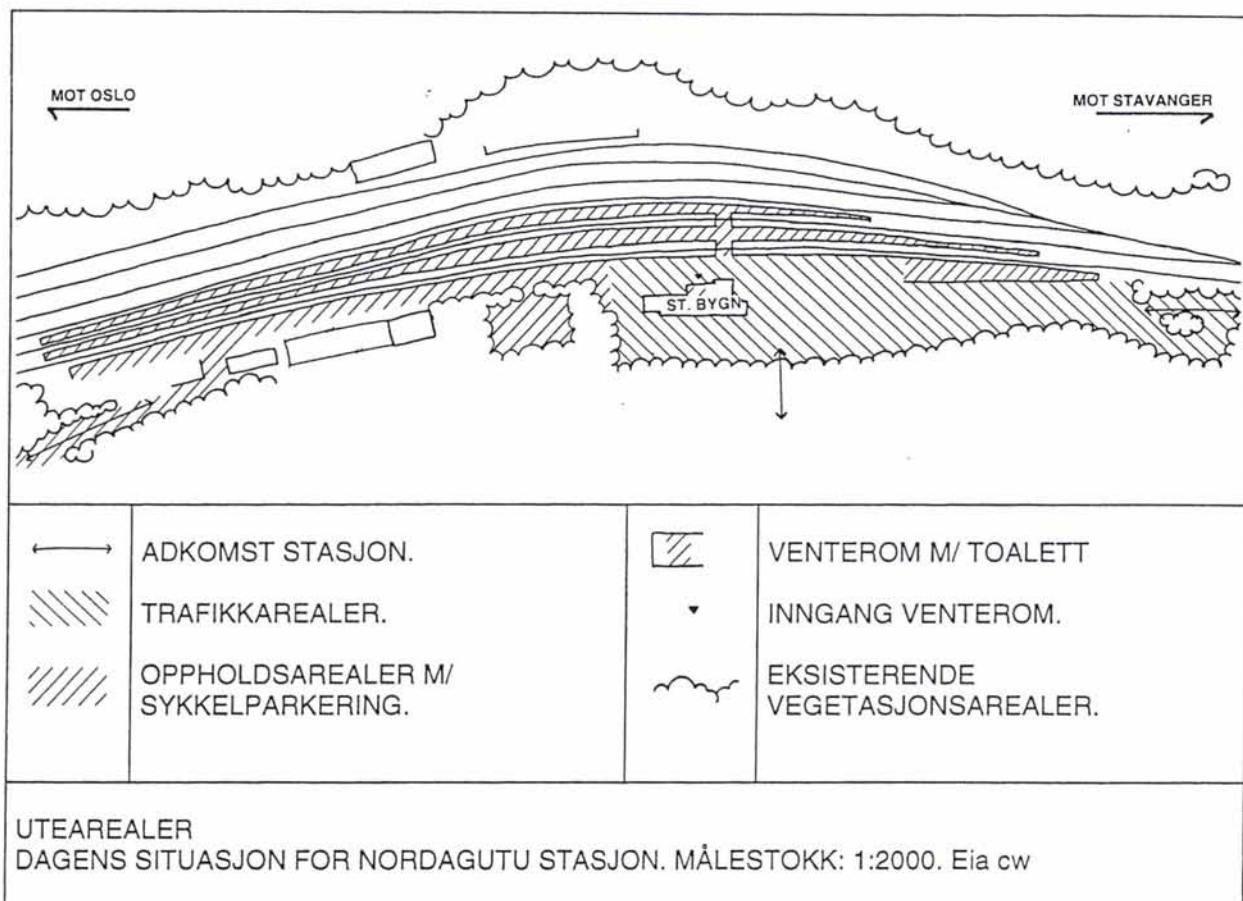
Tiltak Nordagutu

Stasjonsbygning

- Venterom bør pusses opp. Samtidig etableres et nytt system for brosjyrer og reiseinformasjon
- Nye eksteriørfarger vurderes sammen med nabostasjoner

Trafikk- og oppholdsarealer

- Skråninger og grøntarealer ryddes.
- Hovedplattform heves.
- Ny hovedplan bør omfatte ny mellomplattform flytting av planovergang eller plan for undergang til plattform.
- Det bør utarbeides plan for oppholds- og trafikkareal samt vegetasjonsbruk i forbindelse med heving av hovedplattform.
- Sporønske for Krengetoget er spor 1.

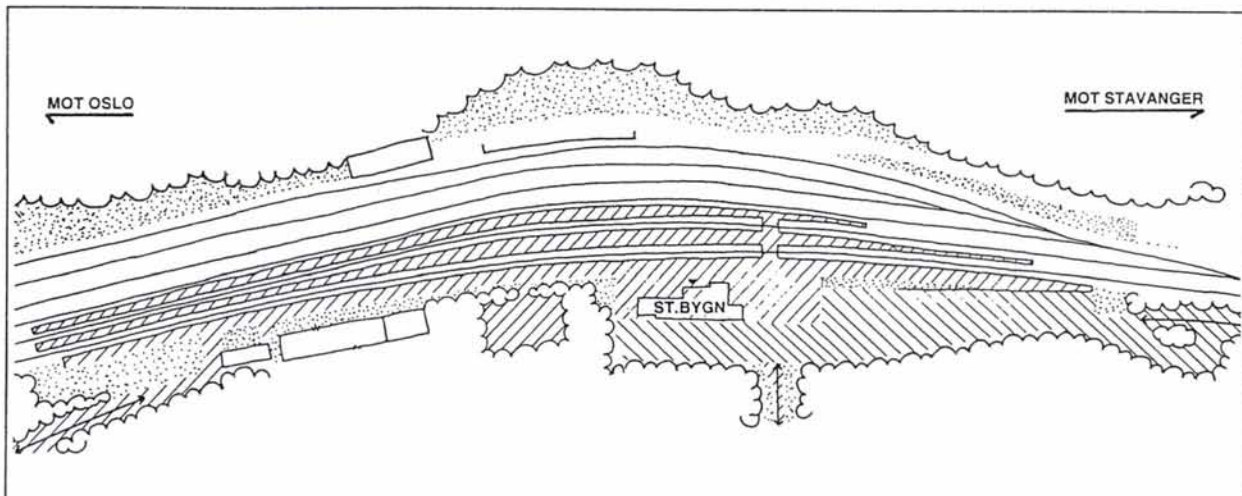


Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra hovedvei.
- Pylon som markering av inngang plass vurderes.
- Dynamisk toginformasjon med avgangstider vurderes (sporanviser/monitor).
- Ved oppussing av venterom vurderes teleslynge.
- Blindeskriftmerking ved inngang.

Andre planer

- JBV planlegger å heve hovedplattformen i løpet av 1998/99.



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	■	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, busker, trær og naturmark.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
▨	VENTEROM M/ TOALETT		

UTEAREALER
 FREMTIDENS MULIGHETER FOR NORDAGUTU STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Bø stasjon

Beliggenhet: Bø kommune. I
bygdesentrum

Spesielle forhold: Bussforbindelse til
omliggende bygder.



Overordnet inntrykk

Området har preg av trafikknutepunkt der holdeplasser for busser dominerer plassen på bysiden av stasjonen. Parkeringsplasser på begge sider samt en rundkjøring nær hovedplattform understreker dette ytterligere.

Stasjonens beliggenhet gir den status som et samlende sentrum i Bø.

Trafikkgrunnlag

93.340 per år (fjerntog 97/98)
skoletog i tillegg

Atkomst og trafikkarealer

Veiskilting inn mot stasjon er ikke tilstrekkelig. Her er slik skilting spesielt viktig fordi stedet har flere større gjennomfartsveier. Stasjonen ligger på et åpent område og det er lett å få oversikt når en ankommer med bil.

Et mindre parkanlegg samt en statue av bygdens store felespiller understreker stasjonsområdets betydning.

Oppholdsarealer

Den brede hovedplattformen mellom stasjonsbygning og spor 1 er det naturlige samlingspunkt for de togreisende. Plattformen er nylig hevet til 57cm. Mellomplattformen er lav og smal. Spor 2 er gjennomgående uten avvik.



Det var lett å finne parkeringsplass ved ankomst om ettermiddagen 15. juni, det er imidlertid meldt behov for utvidet P-areal.

Noe bedre skilting av parkeringsplassene hadde vært ønskelig. På forsiden og noe til side for stasjonsbygningen er det sykkelstativer. Disse var omtrent halvveis utnyttet ved befaringsstidspunktet.

Her er det fire nye NSB benker og forøvrig rikelig plass til kundeopphold. Det er også benker på reklamestativene.

Det ligger et gatekjøkken innenfor på stasjonsområdet.

Stasjonsbygning

Stasjonsbygningen er nylig malt i en klar mørk gul farge. Fargen er noe for orange til å være ren oker. Likevel understreker den bygningens stramme klassiske form.

Fasaden skjemmes av reklame - plakater på togsiden og av taxiskilt på mønet av det lave tilbygg. Den tekniske kvalitet på bygningen synes å være god. Bygningen er på verne listen (mai 1997).

En egen hylle for brosjyrer gjør at et ellers vanskelig ordensproblem her synes å være løst. Spilleautomater og reklameskilt trekker helhetsinntrykket ned.



Atkomst fra plattform er i plan, atkomst fra byside er via trapp. Toaletter er tilpasset rullestol. Alt publimkumsareal er i plan.

Venterom og billettekspedisjon har gjennomgått renovering og nyinnredning. Resultatet er godt og lokalene fremstår som trivelige og velholdte. Det meldes imidlertid om behov for nytt ventilasjonsanlegg.

Andre bygninger

I bygningsregistreringen er listet 9 bygninger på Bø stasjon. Av disse er godshuset på 310 kvm. det største. Det har samme byggeår som hovedbygget, men har ikke gjennomgått samme vedlikehold. Godshuset er også på verne listen.

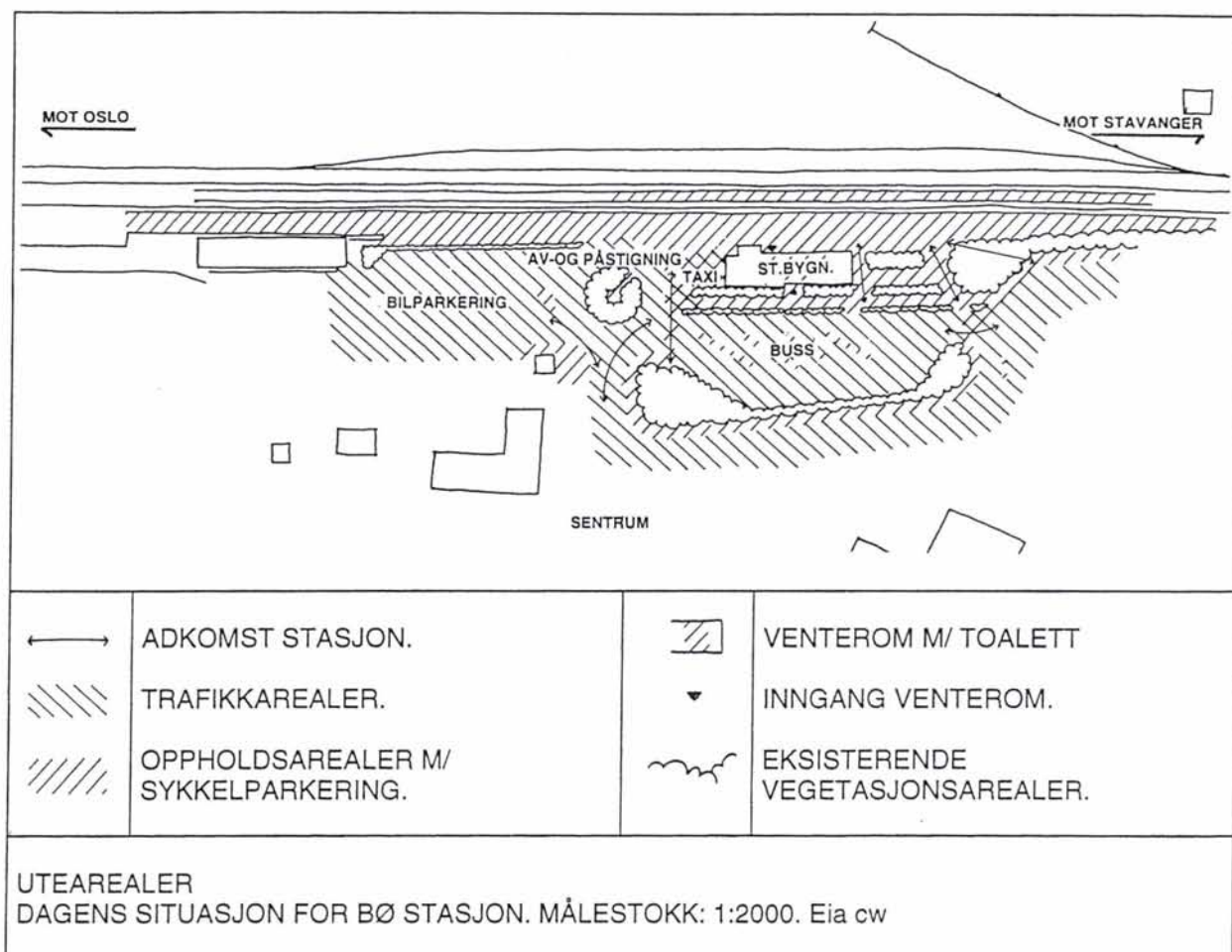
Tiltak Bø

Stasjonsbygning

- Fjerning av uønsket reklameskilt på tak og fasade.
- Fjerning av reklame innendørs i venterom.
- Nytt ventilasjonsanlegg.

Trafikk og oppholdsarealer

- En eventuell ny hovedplan bør omfatte ny mellomplattform eller eventuelt ny sideplattform på sydsiden av sporet.
- Nytt parkeringsanlegg på sydside av stasjon vil samtidig gi behov for undergang.
- Plassering av reklamestativer revurderes.
- Supplering og diverse rehabilitering av grøntanlegg.
- Grunnmursrester på sydsiden av sporet må fjernes.
- Godsbygningen må pusses opp.

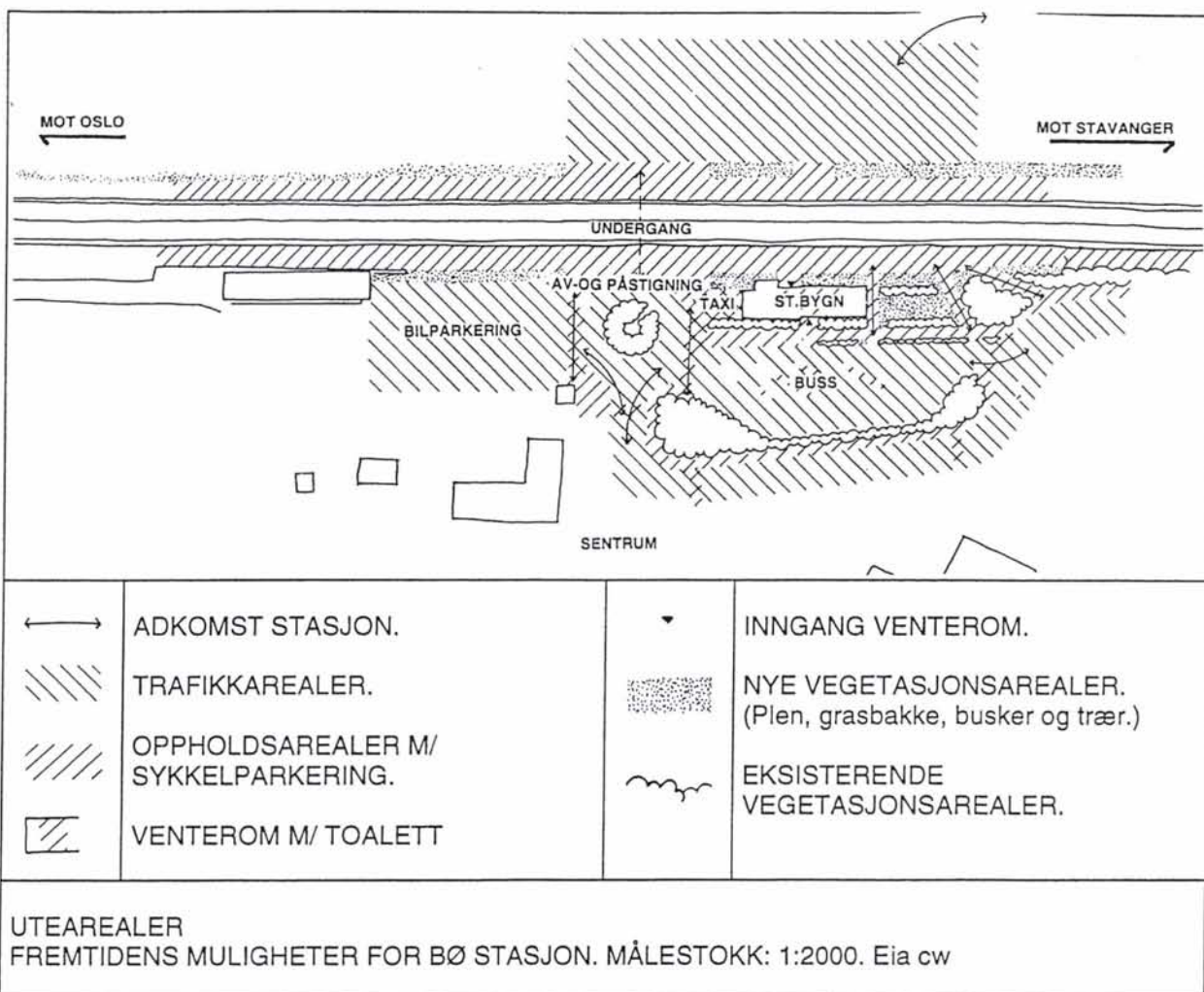


Identitet/informasjon

- Identitets søyle med taxi og eventuelt leietakere bør plasseres foran bygget på byside.
- Infoskilt om åpningstider mm. kan bli mindre.
- Dynamisk toginformasjon med avgangstider vurderes.
- Blindskriftmerking ved inngang.
- Teleslynge bør vurderes

Andre planer

- JBV vurderer å utarbeide hovedplan for ny mellomplattform/sideplattform, undergang og parkering på Bø stasjon.



Lunde stasjon

Beliggenhet: Nome kommune. I
bygdesentrum



Overordnet inntrykk

Et ryddig og oversiktlig men noe goldt stasjonsområde. Stasjonen har gjennomgått en større utbedring. Det gjelder hovedplattform og utvendig på stasjonsbygningen.

Trafikkgrunnlag

9.516 per år (fjerntog 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

Skilting fra gatene rundt stasjonen er ikke tilfredsstillende og må bedres. Hovedplattform samt parkeringsplass er utbedret med nytt dekke. Plattformen er forhøyet.

Parkeringsplassene er skilt fra plattform med en lav stensetting. Denne diskre markering er den eneste form for plassdannelse på området. Ellers er det her den samme trafikkorganisering som på de fleste

Oppholdsarealer

Alle bruksflater er asfaltert med tilliggende plener i yttersonene. Disse er ikke tilfredsstillende vedlikeholdt. På området er det ellers to benker for publikum. Disse er i noe dårlig forfatning og i ukorrekt design. Slik området nå er organisert er det intet sted på stasjonen som er en naturlig oppholdsplass for våre kunder.



andre stasjoner på strekningen. Atkomsten fra vei er på skrå inn på baksiden av stasjonen relativt store flater gir mulighet for "fri" parkering. Fra stasjonen drives det taxiformidling. Parkering av både taxi og andre biler bør organiseres bedre bl. annet med skilting.

Stasjonsbygning

På befaringstidspunktet er stasjonsbygningen under renovering. Deler av panelet blir skiftet og bygningen blir malt.

Stasjonen har ikke lenger billettsalg. Deler av bygget er utleid til taxisentral. Personell her åpner og lukker venterommet. Dessverre har det vært noe hærverk på venterommet. Ungdommene i strøket har benyttet det til oppholdsplass sene kvelder.

Stasjonsbygget er sammenkjedet med toalettbygg slik som de andre stasjonene av denne typen. Toalettene er ikke tilrettelagt for rullestol, og har fremdeles inngang fra utsiden. En ombygging med atkomst til toalett innenfra bør vurderes, men en forutsetning må være at et bedre tilsyn kan etableres.



Personell fra taxisiden ønsker ikke å ta ansvar for arealer de ikke leier. Det bør legges opp til en avtale der dette forholdet endres. Oppsyn med venterommet er nødvendig dersom det skal foretas mere omfattende vedlikehold eller kvalitetsheving.

Venterommet på Lunde trenger i alle fall noe oppussing. Rommet er stort og velproporsjonert. Spesielt er det vinduenes lave brystningshøyde som gir rommet kontakt med plattform. Atkomst er via trinn. Publikumsarealene er i plan.

Andre bygninger

Det er registrert i alt syv bygninger på Lunde stasjon. Lokstallen ble revet i 1982. Godshuset er registrert med høy verneverdi (NSB bygningsregistrering fra 1981).

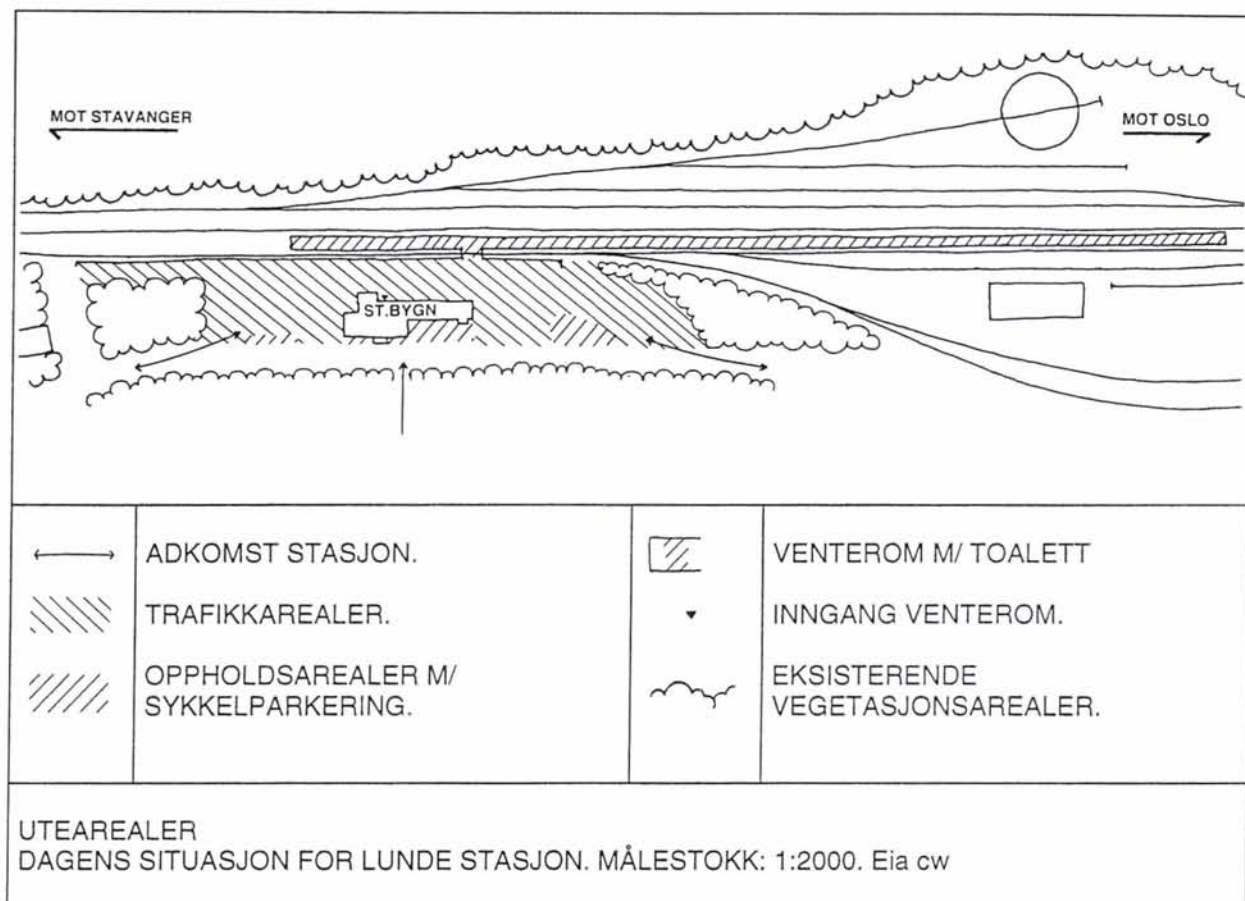
Tiltak Lunde

Stasjonsbygning

- Pusse opp venterom, og eventuelt møblere dette på nytt.
- Sperre billettluke som ikke er i bruk.
- Trapp på byside repareres.

Trafikk og oppholdsarealer

- Det bør utarbeides ny hovedplan med utbedring av mellomplattform.
- Et bedre skille mellom gående og kjørende må etableres. Dette bør skje i samband med en arealplan for stasjonen
- Benker og søppelkasser byttes ut til korrekt design.
- Ny belysning vurderes.
- Det igangsettes vedlikeholdsopplegg for grøntanlegg.



Identitet/informasjon

- Pylon som markering av innkjøring til stasjonsplass vurderes.
- Taxiskilt fjernes fra vegg og erstattes med frittstående.

Andre planer

- JBV har ingen planer for Lunde.

Drangedal stasjon

Beliggenhet: Drangedal kommune, i tettstedet Drangedal



Overordnet inntrykk

Stasjonen ligger som del av tettstedsbebyggelse med enkel veiatkomst og parkeringsplass inntil plattformområdet.

En stor velholdt plen ligger mellom stasjonsbygningen og øvrig bebyggelse. Området har en urban karakter.

Trafikkgrunnlag

10.010 per år (fjerntog 97/98)
skoletog i tillegg

Atkomst og trafikkarealer

Fra riksvei er stasjonen ikke skiltet. Den er imidlertid mulig å finne frem ved at den er synlig fra gjennomfartsveien.

Parkeringsforholdene er gode. Det er ca. 15 oppmerkede plasser for bilparkering på to steder. Det er i tillegg noen frie arealer. Det var ledige parkeringsplasser på befaringspunktet. Drosjene har to

Oppholdsarealer

To stativer for ekstern reklame (riksannonsører) er plassert mellom bilparkering og hovedplattform. Reklameplassene er ikke fullt utnyttet og stativene bør fjernes.

Bilparkering for langt inne på plattform har resultert i en guardrail. Et slikt element virker fremmed i stasjonsmiljøet. En annen landskapsmessig behandling av dette



oppmerkede plasser fremme ved hovedplattform. Buss har merket plass ved siden av dette. Parkeringsplassen er del av et "bytorv". I dag blandes fotgjenger atkomsten med biltrafikk.

Dette og stasjonens beliggenhet tilsier at det bør bli bedre forhold for gående til stasjonen.

Bussoppstilling ligger lengst vekk fra atkomstvei. Flere faste bussoppstillingsplasser er ønskelig.

lille torvet bør kunne løse problemene med feilparkering og gjøre plassen mer trivelig. På den store plenen er det bord og benker for publikum. En kiosk med videoutleie gjør at området ytterligere får en offentlig karakter.

Stativ med rutetabeller og vognanviser er plassert korrekt ved inngangen til stasjonen. Publikums- benker er gamle, har feil farge og bør skiftes ut i riktig design. Både hoved- og mellomplattform er for lave. Mellomplattformen er for smal.

Stasjonsbygning

Bygningen er nylig malt i en sterk okergul farge. Selv om det ikke er reklameskilt på bygget, er det en rekke småskilt på fasaden som bør fjernes. Turistinformasjon og skilt for leietagere bør gis en annen plass. Tre stedsnavnskilt på bygget er forskjellige og i gal utførelse.

Det er rampe og trapp til venterom. Rampen tilfredsstillende ikke dagens krav

Andre bygninger

I registreringen fra 1981 er det kun to bygninger i tillegg til hovedbygget. Det er godshus og hvilebrakke. Godshuset som er på en etg. ligger slik at det utgjør en del av selve stasjonen. (Spor til separat godsrampe er fjernet). Bygningen har samme farge og samme vedlikeholdstandard som hovedbygningen. Den er fra 1927 og er på verne listen (mai 1997).



i byggeforskriften. Yttervegg er ellers godt vedlikeholdt. Takrenner og nedløpsrør er nye. Takflaten har enkelte dårlige sten. Piper over tak bør pusses. Stasjonsbygningen fra 1924 er på verne listen. Ett av toalettene er tilpasset rullestol. Alt publikumsareal er i plan.

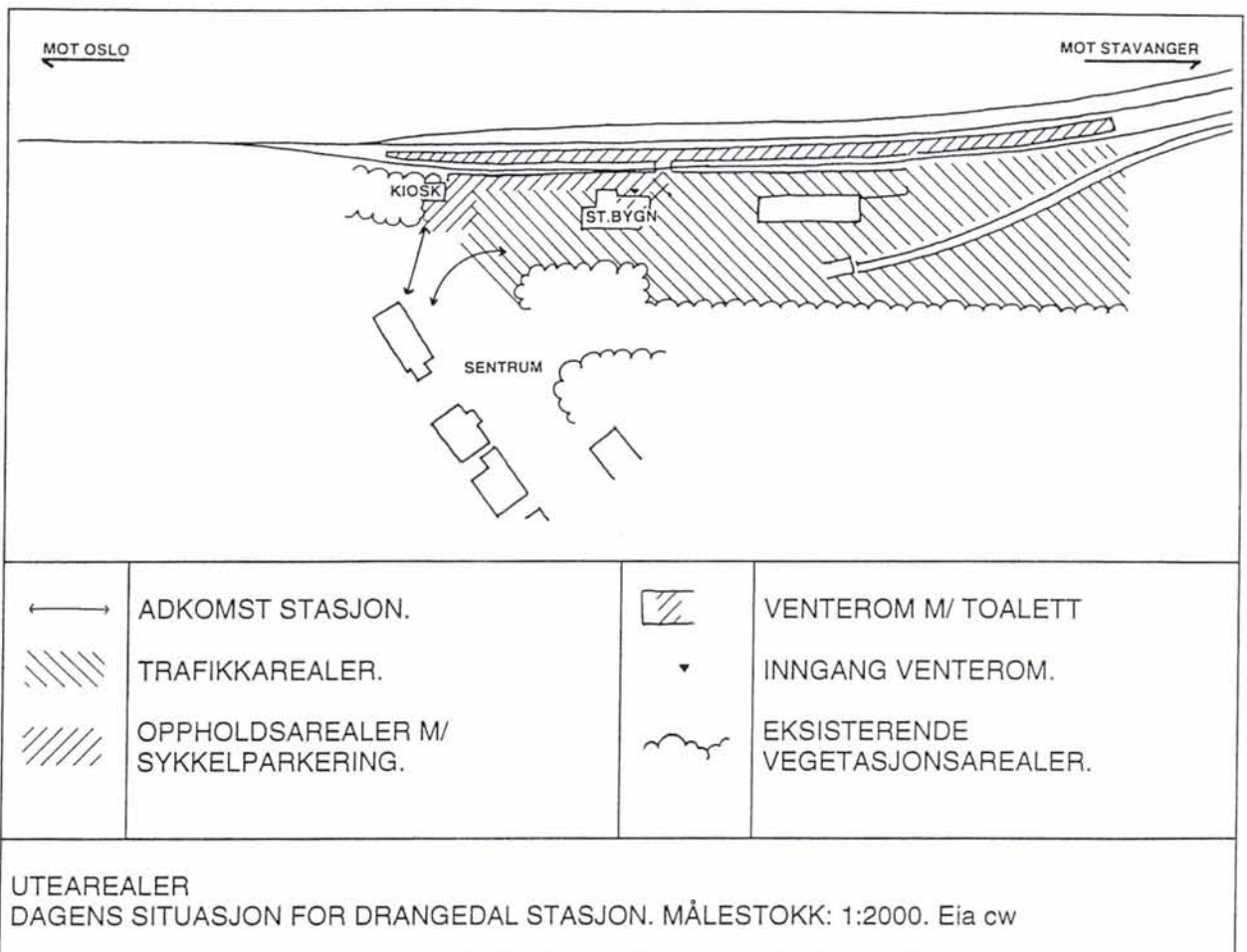
Tiltak Drangedal

Stasjonsbygning

- Bygging av ny rampe inn til billettsalg/ venterom
- Utbedring av takflate. (taksten og pipe)
- Bedre organisering av plakater og informasjon inne i venterom.

Trafikk og oppholdsarealer

- Det bør utarbeides plan for trafikk til stasjonen slik at gående og kjørende skilles. Den strukturelle forbindelse mellom stasjon og sentrum kan bedres ved at det planlegges for en sentrums/stasjonsplass.
- Parkering kan bedres ved at det etableres nye plasser vest for stasjon.
- I forbindelse med etablering av stasjonsplass fjernes autovern (gardrail) og reklamestativer.
- Vegetasjon, belysning samt gode oppholdsarealer bør inngå i ny plan. Sykkelstativer og benker skaffes.

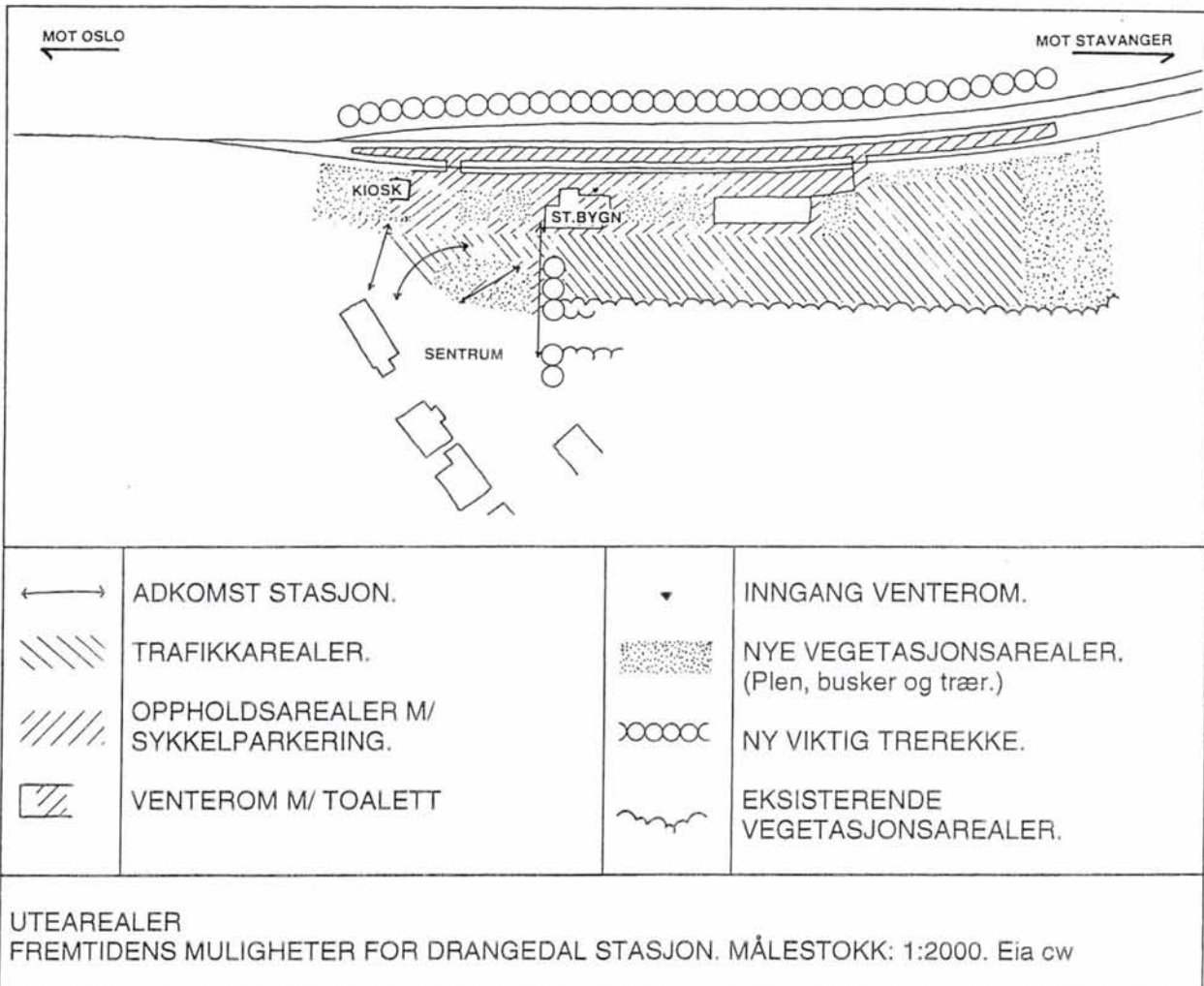


Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra vei til stasjon.
- Pylon som markering av inngang plass vurderes.
- Opprydding av skilt på fasader er nødvendig. Det meste fjernes og erstattes av korrekte skilt. Skilt for leietagere løses innen NSB designprogram.
- Blindskriftmerking ved inngang
- Ved evt. oppussing bør teleslynge vurderes.

Andre planer

- JBV har ingen planer for Drangedal stasjon.



Neslandsvatn stasjon

Beliggenhet: Drangedal kommune. I skoglandskap mellom to vann.
Spesielle forhold: Bussforbindelse til Kragerø, økt trafikk om sommeren.



Overordnet inntrykk

Området domineres av en stor asfaltert plass som utgjør neset mellom to sjøer. Her er det relativt store arealer for parkering. Kjørende til stasjonen kan fra atkomstsiden velge om de vil følge veien bak stasjonsbygningen eller benytte plattform som atkomstvei.

Området er enstonig og har ikke definerte arealer inndelt etter bruksbehov. Stasjonen er ikke betjent. Det meldes om hærverk på toalettene.

Trafikkgrunnlag

24.336 per år (fjerntog 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

Fra riksvei er det skilt som viser til stasjonen. Dette er spesielt viktig fordi stasjonen ligger skjult fra hovedatkomstsidene. Et stedsnavnskilt (med gal utforming) på fasaden er godt synlig ved ankomst.

Kunder med bussforbindelsen til og fra Kragerø utgjør den viktigste trafikk til stasjonen. Kundegrunnelaget øker om sommeren. Bussen korresponderer med alle tog. Stasjonen har også bussavgang til Drangedal. Det går

En Taxieier bor i nabolaget og kan kontaktes. Det er to drosjer i området. Stasjonen mangler sykkelstativ.

Oppholdsarealer

Ved stasjonen er det to benker fra design- programmet samt telefonkiosk. Det er stativ for rutetabeller på plattformområdet. Et skilt viser busstopp. Området har 10 - 20 parkeringsplasser, men det er sjelden fullt på disse.



skoletog fra stasjonen morgen og kveld.

Både busser, taxi og privatbiler har rikelig plass både til manøvrering og parkering. Denne friflyt som eiendommen tillater, utnyttes av bussene som bruker hovedplattform til spor 1 som parkeringsplass. Selv om det ikke er regelmessig togdrift på sporet, er situasjonen ugunstig. Hver natt er det på stasjonsområdet oppstilling av 2-3 busser.

Stasjonsbygning

Bygningen er godt vedlikeholdt og er relativt nymalt. Takflater er uten synlige skader. Takrennene er nye. På godshus tilbygg er det to reklameskilt. På bygget er det ellers informasjonskilt i riktig utførelse, og søppelkasse.

Det er trapp med fire trinn til venterommet. Inngangen er ikke brukbar for bevegelseshemmede i rullestol eller andre ganghemmede.

er også nye. Tilfeldig opphengte plakater pryder veggene. 2 etg. blir benyttet av Jernbaneverket som kontor. Godshuset står tomt.

Andre bygninger

I følge registreringen fra 1981 er det mange bygninger på stasjonsområdet, både boliger og verkstedbygg. På publikumsområdet er det derimot en stor driftsbygning fra 1940 årene som



Toalettene er tilpasset rullestol. Alle publikumsareal er i plan. Stasjonen har ikke betjening. Venterommet åpnes og lukkes av buss- personalet. Det har vært hærverk på toalettene der vannet er satt på med påfølgende vannskader. Ved tidspunkt for befaringen var utbedringene påbegynt.

Venterommet er pent og nymalt. Skranken er av ny type tilsvarende den på Gjerstad. En stor rutetabell dekker deler av skrankeåpningen. Vegger og golv har skadefrie nye flater. Møblene

er mest synlig. Et nyere relehus dominerer også området med sin røde farge. Disse bygningene er godt vedlikeholdt.

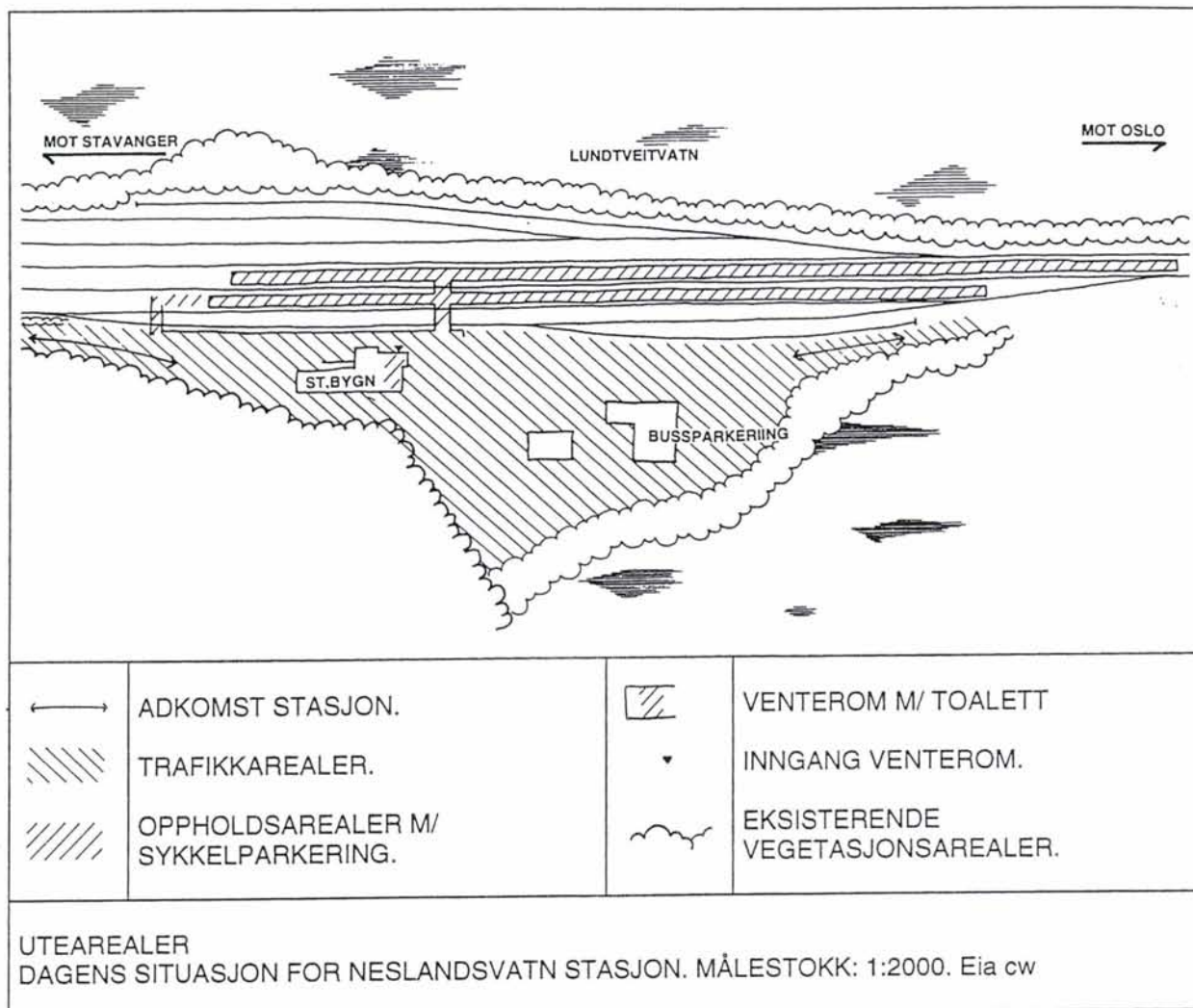
Tiltak Neslandsvatn

Stasjonsbygning

- Det bør ikke gjøres interiørmessige eller andre tiltak for innvendig standardheving uten at stasjonen får betjent billettsalg. En eventuell standardheving av venterom må ta faren for herværk i betraktning.
- Trinnfri inngang til venterom/billettsalg vil være det viktigste bygningsmessige tiltaket. Bygges det rampe vil tilgjengeligheten øke for eldre og bevegelsehemmede samt alle med rullende bagasje.
- Reklameskilt og galt stedsnavnskilt fjernes fra fasade!

Trafikk- og oppholdsarealer

- Utfordringen ligger i å organisere stasjonsområdet bedre.
- Det bør etableres et fast sted som buss-holdeplass. Antall bussavganger og den relativt store plassen tilsier en slik løsning. Derved blir også holdeplassen mer markert.
- Nytt oppholdstorg etableres i forbindelse med planovergang ved etablering av ny mellomplattform. Hovedplattform legges ned. Et større antall benker samt søppelkasser bør inngå et slikt anlegg.

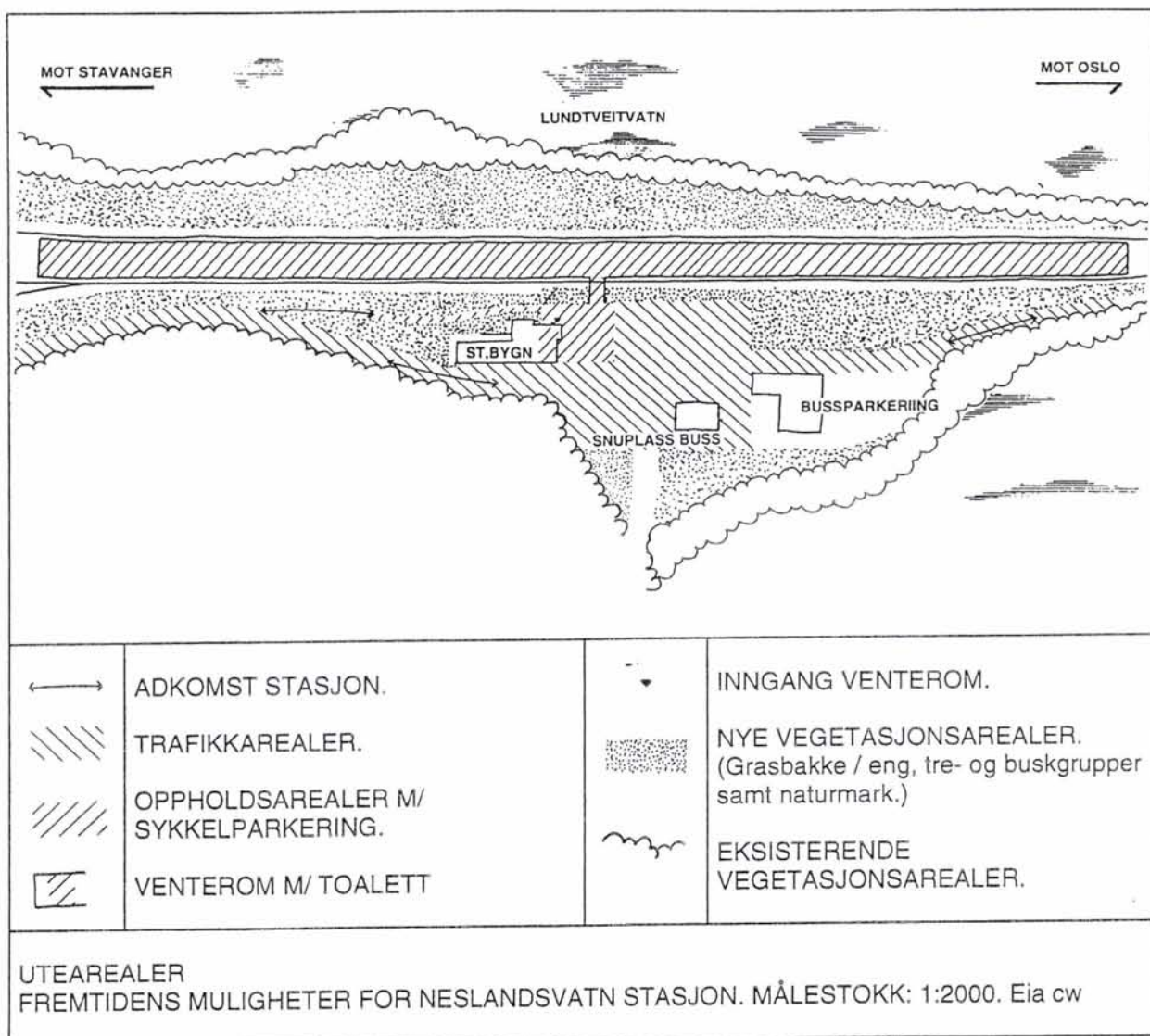


Identitet/informasjon

- Som for de andre stasjonene savnes det et bedre informasjonssystem. Strategisk plasserte stativer for ruteinformasjon både når det gjelder tog og buss er ønskelig.
- Likeledes må telefon til taxi inngå i et slikt informasjonssted.
- Dynamisk toginformasjon med avgangstider vurderes (sporanviser/monitor)
- Blindskriftmarkering ved inngang
- Ved evt. oppussing vurderes teleslynge.

Andre planer

- JBV vurderer å utarbeide hovedplan for Neslandsvatn stasjon.
- Neslandsvatn kan bli sentral ved ny forbindelse med Grenlandsbanen (indre korridor)



Gjerstad stasjon

Beliggenhet: Gjerstad kommune. Ved Gjerstadvannet, noen km. sør for bygdesenteret.

Spesielle forhold: Bussforbindelse til Risør, mulig med bussforbindelse til Arendal-/Grimstad-området.



Overordnet inntrykk

Vakker utsikt over vann og togtrasé. Rundt stasjonsbygningen er det en stor åpen asfaltert plass. Parkeringsplasser er oppmerket i to soner.

På vestsiden av hovedbygningen er det rester av et haveanlegg med en mindre plen og hekk. Tilgjengeligheten er enkel og det er lett å få oversikt over området. Området skjemmes av gal trebeskjæring.

Trafikkgrunnlag

13.728 per år (fjerntog 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

Atkomstvei fra E18 og Risør kommer inn fra sydenden av stasjonen. Et skilt på veggen av stasjonshuset med "Gjerstad"

forteller at dette er stasjonen. Ellers gir synligheten av linjen med master og spor det klareste signalet om at det her er en stasjon.

Bussen til og fra Risør korresponderer med alle tog. Den frakter passasjerer til

Oppholdsarealer

Hele hovedplattformarealet domineres av en stor asfaltert plass. På motsatt side av atkomstsiden er det et lite grøntareal med benk. Her kan en sitte nokså uforstyrret.

Området har ellers seks benker i tre ulike designs, telefonkiosk. Spor skilt og stedsnavn finnes men ellers er det mangelfull informasjon om togtider. Klokke finnes ikke. Rutetabell på eget



og fra kystområdene. Bussen parkerer på hovedplattform og rygger i enkelte tilfeller for å komme nær stasjonsbygget. Det er ikke noen fast oppmerket plass for buss.

Taxi kan bestilles på forhånd. Det er ikke lagt spesielt tilrette med taxifasiliteter på stasjonen. Det er store nok arealer for både buss og taxi parkering. Rygging av buss på området bør kunne unngås. Behovet for egne sykkelparkeringsplasser er tilstede, men er antagelig lite.

stativ mangler. Det er en vognanviser på bygningen.

Mellomplattformen er lav og smal. Spor 2 benyttes vanligvis.

Stasjonsbygning

Hovedbygningen er malt for ca. tre år siden. Panel på hovedbygning er intakt, men sokkelbord kan virke noe svakt. Godsbygget som er tilbygg til hovedbygg har nytt platetak. På vegger er det montert et stort informasjonskart og en vognanviser. Det er ikke rutetabellstativ på stasjonen. To store veilydsarmatur står på hovedfasade. En rampe fører inn i venterommet.

Toalettanlegget har inngang fra venterommet og er relativt nytt. Ett av toalettene er stort og bygget for rullestolbrukere. Renholdsgaranti er slått opp på toalettveggen!



Venterom, billettsalg og toaletter er i plan. Venterommet er nyoppusset. Fargevalget virker her også noe fremmed ettersom panelet og en sittebenk er originalt. Skranke er av ny dato tilsvarende som på Vegårdshei. Den har innebygget lys og gir selve salgfunksjonen et hyggelig preg.. Det er heller ikke rutetabell innvendig men en del stativer for lommeruter. En stor Coca-Cola automat er det mest synlige serviceinnslaget i interiøret.

Andre bygninger

Av bygningsmassen på Gjerstad er det på publikumsområdet kun et CTC-hus tilbake. Dette er godt vedlikeholdt.

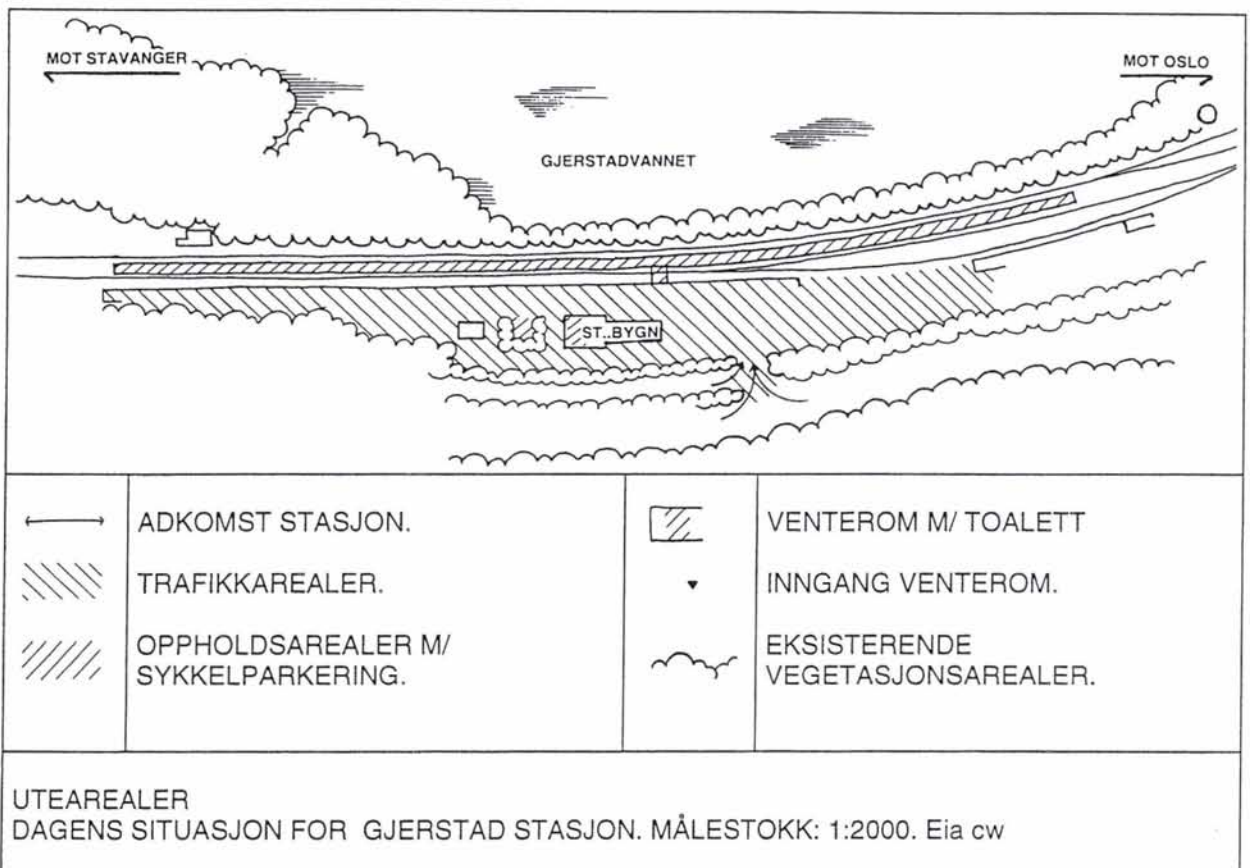
Tiltak Gjerstad

Stasjonsbygning

- Vognanvisertavle og veggarmaturer bør fjernes fra fasaden.
- Ved en overfladisk synfaring virker bygget i god teknisk stand. Skal bygget males på nytt, bør fargene vurderes.
- Bedre samordning av plakater og informasjon.
- Hvis stasjonen velges som matestasjon for buss fra Arendal-/Grimstad-området bør venterommet pusses opp.

Trafikk og oppholdsarealer

- Ny skilting fra hovedvei bør gjennomgås.
- Plass for buss bør markeres og kanskje være mere avgrenset til en spesiell sone særlig bør plassen avgrenses mot spor. Likeledes bør parkeringssoner både skiltes og merkes bedre.
- En torgfunksjon med oppholdsplass bør opprettes. Det ligger tilrette for en slik løsning med det eksisterende anlegg som delvis er intakt. En del av benkene på området bør bli skiftet ut med den nye standardbenken. Søppelkasser bør fornyes.
- Skadde trær fjernes, ny vegetasjon etableres.

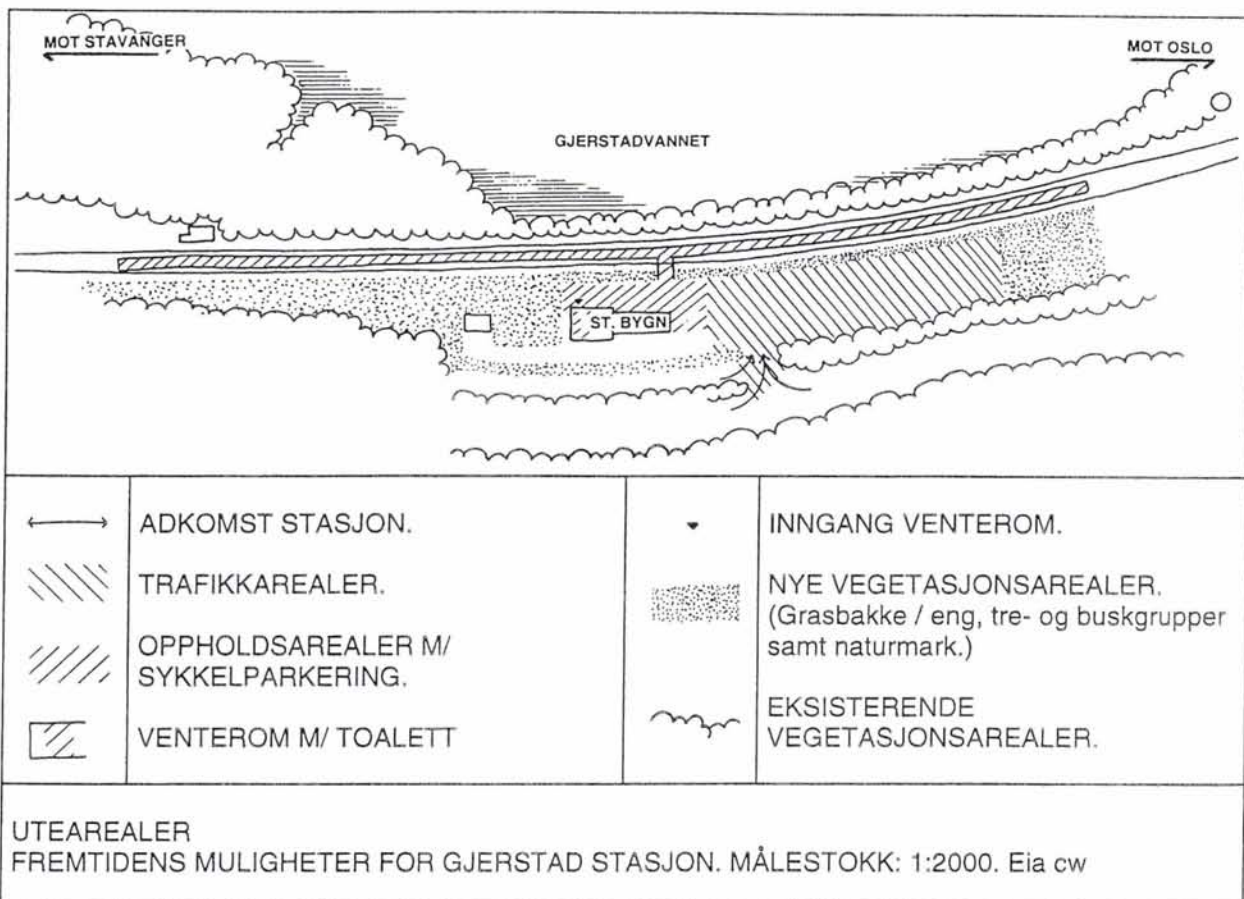


Identitet/informasjon

- Veiskilting til stasjon forbedres.
- Pylon som markering av stasjonen vurderes.
- Stasjonen har noe mangelfull toginformasjon til publikum. Det bør etableres et eget informasjonspunkt der rutetabell og vognanviseren kan stå samlet. Kommunekartet som i dag står på vegg bør plasseres frittstående, kanskje noe nærmere atkomstveien.
- Det må ved hjelp av skilting fremgå tydelig hva som er billettsalgets åpningstider.
- Tabell med avgangstider for buss og et telefonnummer til taxi bør finnes på publikumsområdet.
- Ved oppussing av venterommet bør teleslynge vurderes.
- Blindskriftmerking ved inngang.

Andre planer

- JBV har ingen planer for Gjerstad stasjon (planer for Grenlandsbane ekskluderer Gjerstad stasjon i begge korridorer). Stasjonen blir trolig erstattet av ny stasjon på Brokelandsheia ved etablering av Grenlandsbanen.
- Stasjonen vurderes som matestasjon for Arendal/Grimstad-området.



Vegårshei stasjon

Beliggenhet: Vegårshei kommune. I skogkledd åsside ved bygde-område. Spesielle forhold: Bussforbindelse til Tvedestrand. Mulig bussforbindelse til Arendal/Grimstad-området.

baksidekarakter. Beplantning og naturlig vegetasjon omkranser stasjonen, men den fremstår ikke overgrodd eller ustelt.



Overordnet inntrykk

Vakker atkomst i frodig vegetasjon. Området rundt stasjonsbygningen virker noe trangt med hensyn til parkeringsforhold. Stasjonsbygningen er godt vedlikeholdt både inne og ute.

Utearealene har derimot noen mangler som bør rettes. Mellomplattformen har bl.a. skader på flere steder slik at masse fra plattform ligger i pukken. Atkomst siden virker ryddig og vedlikeholdt, mens den andre siden har en typisk

Trafikkgrunnlag

153.40 per år (fjerntog 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

Selv om det er skilting fra vei, vil stasjonen ligge noe skjult for den ukjente bruker.

Bygningsfasaden som vender mot ankomstvei har ikke skilt eller identitetsymboler.

Stasjonen har bussforbindelse til Tvedestrand, det kan være aktuelt med bussforbindelse til Arendal/Grimstad. Det er ikke fast bussplass på stasjonsområdet. Personalet i busselskapet åpner og stenger

Oppholdsarealer

Det mangler stativer for rutetabeller og vognanviser utendørs tilsvarende slik det er på andre stasjoner. Tre benker i ukurant design og søppelkasser er plassert foran stasjonsbygning.

Sykkelparkering må etableres. Vestområdet bak godsrampe benyttes til hensetting av driftsutstyr. Det er noe parkering her i dag. Mellomplattformen er for smal og lav.



venterommet på stasjonen for sine kunder. Dermed er stasjonen åpen lenger enn billettsalg. Det meldes ikke om hærverk på venterommet.

Stasjonsplassen har oppstillingsplass for 4 - 5 biler. Det er også mulighet for fri parkering på andre steder. Den naturlige plassen for biloppstilling er imidlertid noe trang. Med busser, biler og mange personer på plassen kan den bli utrygg. Soner for buss, taxi og biler er ikke godt nok definert. Taxi må bestilles fra Vegårshei sentrum.

Stasjonsbygning

Stasjonsbygningen er nymalt og virker godt vedlikeholdt. En rampe for bevegelseshemmede fører opp til venterommet. Takoverbygg markerer inngangen. Takbelegg er ikke av nyere dato som på Nelaug, men er uten synlige skader. Bygningen har to skilt med stedsnavn. Ingen av dem følger designprogrammet fra 1979. På fasade mot spor er det montert vognanviser og stasjonsur.

På inngangssiden er det også montert et lysarmatur. Det er ellers ikke noe

stasjon som betyr noe i nærmiljøet. Et slikt og hjemlig preg og omsorg for omgivelsene er ikke vanlig.

Toalettene er tilpasset rullestol. Alle publikumsarealer ligger i plan.

Holdere for informasjon og rutetabeller finnes på veggene i venterommet. Billettskranken er av ny dato tilsvarende som på nabostasjonene. En rekke reisetilbud henger som lapper foran billettsalget. Sammen med alle brosjyrestativer virker det noe rotet.



annet unødig utstyr på bygningen. Den virker derfor "ren" og er uten overflødig utstyr.

Venterommet er velholdt og nymalt. En gammel vedovn og vedkasse samt benk er beholdt, panel og vinduer er nymalt. Sammen med denne pietet for gammel innredning, virker fargevalget på interiøret noe fremmed. Den lyse rosa veggfargen med hvite gerikter passer ikke for disse omgivelsene. Likeledes bryter armatur og møbelvalg med det opprinnelige interiøret. Barnetegningene på veggen, planter og kappgardiner vitner om en levende

Andre bygninger

Dresinbu og kranbu i periferien er noe dårligere vedlikeholdt enn hovedbygg. Noe i utkanten finnes også garasje. Godskran trenger noe oppussing.

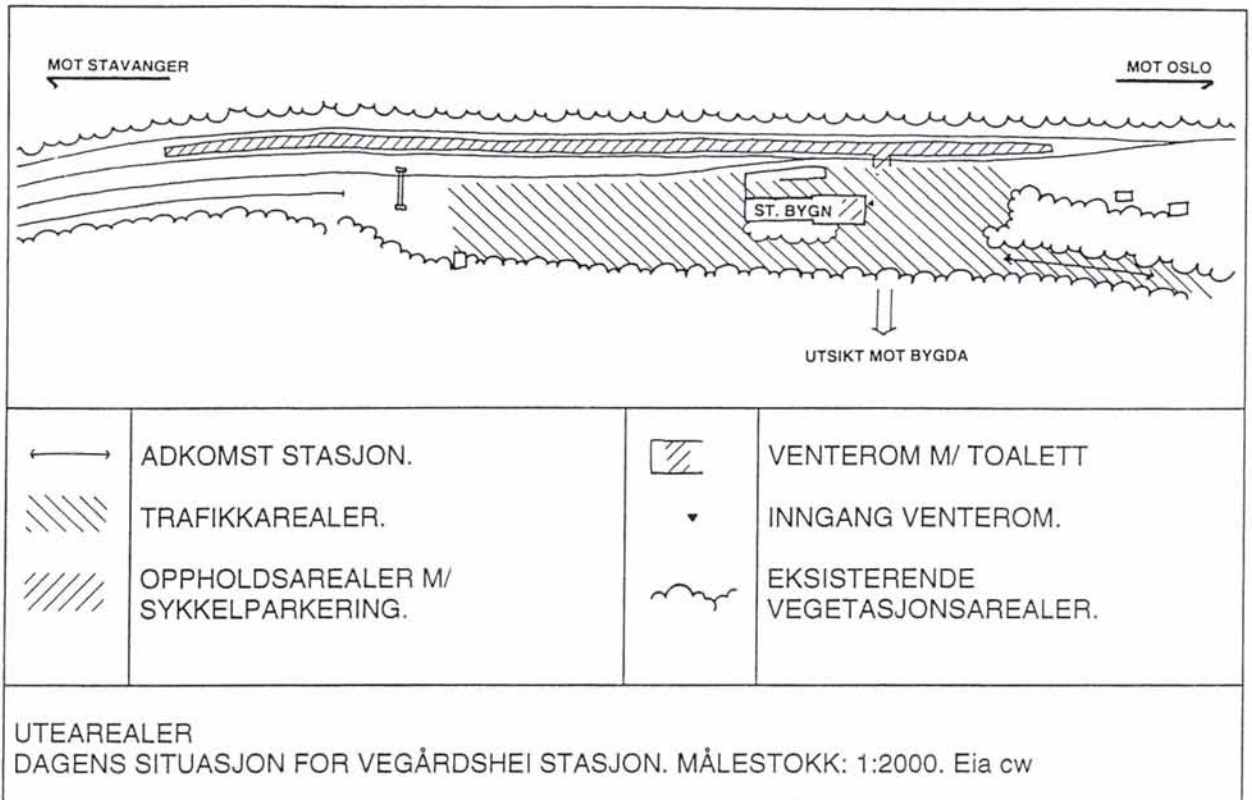
Tiltak Vegårshei

Stasjonsbygning

- I venterommet bør det gjøres en bedre samordning av interiøret. I praksis betyr det at alle plakater og brosjyreholdere samt tegninger bør samles i grupper eventuelt på oppslagstavler. En tavle med billettsalgets åpningstider bør stå foran inngangsdøren.
- Hvis stasjonen velges som matestasjon fra Arendal/Grimstad, bør venterommet pusses opp og møblene erstattes med nye.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Parkeringsområdet bør organiseres bedre slik at det tydelig fremgår hvor kundebiler, taxi og buss skal stilles opp. Parkeringsarealet bør utvides. Det må organiseres en snuplass for buss som gjør at det ikke må rygge.
- En del av de beplantninger som er påbegynt bør fullføres.
- Benker og søppelkasser erstattes av produkter med korrekt design.
- Mellomplattform bør gjøres bredere og høyere, eller utbedres dersom den beholdes.
- Trafikkarealene må avgrenses mot spor.

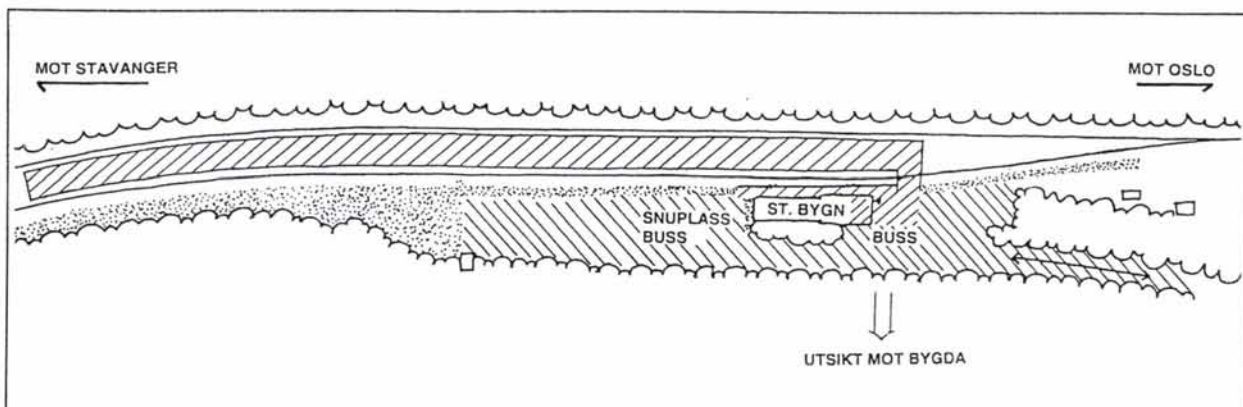


Identitet/Informasjon

- Pylon som markering av inngang/plass vurderes.
- Stativ for rutetabeller monteres.
- Stedsnavnskilt på bygning fjernes. Erstattes av skilt med korrekt design.
- Blindskriftmarkering ved inngang.
- Ved oppussing av venterom bør teleslynge vurderes.

Andre planer

- JBV har ingen planer for Vegårshei (ytre korridorer for Grenlandsbanen ekskluderer Vegårshei stasjon).
- Stasjonen vurderes som matestasjon for Arendal/Grimstad.



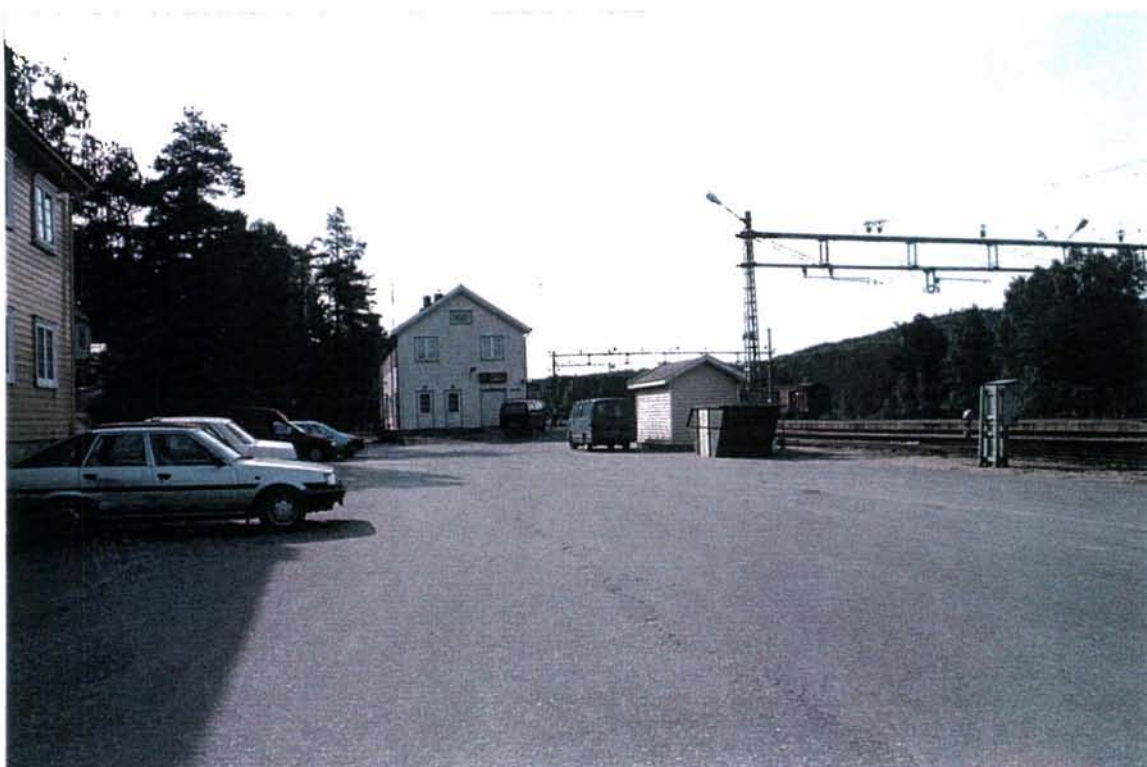
← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	•••••	NYE VEGETASJONSAREALER. (Busker, trær og naturmark.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
▧	VENTEROM M/ TOALETT		

UTEAREALER
 FREMTIDENS MULIGHETER FOR VEGÅRDSHEI STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Nelaug stasjon

Beliggenhet: Åmli kommune. I skoglandskap ved vassdrag med spredt bebyggelse.

Spesielle forhold: Omstigning til Arendalsbanen. Busstrafikk til Treungen og Åmli.



Overordnet inntrykk

I hovedsak et oversiktlig og ryddig stasjonsområde, men med åpne og golde trafikkarealer. Alle tilgjengelige plasser ved bygning og på plattformer er asfaltert.

Stasjonsbygning er under oppussing utvendig. Området har naturlig, noe pleiet vegetasjon i randsoner. På stasjonsbygningen er det satt opp reklameskilt og en del annen ukurant skilting.

Trafikkgrunnlag

56.576 per år (fjerntog 97/98)

Atkomst og trafikkarealer

De fleste kunder til stasjonen er overgangsreisende til og fra Arendalsbanen. Disse benytter hovedplattform. Ekspresstog stopper ved spor 3 og 4. Dagens mellomplattformer er lave og smale. Jernbaneverket planlegger ny overgang fra Arendalsbanen. Det er lagt frem to alternativer. (se tiltak)

Atkomst fra riksvei er skiltet til Nelaug, men ikke til stasjonen. Orientering med bil er likevel enkel ved at veien

Sykelstativer mangler, men behov er antagelig lite.

Oppholdsarealer

Utearealet har tre benker (NSB design) to søppelbøtter i ukurant design, telefonkiosk og to blomsterurner. Stativ for rutetabeller er satt opp nærmest stasjonsbygg. Reklamestativer 3 stk. med stedsnavnskilt står langs spor 1.



ender i stasjonsområdet. Det er tilfredsstillende areal for busser. Buss og taxi oppstilling er ikke tydelig merket. Oppmerket parkeringsplass var full ved befaring, men det var areal nok til alternativ biloppstilling.

Det finnes en taxi i området ca. 5 km unna. (Ubergsmoen). Spesielle fasiliteter for taxi finnes ikke. Behovet for letak kun for dette er antagelig lite. Taxi har i dag ingen egen parkeringslomme, men stiller opp samme sted som buss

Alle spor er skiltet med spornr. Det er ingen publikumsmøblering på plattformer. Det er ikke markert skille mellom trafikk og oppholdsarealer.

Stasjonsbygning

Kledning og vinduer samt grunnmur virker godt vedlikeholdt. Fasaden har liggende panel som er skrappt for å males. Materialene virker friske og er uten råte. Tak, takrenner og pipebeslag er nytt.

Skilt med stasjonsnavn på fasade har feil utforming. Et stort postskilt på fasade preger atkomstiden av hovedbygget. Inngang til billettsalg er markert med pictogramskilt. To veggarmaturer av type gatebelysning er

Interiøret består også av postbokser, skrivepult for postblanketter, stoler, bord, søppelbøtter og blomster. Vedlikeholdskvaliteten er meget høy. Alle flater er uten slitasje. Planter og gardiner vitner om den store omtanke som her er lagt i interiøret. Brystningspanel og møbler er rester av et typisk miljø fra 1950 årene.

Toalettanlegget har inngang fra utsiden av bygget, og er ikke tilpasset rullestol. Venterom, evt. kiosk og skranke er i plan.



montert på hovedfasade. Ellers er det ur, postskilt og reklame på veggen. En kort rampe fører inn til venterommet.

Innvendig er det rutetabell A0, samt flere brosjyrestativ ved billettsalg. Dette er noe tilfeldig oppsatt.

Kafeen er ikke i drift og et gitter i aluminium stenger disken. Venterommet preges derved av den tomhet som bare signalet om fordums storhet kan gi. Skranken som er åpen, er ny som en del andre skranke på strekningen. Her betjenes også postkunder.

Andre bygninger

Vanntårn i mur, garasje og Velferdshus (telefonforsterker) ligger nærmest plattform. Alle virker godt vedlikeholdt ved en overfladisk synfaring.

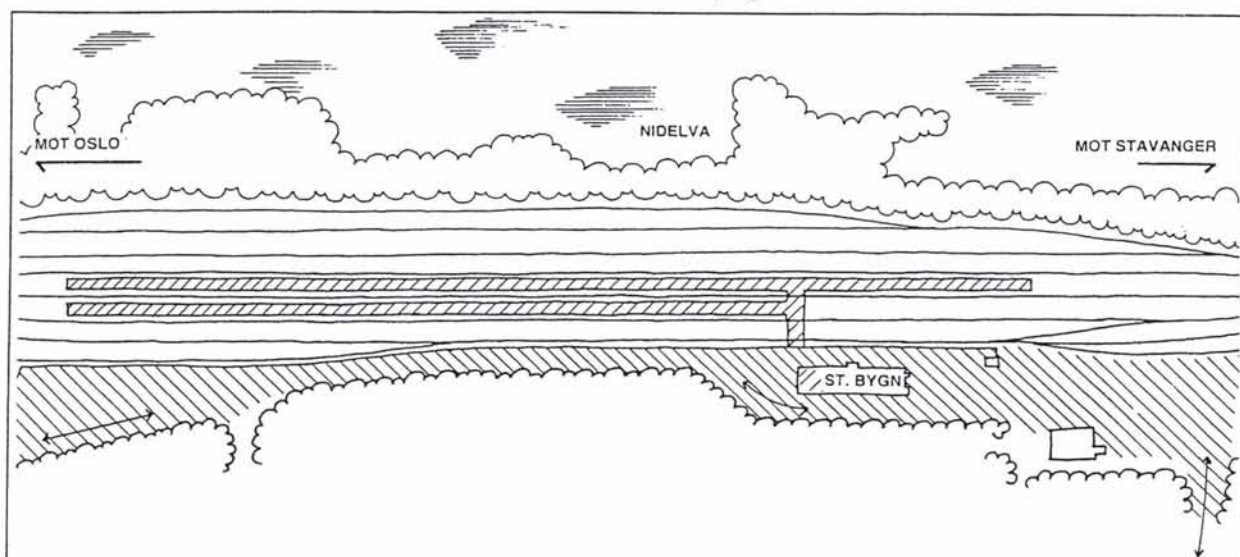
Tiltak Nelaug

Stasjonsbygning

- Generelt bør det være færre skilt på fasade.
- Postskilt 2. stk. vurderes på nytt, stort postskilt bør erstattes med mindre, eventuelt skiftes ut med pylon der alle leietagere vises.
- Lysarmatur på fasade bør revurderes.
- Reklamerammer (2 stk.) fjernes.
- Stedsnavnskilt samt all skilting forandres til korrekt design.
- Bedre organisering av kundeinformasjonen i venterom.
- Fjerne rester av kafedisk eller innlemme arealet i venterom.
- Etablere toaletter tilpasset rullestol med inngang fra venterom.

Trafikk og oppholdsarealer

- Fullstendig skilting fra hovedvei foretas.
- Bedre bil, buss og taxioppmerking må etableres ved hjelp av skilt og/eller beplantning. Arealet avgrenses mot spor.
- En ny vurdering av belysning for plassområdene foretas.
- Sykkelstativer monteres.
- I planarbeidet for publikumsarealer bør inngå en stasjonsplass i forb. med planovergangen. I planen legges inn vegetasjon sammen med plan for opphold, gangsoner og kiss & ride.
- Det foretas en gjennomgang og fornyelse av stasjonsutstyr som søppelkasser, benker og skilting.
- Fjerne en truck-bod
- Nye plattformer 57 cm



	ADKOMST STASJON.		VENTEROM M/ TOALETT
	TRAFIKKAREALER.		INNGANG VENTEROM.
	OPPHOLDSAREAL M/ SYKKELPARKERING.		EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

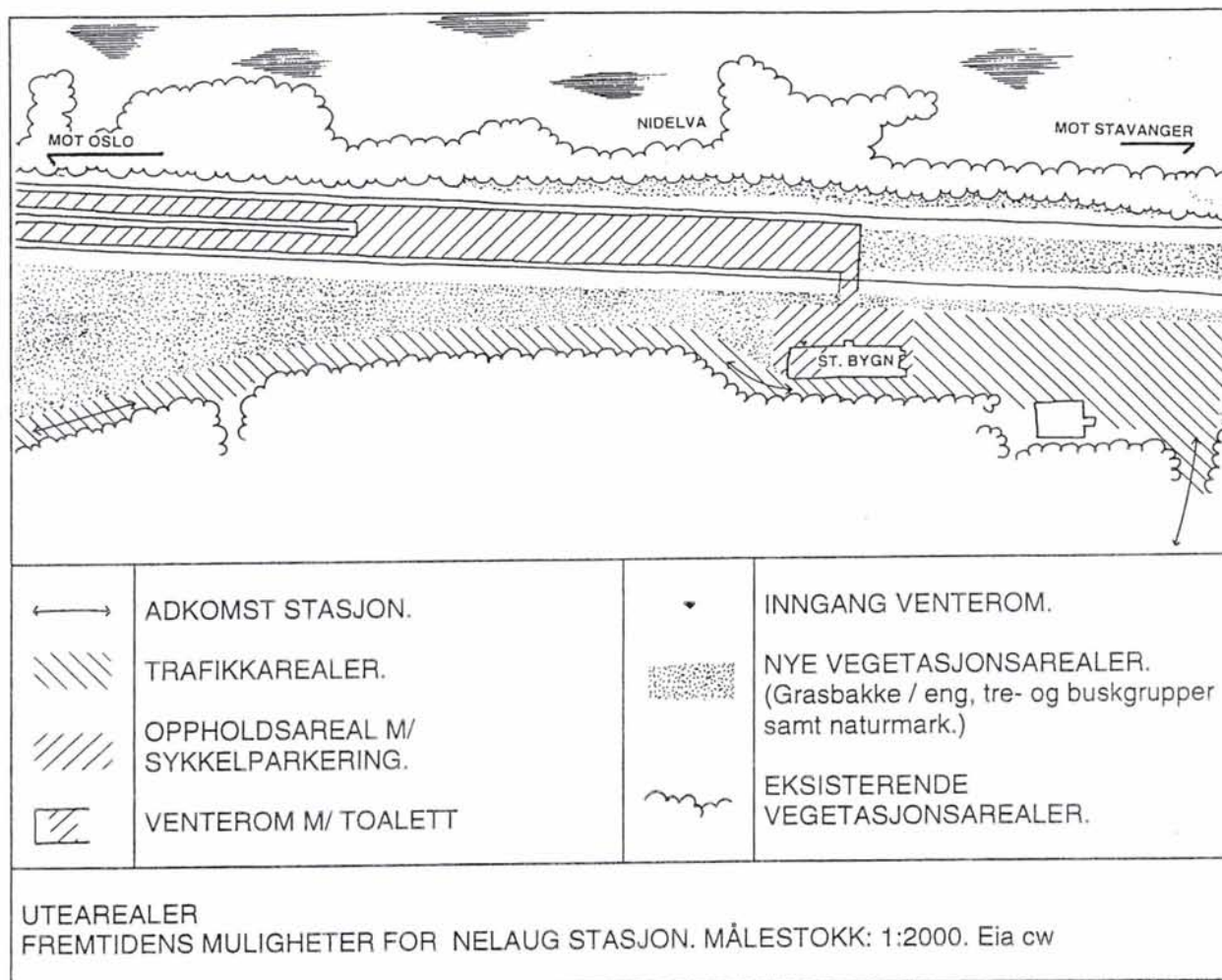
DAGENS SITUASJON FOR NELAUG STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Identitet/Informasjon

- Pylon med symboler for alle leietagere er aktuelt.
- Dynamisk toginformasjon med avgangstider vurderes (sporanviser/ monitor)
- Rutetabeller for alle tog og buss plasseres synlig.
- Skilt med opplysninger om billettsalgets åpningstider kan monteres på egen tavle.
- Blindskriftmerking ved inngang.
- Det bør vurderes teleslynge ved oppussing av venterom.

Andre planer

- JBV har utarbeidet hovedplan for nytt plattformanlegg. Det er foreslått en endring av sporbruk der Arendalsbanen i det ene alternativet vil gå i butt mellom gjennomgående spor 2 og 4. I det andre alternativet vil Arendalsbanen gå til spor 4. I begge tilfeller vil spor 1 kunne bli hensettingsspor. Hovedplan for stasjonen gir anledning til å vurdere hovedplattform som del av ny plassdannelse. Mellomplattform bør bli bredere. Hovedplanen er per 15.06.98 ikke godkjent.



Marnadal stasjon

Kommune: Marnadal

Beliggenhet: I heilandskap ved tettsted Marnadal

Spesielle forhold: En buss tilknytter stasjonen til Marnadal sentrum. Også bussrute til Mandal. Alle regiontog stopper, ekspresstog og nattog stopper kun for avstigning.



Overordnet inntrykk

En stille stasjon der trafikkgrunnlaget er noen få arbeidsreisende. Området er vakkert. Store flater rundt stasjonen er omkranset av knauser, eng og skoglandskap.

Trafikkgrunnlag

8424 pr. år, regiontog
3406 pr. år, fjerntog

Atkomst- og trafikkarealer

et er skiltet til stasjonen fra vei og stasjonen er lett å finne.

Atkomstveien mot stasjonen har et vakkert tuntre som fondmotiv. Det er ikke parkeringsplass med oppmerkede felter. Biler settes av naturlige grunner likevel disiplinert i rekke langs en plen med lund ved innkjøringen.

Stasjonen har lav og smal mellomplattform med planovergang. Stativ for rutetabeller er montert.



Rundt selve stasjonsbygningen og på plattformer er det asfalt. Resten av området er gruslagt.

Oppholdsarealer

Stasjonen har ikke definerte oppholdsarealer utendørs. Det finnes ingen benker. Det kan sies at området er noe utflytende. Likevel er stasjonen trivelig ikke minst på grunn av omgivelsene.

Hovedplattformen er utbedret og hevet til 0,57m for ca. 10 år siden.

Stasjonsbygning

Bygningen ble ferdigstilt 1941 og er opprinnelig utført med liggende panel. I dag er den kledd med Eternitt. (Hva med miljøprofilen?) Bygningen er nesten identisk med Snartemo. Vinduene plassering, nær hjørne viser et funksjonalistisk formspråk selv om srossinndelingen er klassisk seksdelt.

Andre bygninger

Et lite godshus ved siden av stasjonsbygningen er kledd i grønn Eternitt. På motstående side er det et verksted som leies ut. Stasjonen er oppført med to vokterboliger. Disse er ikke vurdert.



Stasjonen er ikke betjent, men har åpent venterom fra 05.00 til 00.30. Rommet er stort og velholdt. Toalettet er stort, men dørterskel er et hinder for rullestolbrukere. Publikumsarealene er forøvrig på ett plan. Det er rutetabeller på veggen.

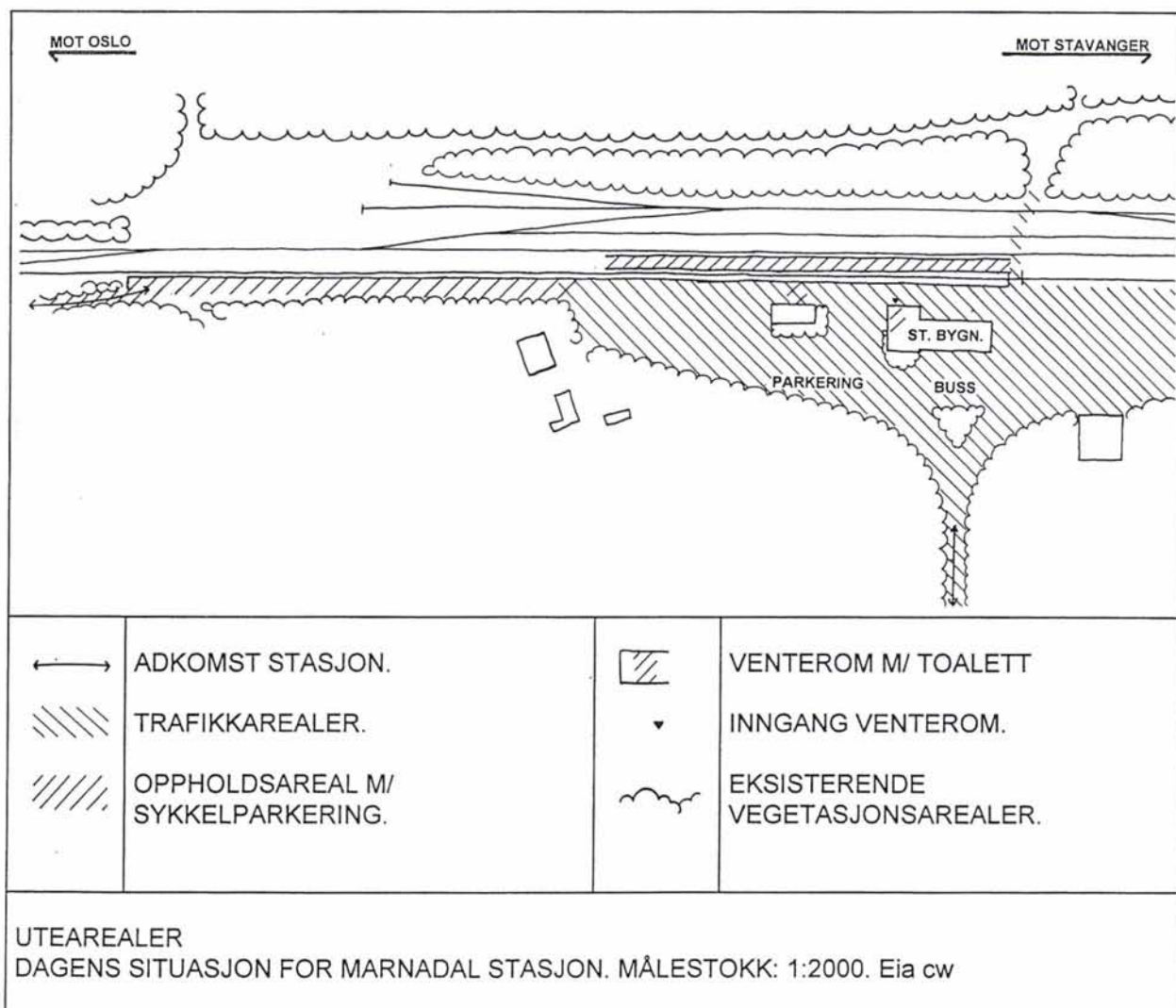
Tiltak Marnadal

Stasjonsbygning

- Eternitkledning fjernes og erstattes med opprinnelig panel som males.
- Inngang og toaletter tilpasses funksjonshemmede.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Forlenge og heve mellomplattform.
- Opparbeide arealet på stasjonen ved at nødvendig trafikkareal og oppholdsareal defineres og resterende flater gjøres om til gressbakke/blomstereng. Det er antagelig mulig å få kommunen med på å finansiere et slikt anlegg. Kontakt er tatt.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht JBVs veileder)

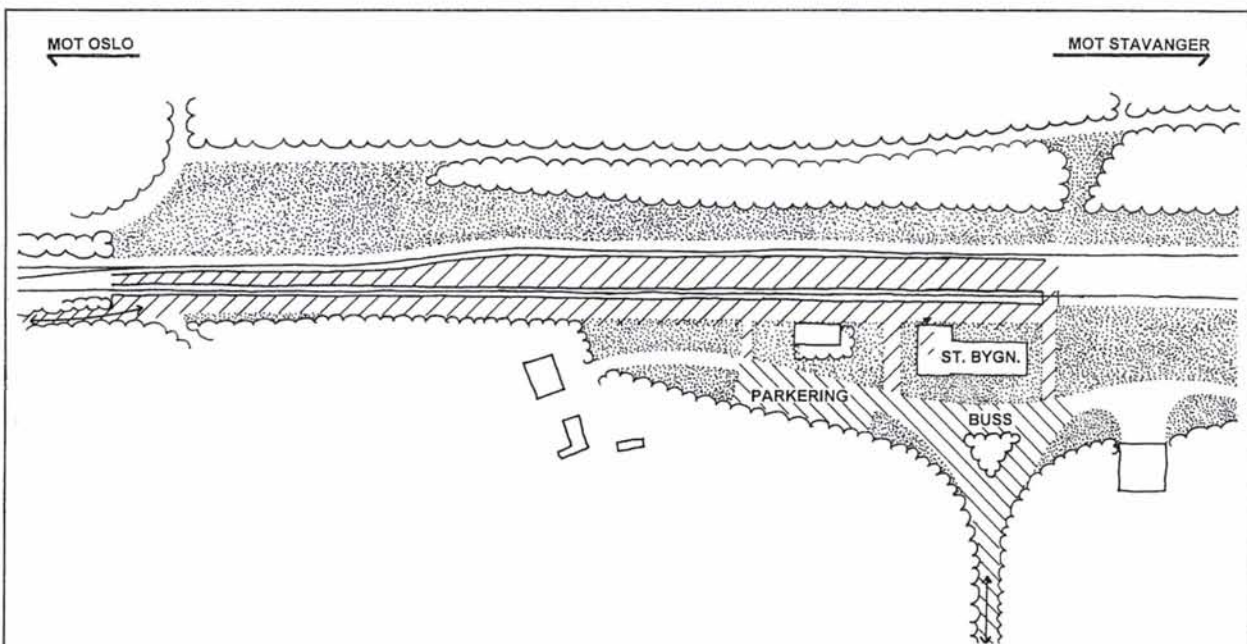


Identitet og informasjon

- Identitetsskilting mangler og bør etableres sammen med annen informasjonsskilting som del av utearealsbehandlingen.
- Tydelig skilting som viser venterommets åpningstider.
- Blindeskriftmerking v/inngangsparti.

Andre planer

- Det vurderes å flytte E6 nærmere stasjonen.
- NSB Ei har et planutkast for stasjonen.
- Bygningen skal males neste år.
- JBV/NSB har vært i kontakt med kommunen vedr. utvikling av stasjonen.



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREAL M/
SYKKELPARKERING.

VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Plen, grasbakke, busker og trær.)EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR MARNADAL STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Snartemo stasjon

Kommune: Hægebostad
Beliggenhet: I heilandskap, ved tettsted

Spesielle forhold: Buss til Farsund og Lyngdal korresponderer med tog.



Overordnet inntrykk

Plattformer, stasjonsbygg og utearealer trenger noe renovering. Stasjonens beliggenhet, tomten størrelse og atkomstforhold gjør at den er godt tilrettelagt for forbedringer.

Trafikkgrunnlag

12350 pr. år
av disse 11180 pr. år regiontog

Atkomst- og trafikkarealer

Det er veiskilt som viser til stasjonen. Den ligger ved hovedvei inn til tettstedet. Arealene ved innkjøringen er store og åpne. Det er lett å finne parkeringsplass, men ikke på oppmerket felt. Det er ca 10 biler parkert på stasjonsområdet ved befaringstidspunktet. To busser kan være parkert samtidig på området.

Et stort tre på et mindre vegetasjonsfelt dominerer plassen foran stasjonen.

Stasjonen har store udefinerte arealer på syd øst siden. Her ligger en godsrampe som er lite i bruk. Utstyr til linjearbeid er lagret ved hovedplattform.

Den vestre del av stasjonen er mere ordnet. I stasjonsparken som ligger sentralt på stasjonsområdet, står en minnestein over de 24 personer som omkom under anleggsperioden.



Oppholdsarealer

Som følge av et utbygg på stasjonsbygningen har hovedplattformen en overdekket uteplass med benk. Plattformene er lave. Det er planovergang til mellomplattform.

Stasjonsbygning

Bygningen er fra 1942 og er som type lik Marnardal og enkelte andre stasjoner på strekningen. Den ble kledd med Eternitt og forlenget med et noe lengere godshus i 1964. Opprinnelig hadde bygningene av denne typen liggende panel (Weather board). Snartemo stasjonsbygning er på verneplanen som representant for de fåtall av jernbanens bygninger med funksjonalistisk karakter.

takrenner og er ellers uten synlige skader.

Andre bygninger

Det er registrert to vokterboliger og en traktorstall som del av stasjonsområdet. Traktorstallen som ligger i noe avstand til stasjonen, har mindre betydning for miljøet og er derfor ikke med i vurderingen.



Stasjonen er ubetjent, men busspersonalet åpner og stenger venterommet. (05.30 – 00.30)
Rommet er pent og godt vedlikeholdt. Toaletter er tilpasset rullestolbrukere, men inngangen til venterommet har ikke rampe. Det har derimot inngangen til videobutikken som holder til i en sidefløy. Alle publikumsareal er forøvrig på ett plan. Bygget har nye

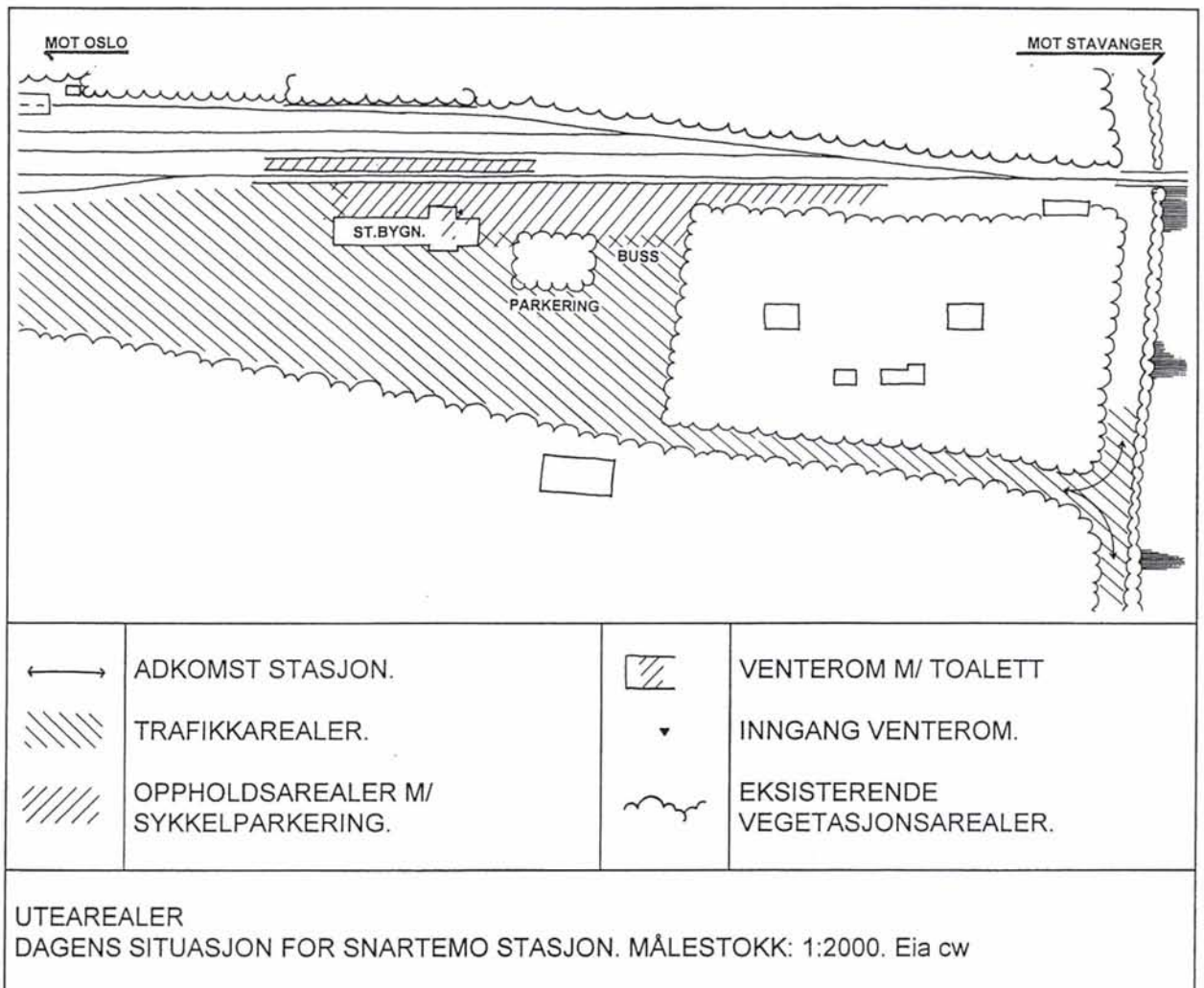
Tiltak Snartemo

Stasjonsbygning

- Fjerne kledning og erstatte med opprinnelig panel.
- Tilpasse inngangen til funksjonshemmede.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Hovedplattform kan forlenges dersom veksel fra spor 1 tas bort.
- Det er aktuelt å heve/utbedre begge plattformer.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht JBVs veileder)
- Definere nødvendig trafikk- og oppholdsareal og gjøre øvrig areal om til gressbakke/blomstereng.

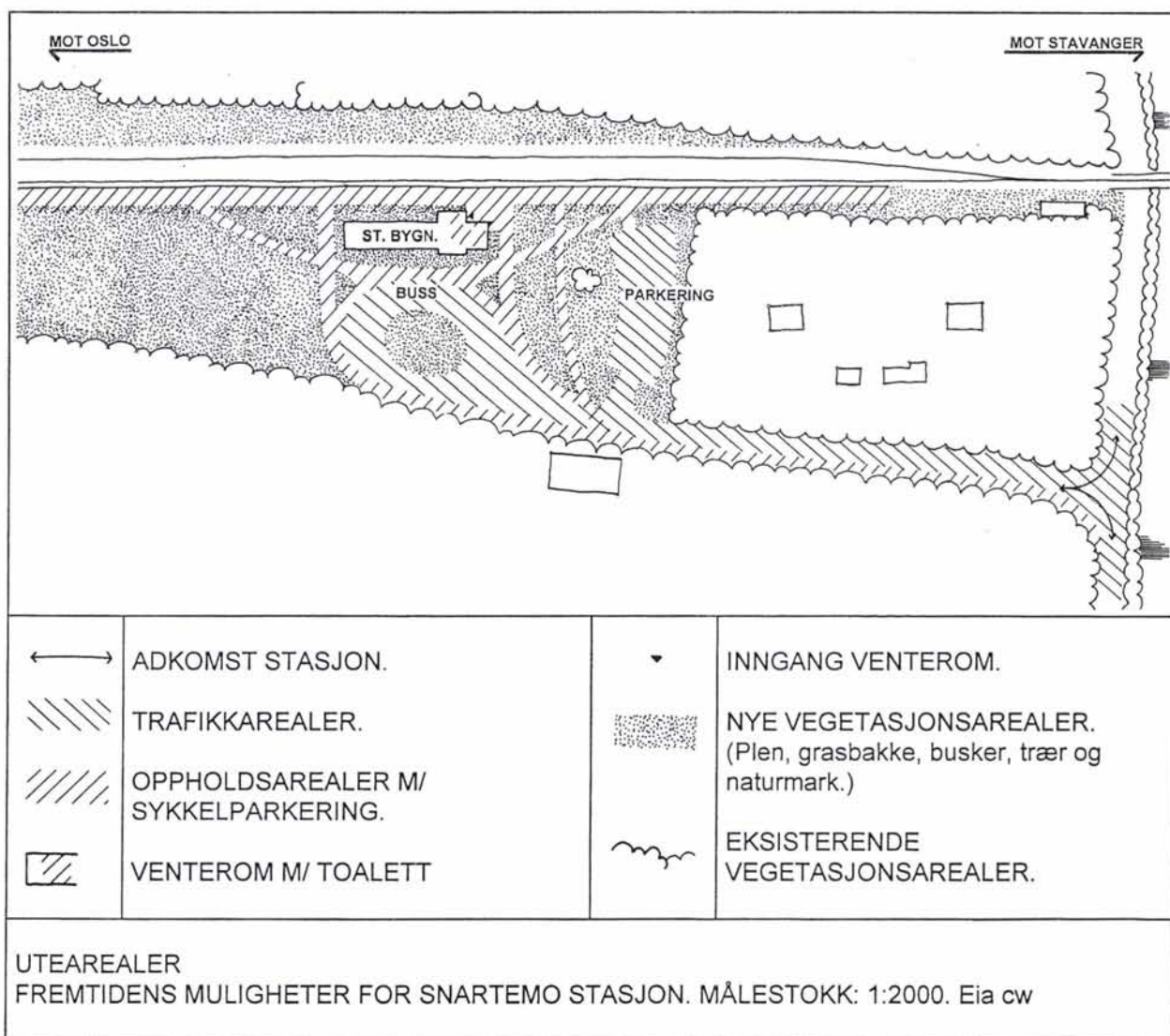


Identitet/informasjon

- Rydde opp i fasadeskilt
- Tydelig skilting som viser venterommets åpningstider.
- Blindeskriftmerking ved inngangsparti.

Andre planer

- Ikke registrert



Storekvina stasjon

Kommune: Kvinesdal
Beliggenhet: Ved tettsted i heilandskap

Spesielle forhold: Stasjonen har bussforbindelse til Kvinesdal sentrum, Liknes, Flekkefjord og Lyngdal.



Overordnet inntrykk

I hovedsak et pent og velordnet område. Stasjonsbygningen og utearealene er renoveret og videreutviklet.

Trafikkgrunnlag

9539 pr. år fjerntog
10452 pr. år regiontog

Atkomst og trafikkarealer

Det mangler skilting på tilkjøringsvei som henviser til stasjonen. Innkjøring og parkering er godt tilrettelagt med ny asfalt og oppmerkede parkeringsplasser. Skillet mellom arealer som er opparbeidet og ikke, er markert med en nyplantet trerekke. Dette gir en markert todeling av innkjøringssiden noe som kan virke motivert.

plattformstener benyttet til kanter rundt bed mot hovedplattform. Hele plattformen er hevet og har fått nytt asfaltdekke med betongsten langs kanten mot spor.

En kort, lav og overgrodd mellomplattform står i sterk kontrast til dette. Arealer med planter ved innkjøring og parkering er avgrenset med betongkantsten. Disse er noe brøyteskadet. Denne



Ved parkeringsplassen for buss, er det leskur som ligger nær opp til hoved- plattform. Stasjonen har dermed fått en funksjonell overgang mellom buss og tog.

Oppholdsarealer

Leskurets plassering på hovedplattform tett inntil kjørevei for buss gjør at plassforholdene her kan virke noe trange i dette området. På den andre siden av stasjonsbygget er gamle

delen av stasjonsområdet er velpleiet selv om noe supplering med busker er ønskelig. Lysarmaturene som er benyttet bør revurderes og i alle fall ikke danne standard for strekningen.

Stasjonen har venterom, men er ubetjent. Rommet er åpent fra 05.36 og til 00.16 og åpnes av togpersonalet. Venterommet er dermed ikke åpent for nattoepassasjerer.

Stasjonsbygning

Under vår befaring (okt 98), avsluttes renoveringen av stasjonsbygningen. Utvendig er det lagt nytt liggende panel slik det var originalt. Dessverre har man valgt trykkimpregnerte materialer noe som samsvarer dårlig med bedriftens miljøprofil. Stilmessig er imidlertid utbedringene gode.

Andre bygninger

Et mindre godshus som ligger inntil hovedplattform har ikke gjennomgått den samme renovering som hovedbygget. Selv om det fremstår noe annerledes enn stasjonsbygningen, er det likevel godt vedlikeholdt. Bussleskuret har enkelte små råteskader.



Interiøret i venterommet og toalettanlegg er meget smakfullt pusset opp. Bygningen har full tilgjengelighet for funksjonshemmede og alle publikumsareal er på ett plan. Det meldes om lite hærverk.

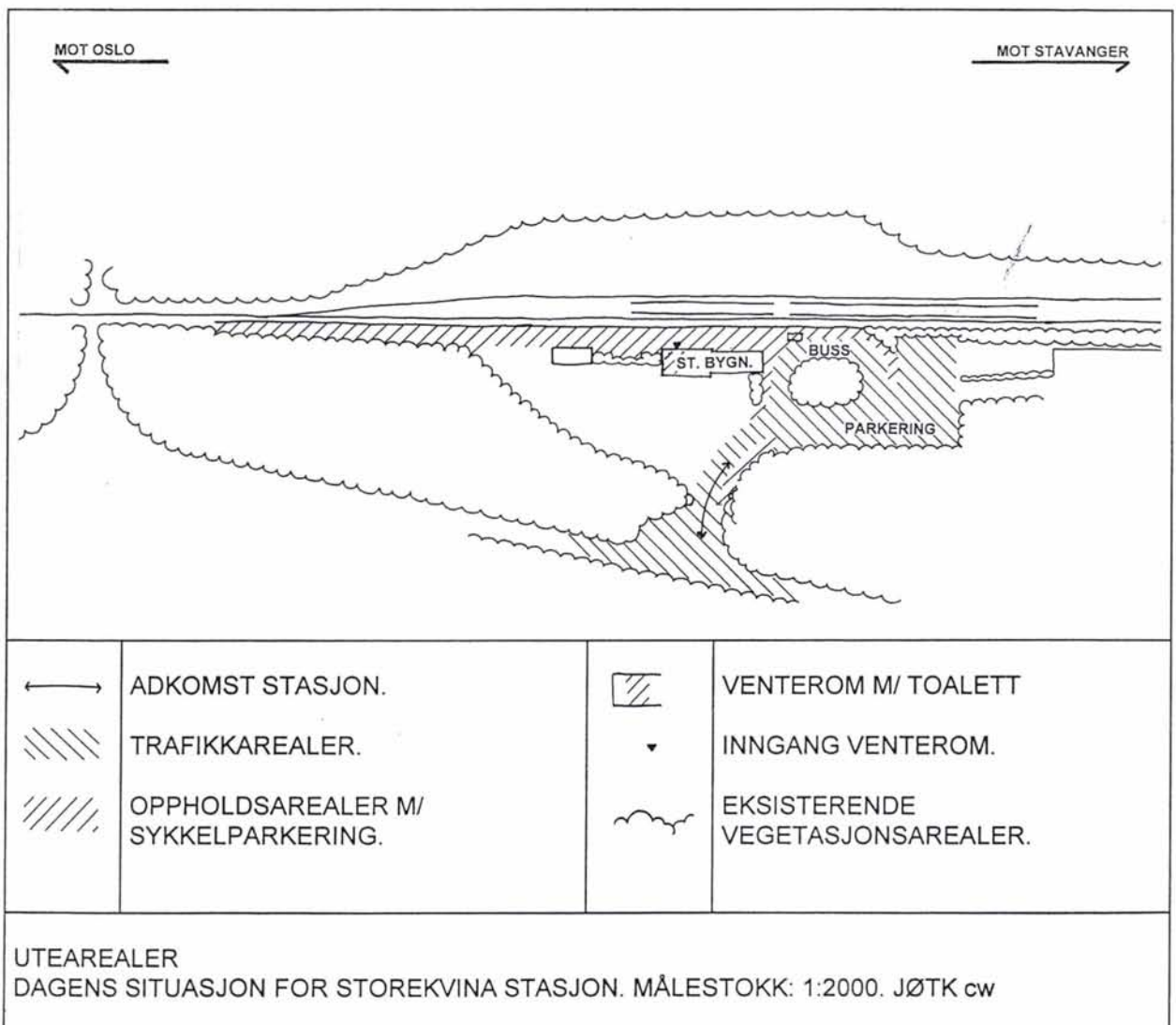
Tiltak Storekvina

Stasjonsbygning

- Skifte armaturer utvendig.
- Male utvendig panel tilsvarende opprinnelig fargesetting.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Rive mellomplattform
- Skifte skadet kantsten ved beplantning
- Fortsette opparbeidelsen av utearealet på bysiden av stasjonen.
- Opprydding langs kanten ved sidespor.
- Supplere beplantning langs kanter
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (I hht JBV's veileder)

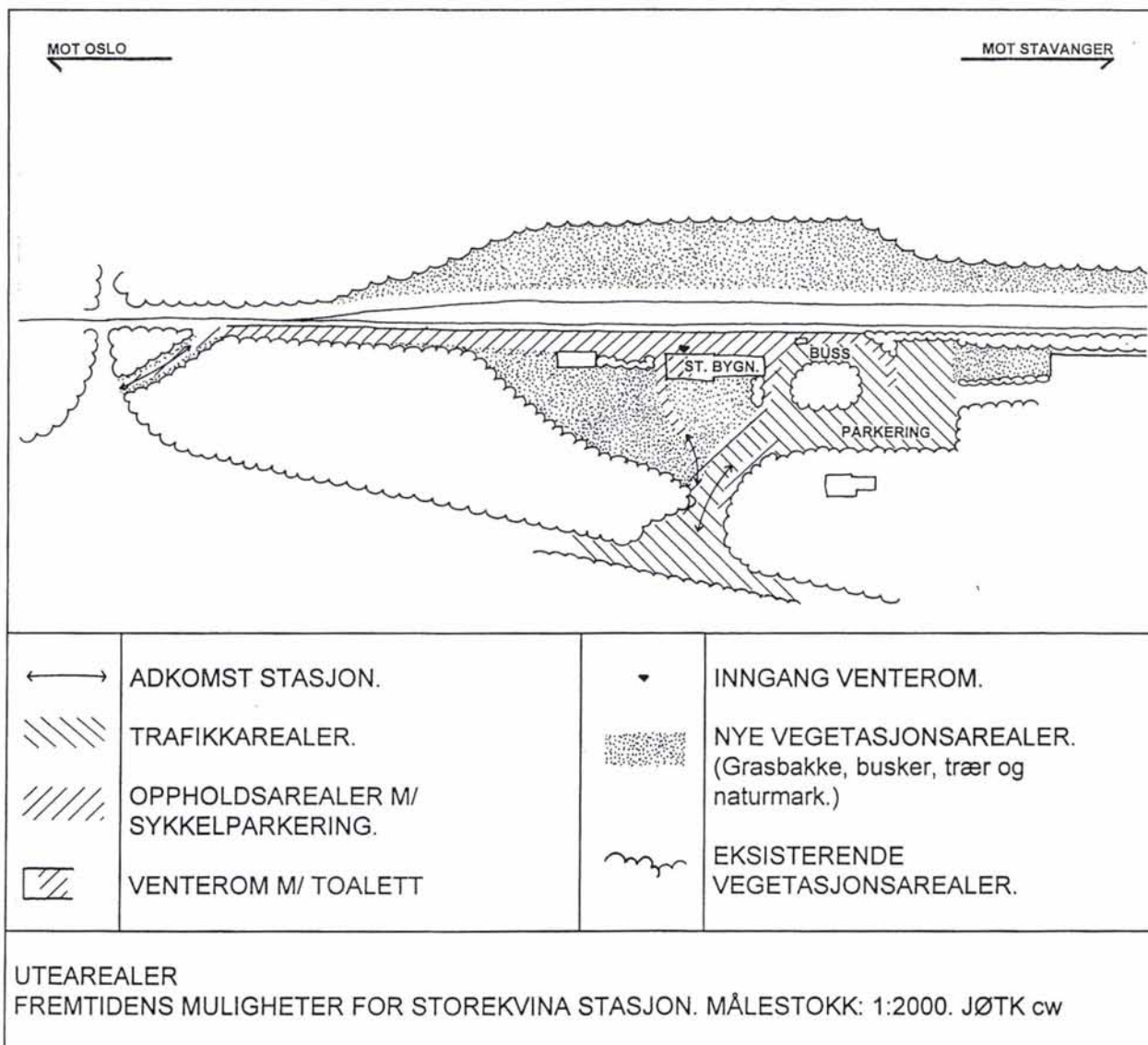


Identitet/informasjon

- Flytting av rutetabellstativ til innkjørings siden av stasjonsbygningen.
- Gjennomføre nytt skiltprogram.
- Tydelig skilting som viser venterommets åpningstider. (Ikke på vegg)
- Blindeskriftmerking ved inngangsparti.

Andre planer

- Ingen registrert



Sira stasjon

Kommune: Flekkefjord.
Beliggenhet: På høydedrag

Spesielle forhold: Buss til
Flekkefjord



Overordnet inntrykk
Trange trafikk- og
parkeringsarealer. Noe opprydding
på sporarealene trengs.

Trafikkgrunnlag
14898 pr. år fjerntog
11648 pr. år regiontog

Atkomst- og trafikkarealer

Skilting til stasjonen er tilfredsstillende. Selv om parkeringsplassen ikke er stor, er det lett å finne bilplass. Tikjøringen er imidlertid noe trang der en må passere på baksiden av stasjonsbygningen. Stasjonen har en stor overdekket sykkelparkering utført som forlengelse av tak på godshus.

Oppholdsarealer

Et lite og tilbaketrukket areal fra hovedplattform har benker med en klippet hekk rundt. Ellers er det ikke annet oppholdsareal ute enn hovedplattform. Spor 2 er gjennomgående og det er mulig å utvide plattformarealet på bekostning av spor 1. Spor 1 fører imidlertid inn til lok. stall nord på området.



Snuplass for bussene er trang. Man må kjøre nokså langt ut mot perrongkant for å greie svingen ut fra området. Kun en buss kan stå her og ha manøvreringsplass.

Stasjonsbygning

Bygningen som er fra 1936 trenger maling , men er ellers i god stand. Atkomsten til toaletter er på baksiden av bygget i underetasje ved parkeringsplassen. Disse ble bygget ut da kjeller ble utgravd i 1952. Plasseringen må sies å være ugunstig og lite kundevennlig etter vår tids krav til tilgjengelighet. Venterommet er lyst og trivelig og forholdsvis stort. Stasjonen blir ubetjent i løpet av oktober 1998.

Andre bygninger

Det er godshus, flere boliger, lok. stall, traktorstall og et velferdsbygg i tillegg til stasjonshuset på området. Traktorstallen nærmest hovedplattform bør om mulig rives for å gi plass til parkering. Dette kan være et tiltak for å bedre tilgjengeligheten til stasjonen.



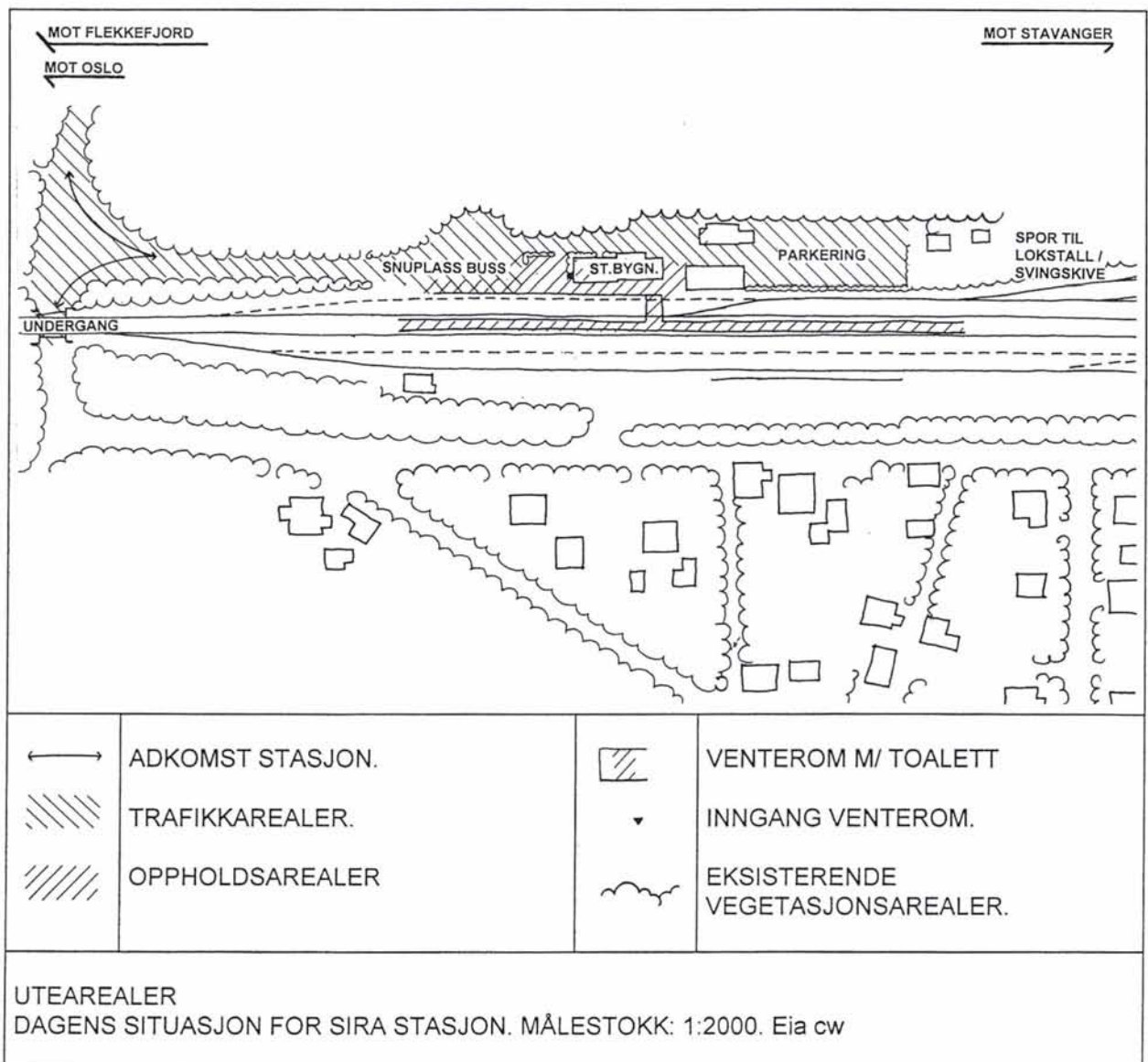
Tiltak Sira

Stasjonsbygning

- Utbedre toalett forhold med tanke på tilgjengelighet for alle brukere.
- Benytte skrankepartiet som blir overflødig til et informasjonspunkt for kunder. (monitorer, rutetabeller)

Trafikk og oppholdsarealer

- Forbedre parkeringsmuligheter for kunder ved å rive brakke.
- Forbedre snuplass og holdeplass for buss, revurdere plassering av rutetabellstativ som del av dette.
- Forbedring av oppholdsarealer ved eventuell sporomlegging
- Utskiftning av lysarmaturer

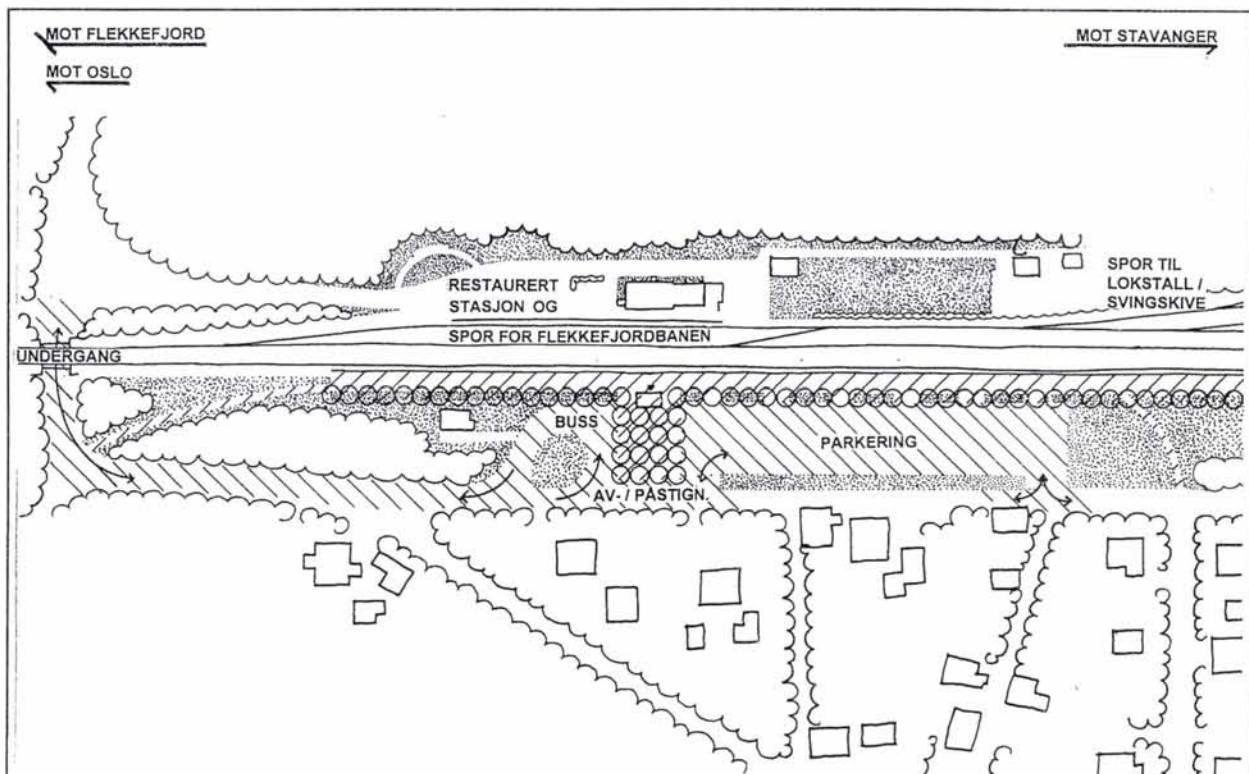


Identitet/informasjon

- JBV design gjennomføres på benker, søppelkasser, klokker.
- Nytt skiltprogram gjennomføres.
- Blindeskriftmerking ved inngang.

Andre planer

- Ikke registrert.



↔	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	▒	NYE VEGETASJONSAREALER. (Busker, grasbakke og tregrupper.)
////	OPPHOLDSAREALER.	○○○○	NY VIKTIG TREREKKE.
▒	VENTEROM.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR SIRA STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Moi stasjon

Kommune: Lund

Beliggenhet: I Moi sentrum

Spesielle forhold: Ved stasjonen stopper busser til Flekkefjord og skolebuss til Egersund samt lokalbuss til Hovsherad. Togstopp for fjerntog, regiontog og lokaltog.



Overordnet inntrykk

En pen stasjonsbygning i et sentrumsområde preget av villaer og butikker. En halvferdig utearealsbehandling på sporsiden og dårlige plattformarealer svekker totalinntrykket.

Trafikkgrunnlag

10322 pr. år fjerntog
14742 pr. år regiontog

Atkomst- og trafikkarealer

Stasjonen ligger langs en bolig- og butikkgate. Det er ikke skilting fra vei og inn til stasjonen. Man følger skilt til sentrum og kan deretter følge kjøreledningene frem til stasjonen. Innkjøringen fra vei er bred og oversiktlig. Det er lett å finne parkeringsplass. Den er gratis. Alle trafikkområder er asfaltert.

Oppholdsarealer

Stasjonen har leskur for bussreisende. Bysideanlegget er pent og utviklet sammen med opprusting av gaten. Deler av sporsiden er derimot nokså trist. Spor 2 er gjennomgående, dvs. at kunder må krysse over spor 1. for å komme til tog.



Ved stasjonen stopper en del lokalbusser. Ekspressbusser kan ikke ha stopp her fordi jernbanebroen er for lav. (Fordel eller ulempe ??)

Plattformen er for kort til å dekke vognantallet på fjerntog. (Ekspeditør selger plassbilletter til de vogner som vanligvis er innenfor plattformarealet.)

Stasjonsbygning

Stasjonsbygning og ilgodshus er tatt ut for vern. Begge er generelt godt vedlikeholdt.

Stasjonsbygningen er en typestasjon betegnet som Moi-typen og tegnet av arkitekt Due. Byggeår er 1904.

rullestol og alle publikumsrom er på ett plan. Det er rampe inn til venterommet. Det er ikke teleslynge tilknyttet salgsfunksjonen.



Tilsvarende bygning står på Nesbyen, Gulsvik, Sokna og Helleland. Stasjonen har mottatt Lund kommunes byggepris for 1993. All utvendig fasadeskilting bør fjernes; bygningens vernestatus tatt i betraktning. Farvesetting bør gjennomgå neste gang bygget skal males. Det skal søkes å finne tilbake til opprinnelig fargebruk. Venterommet er stort og det er pent innredet. Toalettene er tilgjengelige for funksjonshemmede med

Andre bygninger

Ilgodsbygget hører med som del av det helhetlige stasjonsmiljøet. Det har samme bevaringsmessige status som hovedbygget, men har en noe enklere detaljering. Bygget er godt vedlikeholdt og med samme fargesetting som stasjonsbygget.

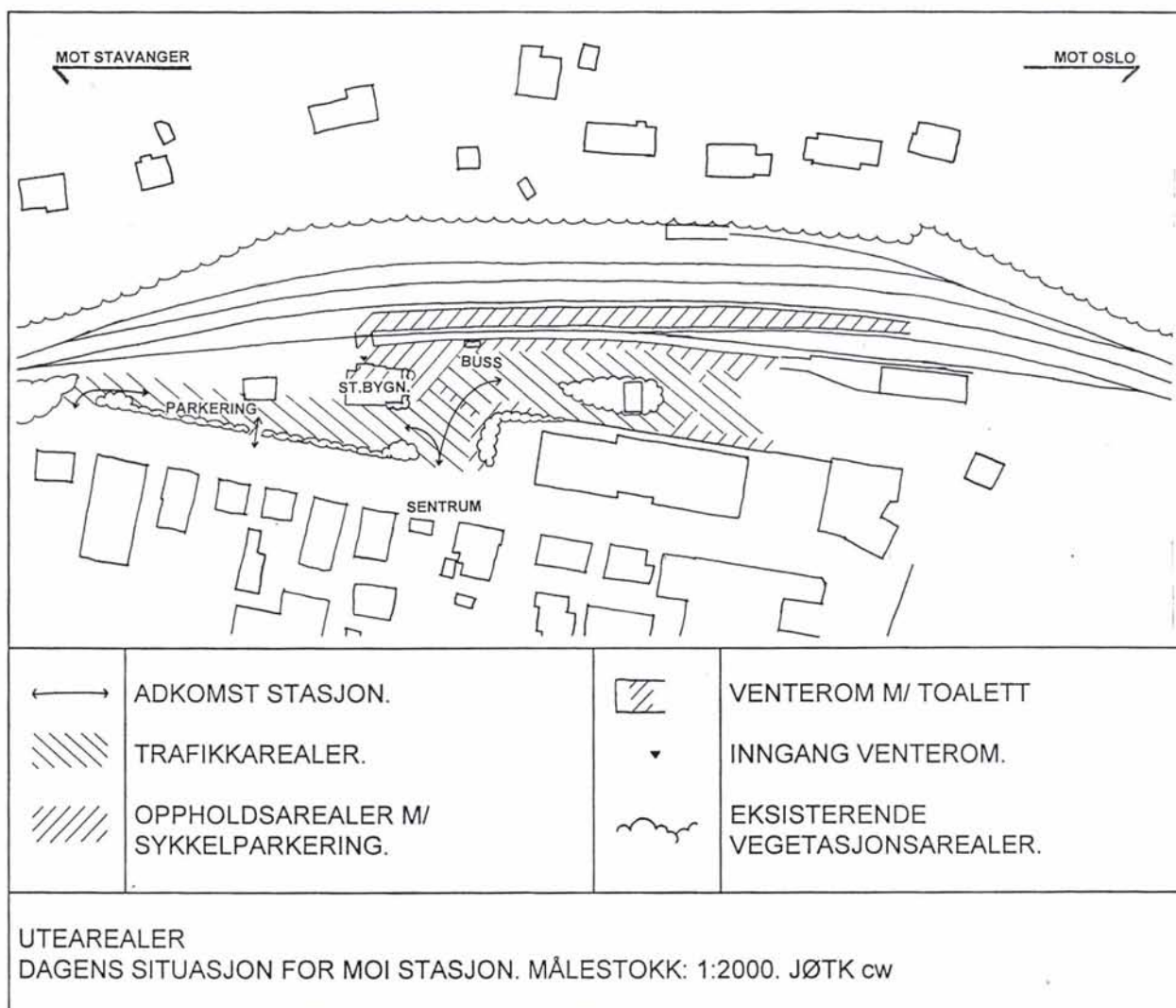
Tiltak Moi

Stasjonsbygning

- Armaturer, reklame og annen skilting fjernes fra fasade.
- Gjennomgang av fargebruk utendørs og innendørs i venterom.
- Løpende konserverende vedlikehold
- Teleslynge i skranke.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Fullføring av utearealbehandlingen på hele stasjonen
- Forlengelse og forhøye plattform til gjennomgående spor.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht JBVs veileder)
- Lyssetting gjennomgås.

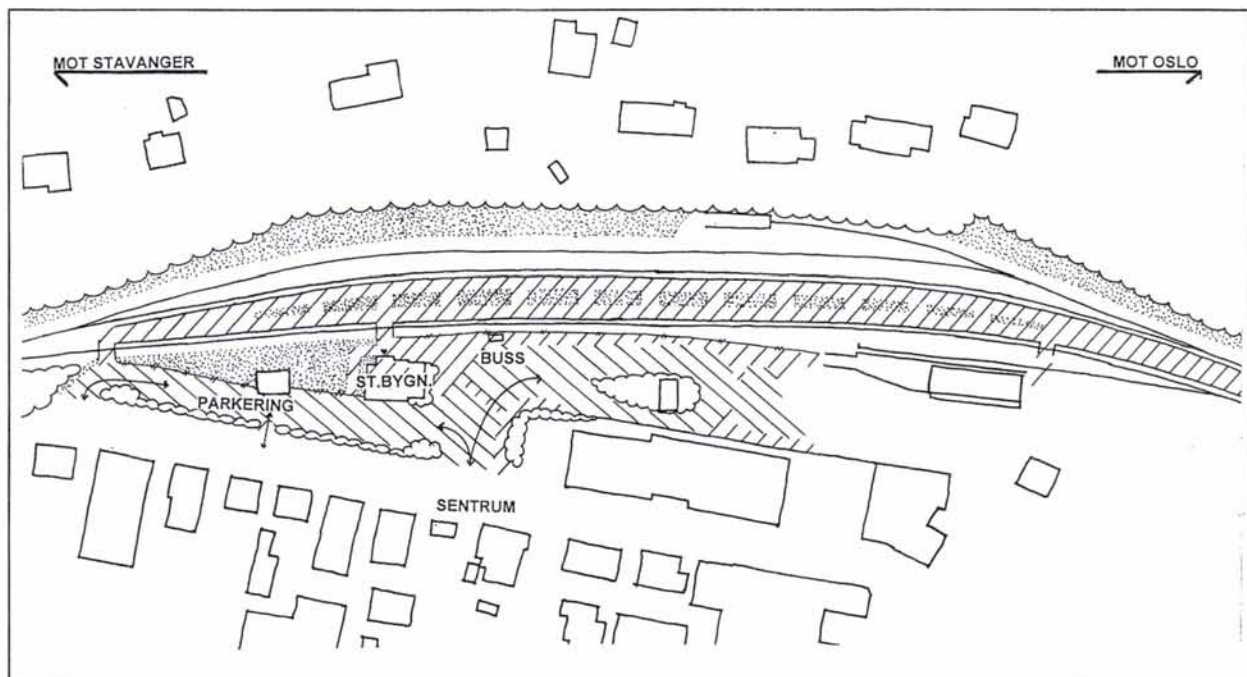


Identitet/informasjon

- Bedre skilting til stasjonen fra omliggende veier
- Pylon/skilt ved innkjøring som viser stasjonsområdet.
- Stedsnavnskilt langs plattform. (som erstatning for fasadeskilt)
- Nytt skiltprogram gjennomføres.
- Blindeskriftmerking ved inngang.

Andre planer

- Ingen planer er registrert



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	•••••	NYE VEGETASJONSAREALER. (Grasbakke, plen, busker og trær.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
▨	VENTEROM M/ TOALETT		

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR MOI STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000 JØTK cw

Egersund stasjon

Kommune: Egersund

Beliggenhet: I utkant av Egersund by

Spesielle forhold: Endestasjon for Jærbanen (lokaltrafikk Egersund – Stavanger)

Det innebærer 20 lokaltog hver vei i døgnet.



Overordnet inntrykk

Stasjonen er nyrenovert både bygg og området har fått en oppgradering og fremstår som et godt fungerende stasjonsområde. Bruk av mellomplattform til lokaltrafikk med passerende tog i spor 1 nærmest hovedplattform, er imidlertid en sikkerhetsmessig ulempe.

Trafikkgrunnlag

19796 pr. år fjerntog
24596 pr. år region- og lokaltog

Atkomst- og trafikkarealer

Skiltingen fra vei inn til stasjonen er mangelfull. En bør være lokalkjent for å finne frem.

Stasjonen fremstår som et meget aktivt og travelt sted med god veikontakt til by og omgivelser. Parkeringsplassen har en del ledig kapasitet, men med øket togtrafikk kan den bli for liten.

utleie av sykler fra stasjonen (kr. 100,- Pr. mnd.)

Oppholdsarealer

Utendørs er det plattformene som utgjør oppholdsplassen for kundene. Det er bygget letak på plattformen. Taket er utformet med et felles design for hele Jærbanestrekningen. Togene på Jærbanen står i buttspor.



Antagelig er det en del fremmedparkering på området. Det vil også bli behov for å tilgodese bussene bedre ved øket trafikk.

Det er et savn at stasjonen ikke har Taxiholdeplass. Betjeningen på stasjonen må ringe etter drosje for kunder. Det er ca. 15 min å gå fra stasjonen til Taxiholdeplassen. En stor overdekket parkeringsplass for sykler er plassert ved innkjørsel. Sykkelboden er ganske full. Det er

Venterommet er stort og har sammen med deler av stasjonsområdet gjennomgått en omfattende renovering og utbygging.

Spor 2 er gjennomgående. Ved togkryssing må personalet ut på plattformen å regulere overgangen manuelt. Situasjonen er ikke tilfredsstillende og må utbedres.

Stasjonsbygning

Bygningen er oppført i 1944 og er godt vedlikeholdt og nylig malt. Tilgjengeligheten til servicefunksjonene er god og det er ramper ved inngangsdørene på begge sider. Toalettanlegg har god tilgjengelighet for funksjonshemmede, skranken er åpen.



Fotoautomat, kaffeautomat og matautomat er pent integrert i interiøret og brosjyrestativ er fornuftig plassert. Vinduene i venterommet er plassert slik at det er lett å følge med på hva som foregår på plattformen. Som helhet fremstår dette rommet som ryddig, tiltalende og funksjonelt.

Andre bygninger

Stasjonen har sykkelparkeringsstall.

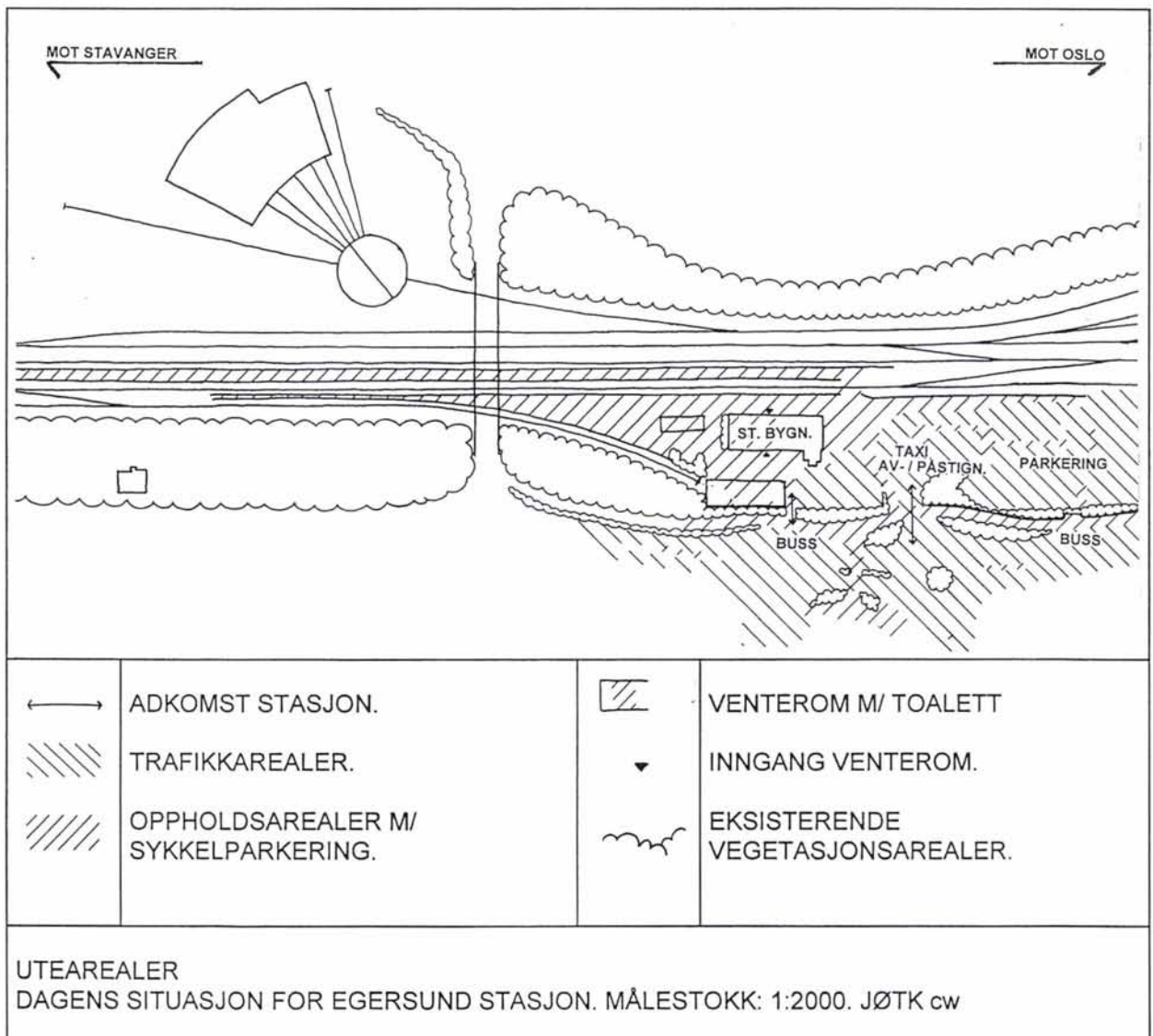
Tiltak Egersund

Stasjonsbygning

- Vanlig rutineoppfølging av bygget, (drift/vedlikehold)
- Teleslynge monteres.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Ny mellomplattform bygges.
- Gjøre kryssing av spor farefritt for kundene.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht. JBVs veileder) Utearealene kan generelt forbedres.

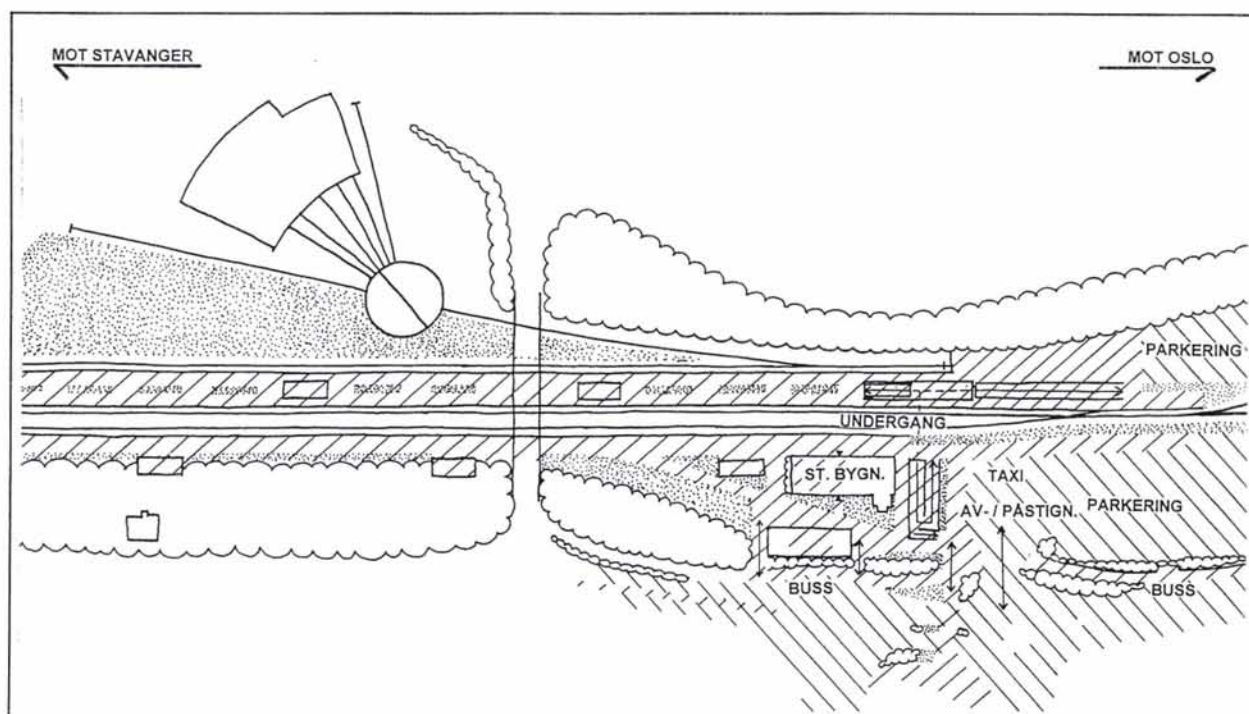


Identitet/informasjon

- Skilting på de omliggende veier til stasjonen.
- Pylon/skilt som viser stasjonen i bybildet.
- Nytt skiltprogram gjennomføres.

Andre planer

- Ikke registrert



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.



OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.



VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.



NYE VEGETASJONSAREALER.
(Plen, grasbakke, busker og trær.)



EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR EGRSUND STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw

Bryne stasjon

Kommune: Time

Beliggenhet: I Bryne sentrum.

Spesielle forhold: Stasjonen har 100 – 150 bussavganger pr døgn. Den betjener et stort omland med bl. annet mange boligfelt. På stasjonen selges flybilletter!



Overordnet inntrykk

Bygg og anlegg har en noe vekslende teknisk kvalitet. En ulempe at det er atkomst til tog kun via trapp.

Trafikkgrunnlag

22022 pr. år fjerntog
13962 pr. år regiontog og lokaltog

Atkomst- og trafikkarealer

Det er ikke skiltet til stasjonen fra veier. Den ligger imidlertid sentralt og er synlig i bybildet. Det er behov for en sterkere profilering ut mot gateområdet.

Det er laget en ny reguleringsplan for Bryne sentrum. Det er viktig at våre ønsker om bedre bussparkering og bedre forhold for Kiss & Ride blir ivaretatt.

viktig at alle funksjoner på stasjonen blir ivaretatt.

Til motsatt side av stasjonsbygningen er det en forbindelse via en undergang. Her er det lagt tilrette for sykkelparkering. Både sykkelstativer søppelkasser og benker er malt i en gråfarge som er gjennomgående på Jærbanestrekningen.



Det er behov for forbedringer for begge disse funksjoner. Syd på stasjonsområdet er det plass til en større langtidsparkeringsplass, hvilket det også er behov for. Dette er dels et plenområde i dag. Den store aktiviteten på stasjonen tilsier en gjennomgang av alle tilbringerfasiliteter som er knyttet til byutviklingen og kundeønsker. Storgata som gågate vil også påvirke de løsninger som velges. Det er

Oppholdsarealer

Det store plenområdet oppe ved sporene er utilgjengelig, men kunne vært en mere aktiv del av stasjonen. Ellers er det få og trange uteareal. Mellomplattformen har leskur, men ellers er Bryne en typisk bystasjon hva omgivelser angår. Venterommet er stort og godt innredet. Det er bygget på en Narvesenkiosk i direkte tilknytning

et tilbygg/påbygg med kiosk der takflaten er ført frem som baldakin over dør til ekspedisjonslokale.

Kioskens fargemessige munterhet står i noen kontrast til bygningens gråhet. Dårlig vedlikehold over inngang til gangtunnel, gjør kontrastene til kioskbygget ytterligere sterk. Her er utbedringsbehovet i øyenfallende.



til venterommet. Sammen utgjør dette en liten kollektivterminal der overgangen buss – tog er ivaretatt på en god måte. Men også her er nivåforskjellene mellom kiosk og billettsalg er hinder for bevegelseshemmede.

Stasjonsbygning

En stasjon med byggeår 1958 i betong med fasade der tilslagsmaterialet er frilagt. Bygningen som er grå har i 1995 fått

Bygget inneholder et romslig og tiltalende venterom med atkomst til toaletter for funksjonshemmede.

Andre bygninger

Deler av godshuset er utleid. Det er også fra stasjonsbetjeningens side et ønske om å leie ut resten av godshuset eventuelt til forretning.

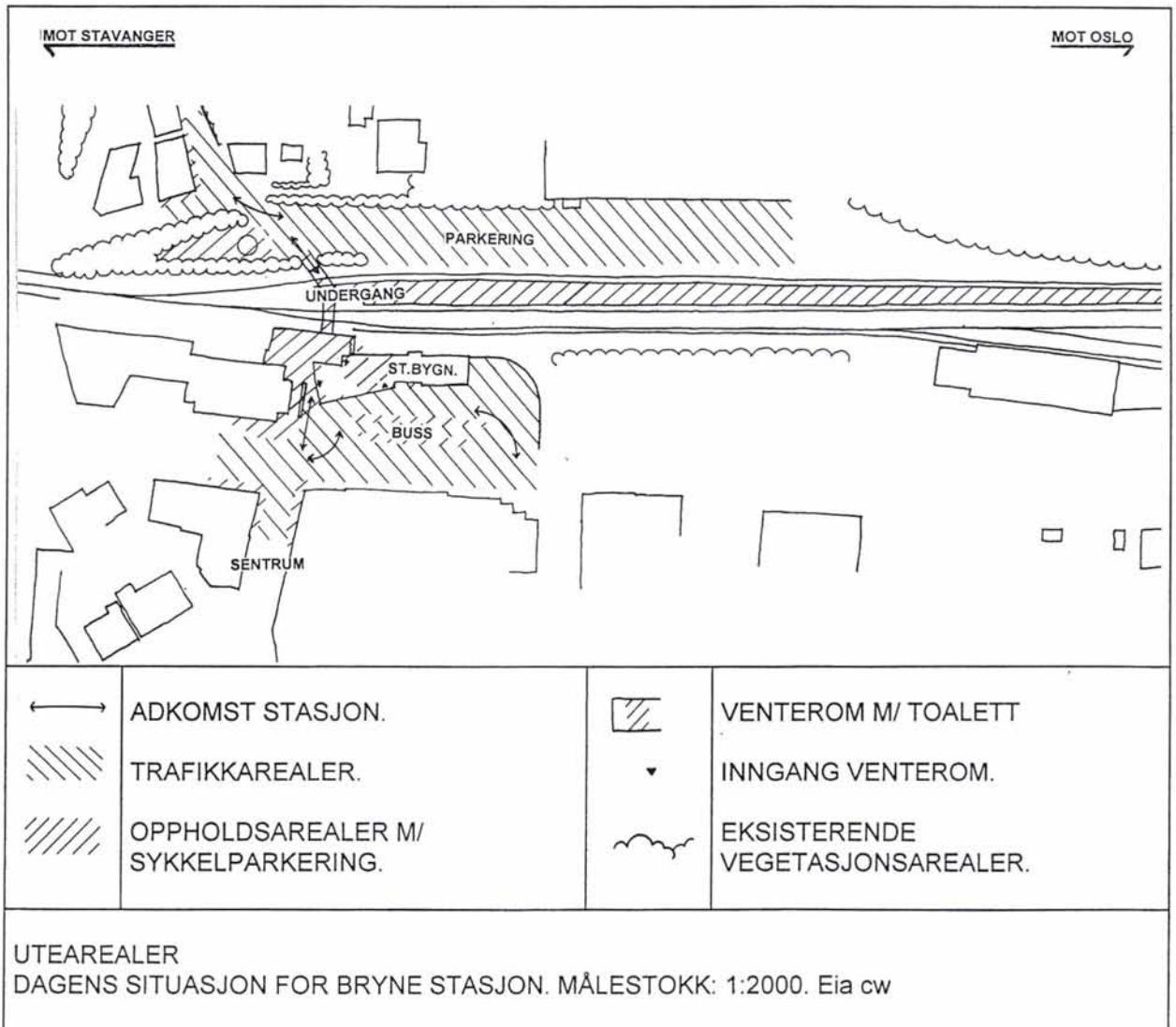
Tiltak Bryne

Stasjonsbygning

- Vedlikehold av gangtunnel

Trafikk- og oppholdsarealer

- Eventuell utvikling av nytt parkeringsanlegg.
- Bygging av ny plattform (startet 1.11.98)
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht JBVs veileder)

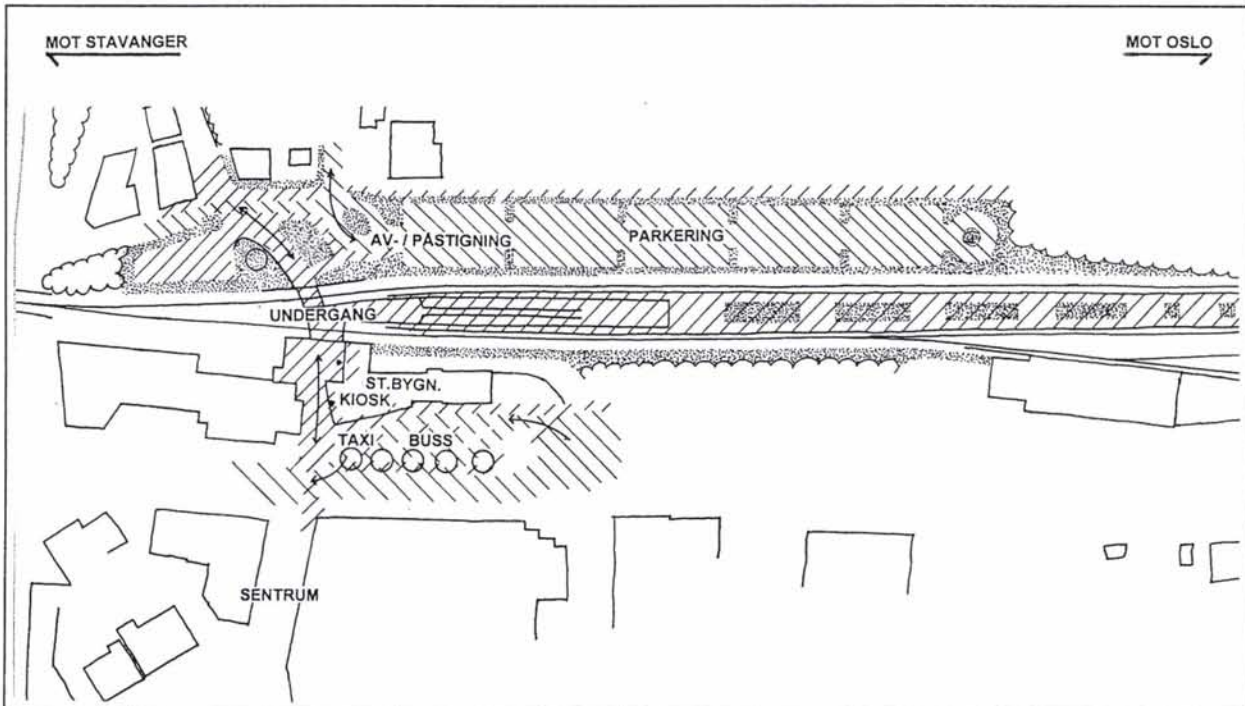


Identitet/informasjon

- Narvesenskilt modereres
- Ny skilting av eventuelle parkeringsplasser
- Nytt skiltprogram gjennomføres.
- Bedre identitetsskilting

Andre planer

- JBV er i gang med etablering av undergang og ny mellomplattform. Det er beregnet at dette ferdigstilles i 1999.



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	●●●●	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker og trær.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	○○○○	NY VIKTIG TREREKKE
▨	VENTEROM M/ TOALETT	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER
 FREMTIDENS MULIGHETER FOR BRYNE STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Sandnes holdeplass

Kommune: Sandnes
Beliggenhet: Sandnes sentrum

Spesielle forhold: Bygget som
viaduktstasjon med atkomst fra
bytorv med busstasjon og
bilparkering.



Overordnet inntrykk

Velordnet, men noe monoton
stasjon der den høye
betongviadukten er dominerende i
bybildet.

Trafikkgrunnlag

22334 pr. år fjerntog
20566 pr. år regional- og lokaltog

Atkomst- og trafikkarealer

Det er skiltet til sentrum rundt Sandnes og ikke til selve stasjonen. Det virker tilfredsstillende ettersom stasjonen og rutebussområdet synes godt ved innkjøringen til city. På den store parkeringsplassen er det lett å finne ledig bilplass. Det er også egen sykkelparkering. (stasjonen har sykkelutleie) Det er god oversikt på området.

innby til opphold på denne store plassen. Her har all planlegginginnsats gått med til å forme løsninger for trafikk i en eller annen form. Inne i og rundt den store busstasjonen blir man dessuten plaget av narkomane. Plattformene har letak med tilhørende benker. Det er også benker inne i billettsalget. Men selv om mye her har enkelte gode



Opp til plattformene er det trapper og ramper. Skiltingen er ikke tilfredsstillende. Det er to perronger hver med tilhørende spor. Det er ikke mulig å krysse spor når man er oppe på plattform. Derfor må kunden på basis av informasjon på gateplan ta et plattformvalg.

Oppholdsarealer

På tross av det enorme areal stasjonen og torvet består av, finnes det ingen steder som kan sies å

funksjonelle kvaliteter, er det likevel et noe trist preg over området.

Dekket på plattformene har skader i støpeskjøter som følge av bevegelse mellom brodel og brokar. Sprekkdannelsen har ført til at dekkeheller har løsnet. Det gror en del grønnalger nedover langs betongkantene. Det anbefales å vaske de utsatte flatene med soppdreper samt deretter å behandle flatene med silikon.

Stasjonsbygning

Den nye stasjonen er en viaduktbane med et billettsalg på gateplan. Som nabo ligger en stor bussterminal. Billettsalget er relativt nytt og er pent innredet med tre luker, benker og sykkelstativ for utleiesykler.



All informasjonsskiltning bør gjennomgås slik at kundeinformasjonen blir likeverdig for samtlige oppganger som fører til plattform.

Andre bygninger

Gamle Sandnes stasjon bygget i 1951 står fremdeles, men benyttes ikke til jernbaneformål. Den er derfor ikke med i vurderingen her. Andre bygg er ikke vurdert i denne sammenheng.

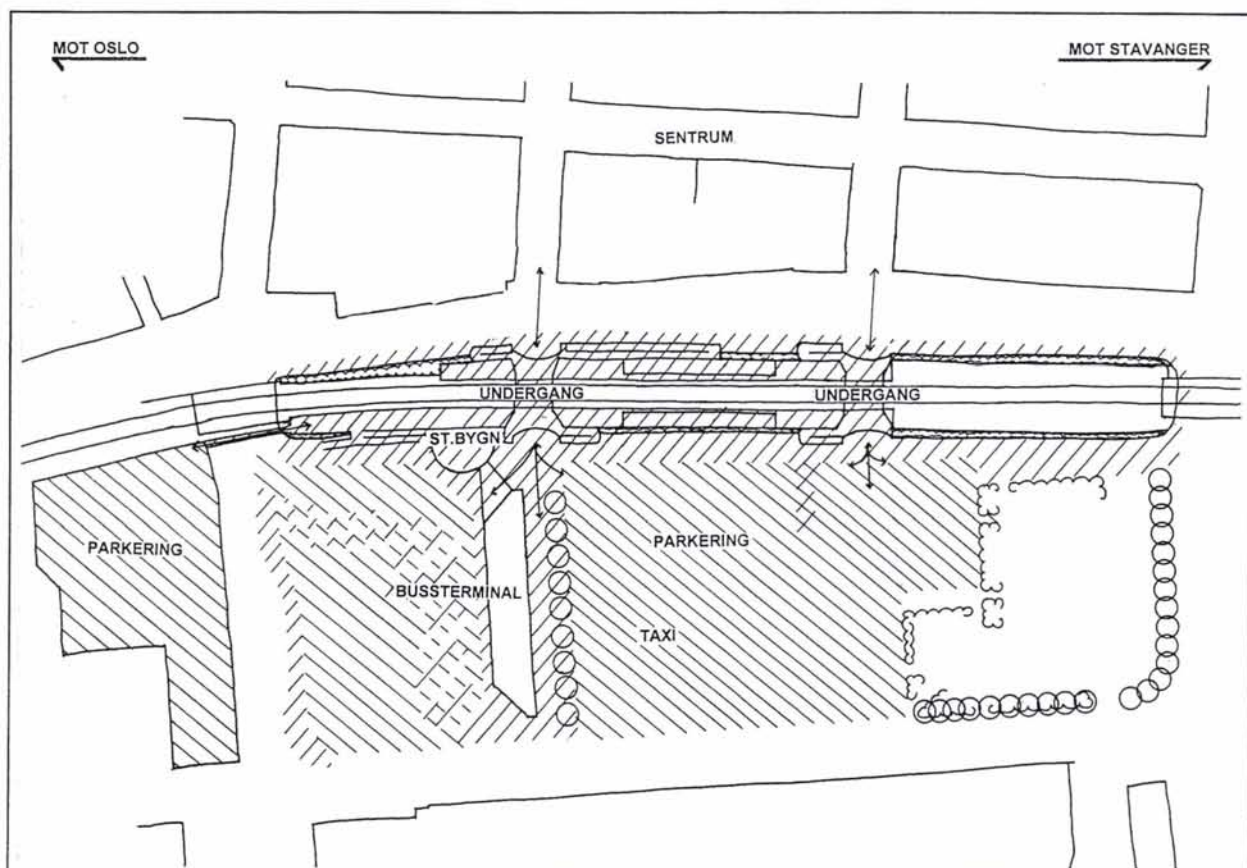
Tiltak Sandnes

Stasjonsbygning

- Rens og preparering av betongflater som er utsatt for fukt og algevekst.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Utbedring av plattform.
- Bedre forhold for opphold på plattform ved utsetting av benker
- Bedre forhold for drosjer.



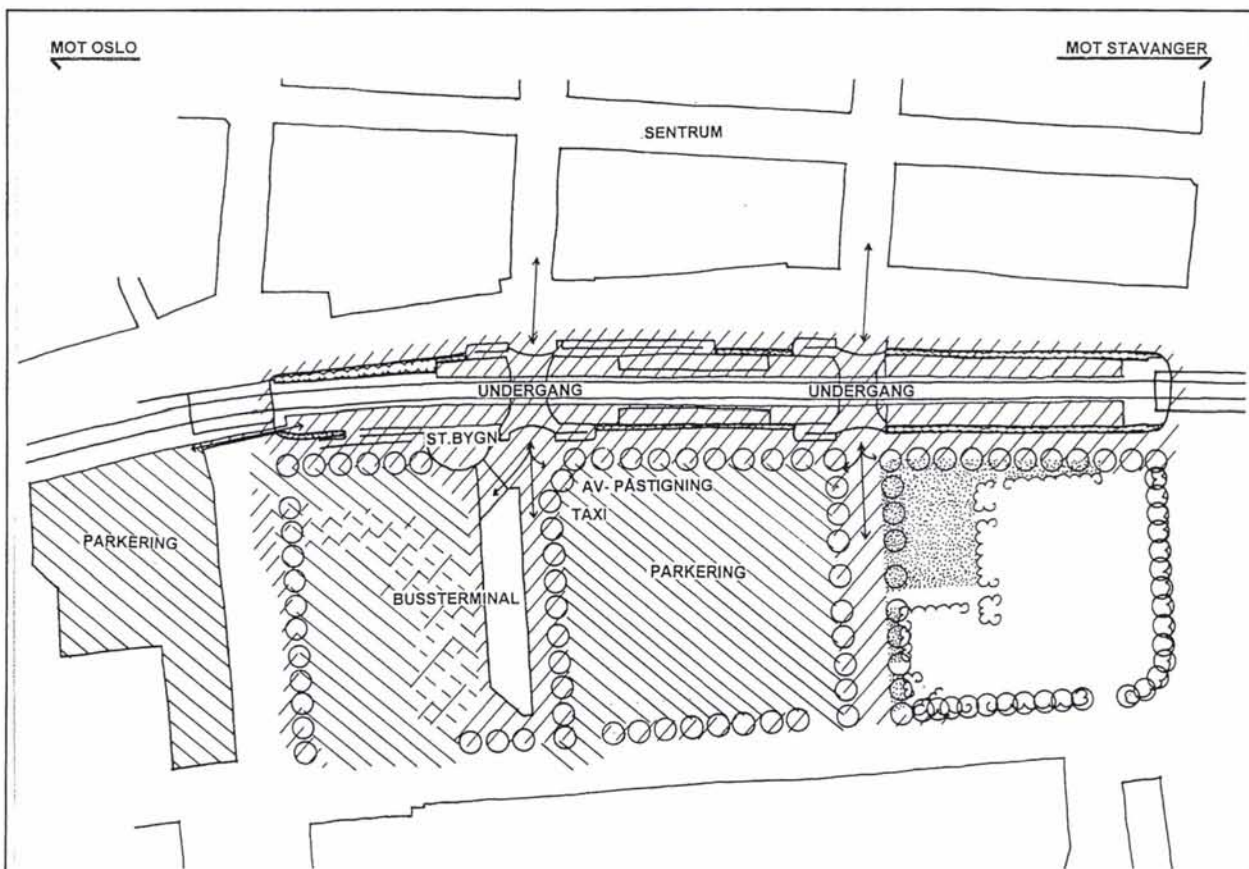
← →	ADKOMST STASJON.		VENTEROM M/ TOALETT
	TRAFIKKAREALER.	▼	INNGANG VENTEROM.
	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.		EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

DAGENS SITUASJON FOR SANDNES STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Identitet/informasjon

- Ny gjennomgang av all skilting med tanke på at det skal informeres om sporbruk på gateplan.



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.

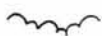
VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Trær, busker og plen)

NY VIKTIG TREREKKE

EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR SANDNES STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Stavanger stasjon

Kommune: Stavanger
Beliggenhet: Sentralt i Stavanger sentrum.

Spesielle forhold: Et typisk bystasjon med hoteller og rutebilstasjon i umiddelbar nærhet. Beliggenheten ved Breiavatnet er et miljømessig tilskudd.



Overordnet inntrykk

En moderne stasjon som har beholdt sitt 1950 talls preg som en diskret by bygning som skjuler plattform og sporområder fra byen. Bygningene har en plassering og høyde som passer fint inn i gate- og bybildet. Det er mye gjennomgangstrafikk forbi stasjonen.

Trafikkgrunnlag

85228 pr. år fjerntog
57278 pr. år regiontog
? Lokaltog

Atkomst- og trafikkarealer

Det er ikke skiltet til stasjonen fra omliggende veier og man bør være kjent i Stavanger for å finne frem. Foran stasjonen er det taxiholdeplass. Det er to taxiselskaper i Stavanger. Det er for få drosjeplasser ved inngang til stasjonen. På plattformområdet er det egen parkering for leiebiler. Overgangen tog – leiebil er derfor

Fotgjenger tilgjengeligheten fra Breiavannet kan bli bedre.

Oppholdsarealer

Stasjonens store venterom er et trivelig sted å oppholde seg. Der er noe få sitteplasser i forhold til antallet reisende på fjerntog. Antallet benker kunne vært øket. Det er kiosk og kafeteria i tilknytning til venteearealene.



enkel. Med bussterminal som nærmeste nabo er også overgangen for bussreisende godt ivaretatt.

Det er mulig å kjøre bil helt frem til godsinnleveringen som er plassert ved plattformforkant der det også finnes godsrom. Fra parkeringsareal på taket av bussterminal er det direkte atkomst til plattformene. Generelt er stasjonens tilgjengelighet meget god.

Plattformene på stasjonen er overdekket dels med plattformtak og dels med en veibro. Selv om det her både er reklamestativer med lys og armaturer, er stemningen noe dystert.

Lysarmaturene gir ikke tilfredsstillende lyskvalitet selv om nivået er høyt.

Stasjonsbygning

Stasjonsbygningene slik de fremstår i dag er bygget i perioden mellom 1958 og 1964. Restaurantfløyen er fra 1962. Bygningskompleksene er med sine enkle former typiske for sin tid. Vedlikeholdsstandarden er god.

Venterommet er stort og her er lagt godt tilrette med alle viktige

både med sporområder og byside. Hallen har derfor et behagelig stasjonspreg og heldigvis (enda) ikke noe varehus.

Det er ønske om å flytte billettsalget nærmere utgangen til sporområdet. Dette bør kunne skje uten å bryte den åpenhet og stramme karakter som ligger i det eksisterende bygget.



servicefunksjoner på plass: Toaletter, oppbevaring, godsmottak og billettsalg. Alle disse funksjoner befinner seg på ett plan.

De tilliggende kiosk- og kafefunksjoner forstyrrer ikke rommets åpne preg. Billettsalg og godsekspedisjon ligger også inne bak rommets vegg og hallen utgjør derfor en hel ubrutt form. Store sammenhengende vindusflater gir dagslys og kontakt

Et godt dynamisk informasjonssystem savnes. En hovedtavle eller monitorer som forteller om avgang og ankomst er nødvendig på en bystasjon av denne typen.

Andre bygg

Det er registrert et stort antall bygninger på stasjonen og stasjonsområdet. De fleste benyttes til driftsformål. Disse er ikke vurdert i dette prosjektet.

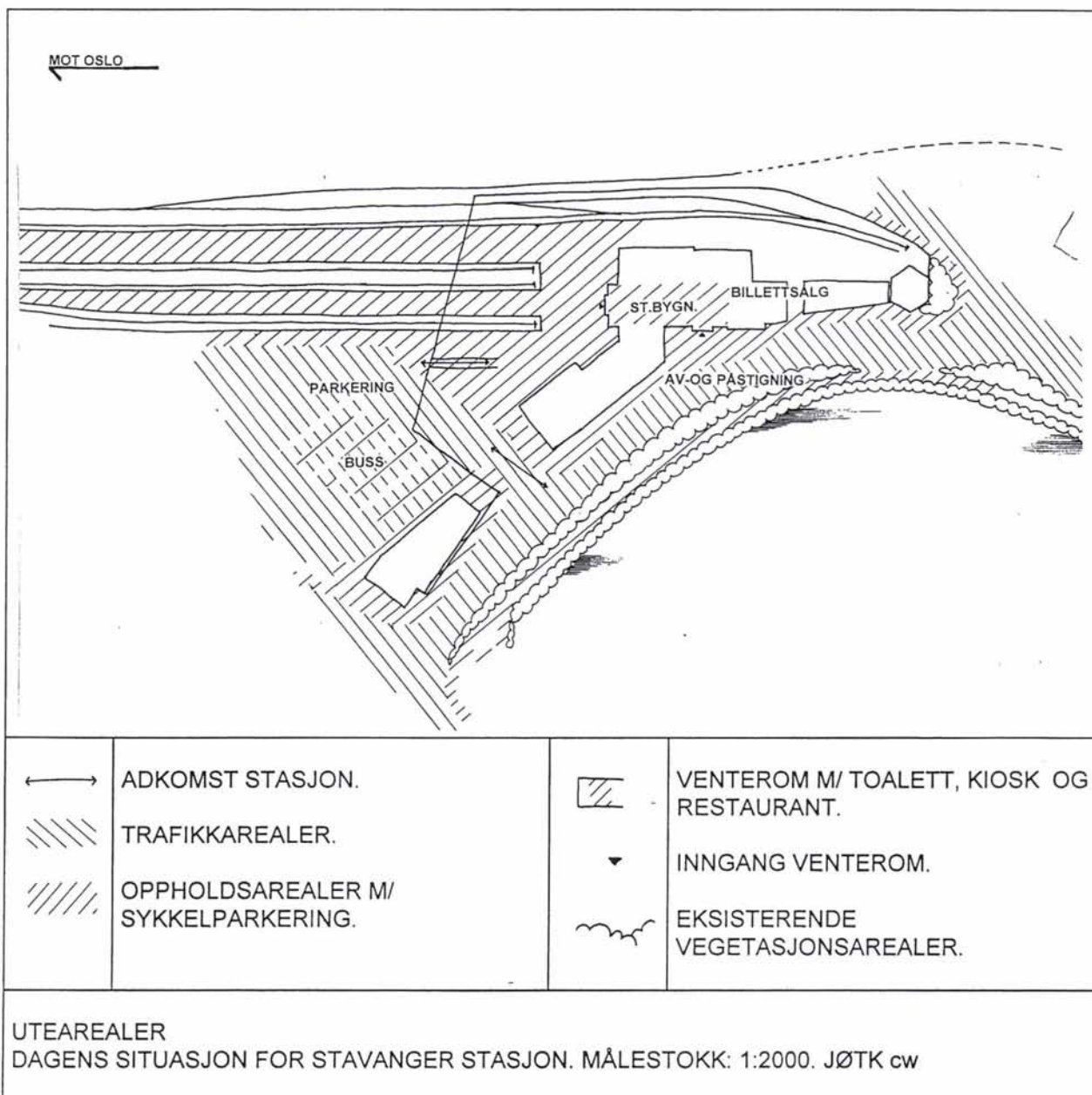
Tiltak Stavanger

Stasjonsbygning

- Bygging av nytt billettsalg
- Innredning med flere benker/sitteplasser for publikum.
- Teleslynge

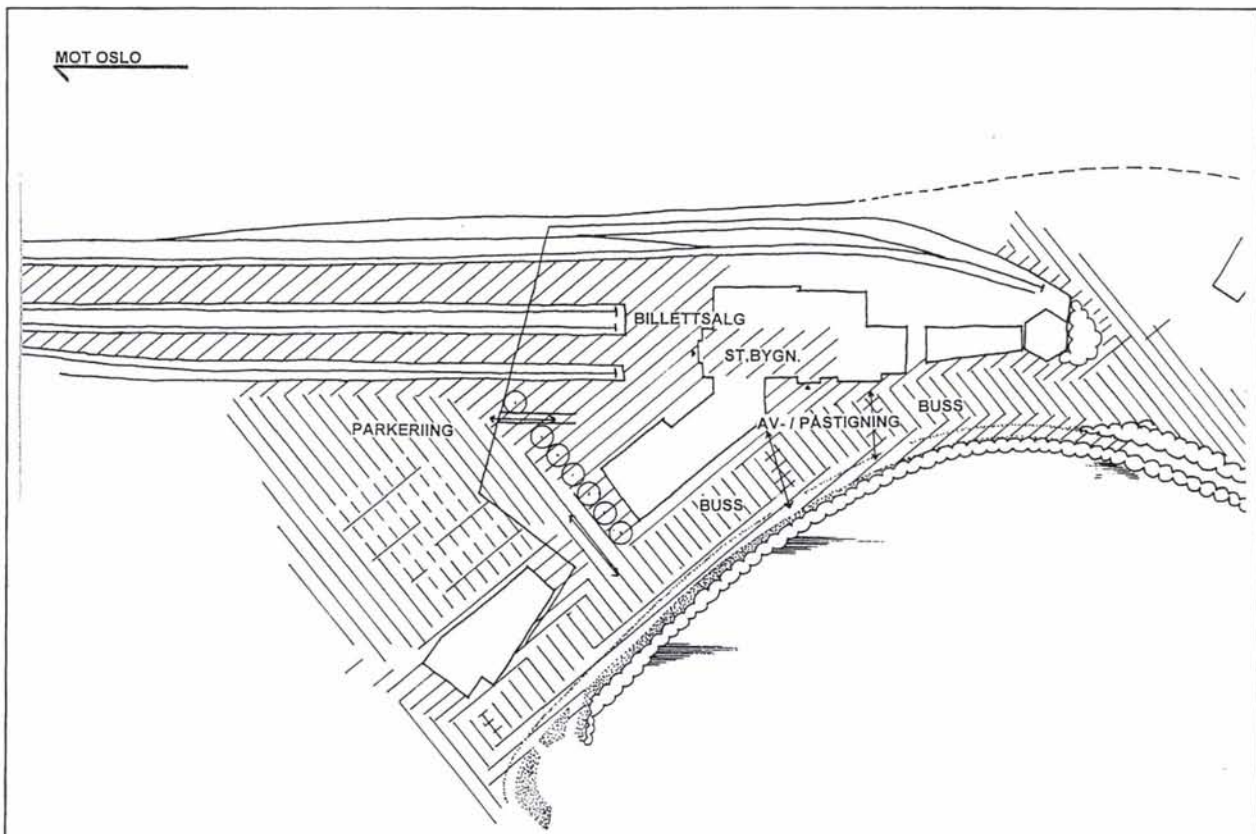
Trafikk- og oppholdsarealer

- Bedre forhold for drosjer
- Bedret skilting fra veier
- Standarden på utearealene forbedres
- Forbindelsen til Breiavannet bedres.



Identitet/informasjon

- Hovedtavle/monitor i venterom
- Blindeskriftmerking.



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.VENTEROM M/ TOALETT, KIOSK OG
RESTAURANT.

INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen,
busker og trær.)

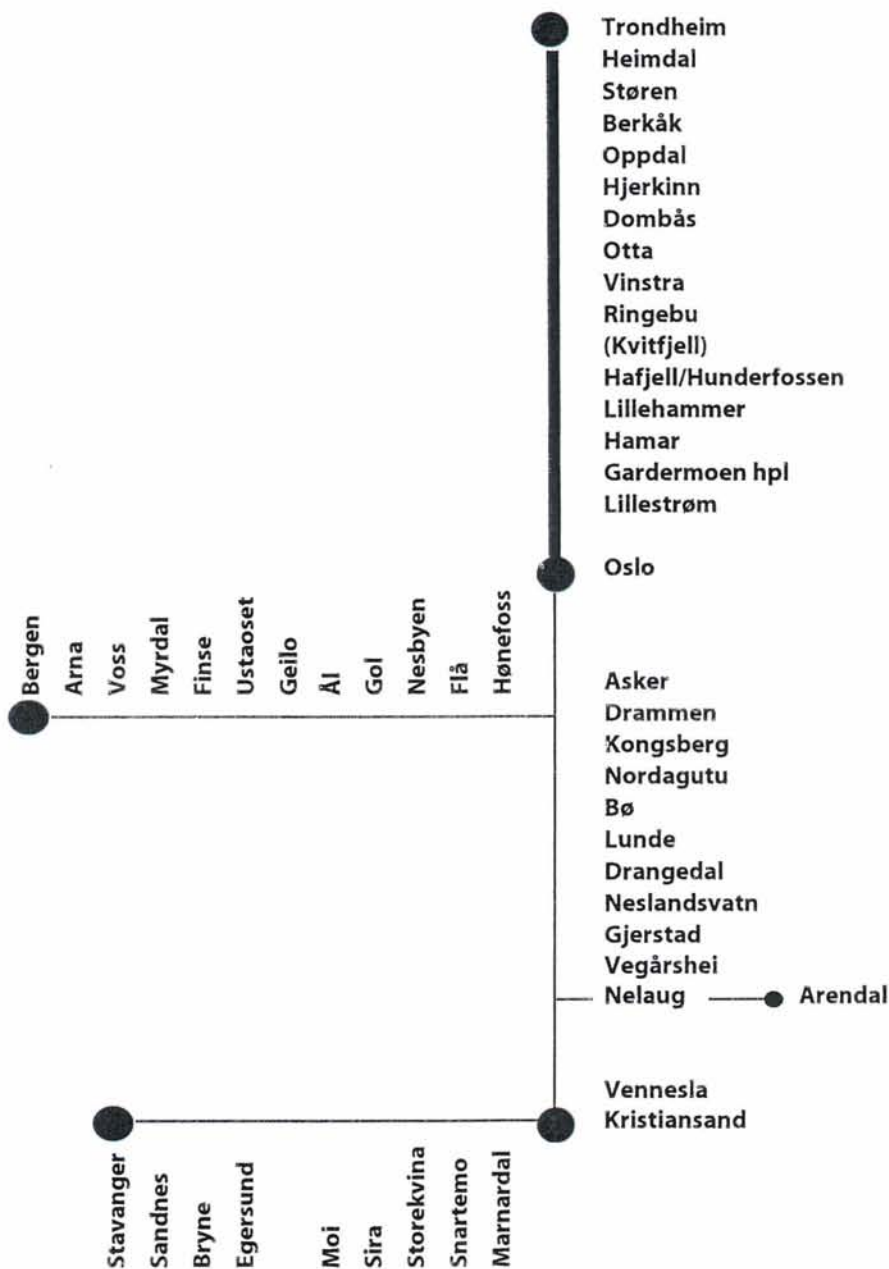
NY VIKTIG TREREKKE

EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.**UTEAREALER**

FREMTIDENS MULIGHETER FOR STAVANGER STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw
(I hovedsak basert på planer fra Stavanger kommune.)

Stasjonsregistrering

Nytt fjerntogkonsept - Dovrebanen



Navn _____

Rapportnr. _____

Oppdatert dato _____

Dovrebanen

Nytt fjerntogkonsept

Innholdsfortegnelse

- 1 Forord
- 2 Sammendrag
- 3 Rapport per stasjon

<u>Stasjon</u>	<u>Befaring</u>	<u>Rapportdato</u>
Trondheim	Sept 98	09.11.98
Heimdal	Sept 98	09.11.98
Støren	Sept 98	09.11.98
Berkåk	Sept 98	09.11.98
Oppdal	Sept 98	09.11.98
Hjerkinn	Sept 98	09.11.98
Dombås	Sept 98	09.11.98
Otta	Sept 98	09.11.98
Vinstra	Sept 98	09.11.98
Ringebu	Sept 98	09.11.98
Kvitfjell	Sept 98	09.11.98
Hafjell	Sept 98	09.11.98
Hunderfossen	Sept 98	09.11.98
Lillehammer	Sept 98	09.11.98
Hamar	Sept 98	09.11.98
Gardermoen		
Lillestrøm		

Forord

Denne rapporten oppsummerer en befarings i september 1998 på Dovrebanens største stasjoner. Arbeidet er knyttet til den forestående utvikling av stasjonene som vil finne sted i forbindelse med at nye tog settes i drift på strekningen. Det nye fjerntoget skal ha hyppigere avganger enn dagens ekspressvog og vil bety en stor forbedring for publikum. For å forbedre reiseopplevelsen og service må også stasjonene gjennomgå med tanke på tiltak.

Det vesentlige formål med å utvikle stasjonene er å bedre tilgjengelighet, ivareta kunders behov for service og informasjon samt å utvikle eiendommer og bygg i samsvar med trafikk- og arealmessig potensiale. Befaringene danner i den forbindelse et planleggingsgrunnlag der tiltakene for hver stasjon blir redegjort for og begrunnet. Prosjektgruppen har vurdert stasjonene etter en felles mal, men der også stedstypiske forhold er tatt med. Hovedsaker i denne vurderingen har vært: Arealbruk, atkomstsituasjon, landskapsmessig behandling, generell orden, publikumsinformasjon og bygningenes bruksfunksjonelle kvaliteter. Planer for endret sporbruk og utbedring av plattformer er tatt med i tiltakspakken.

Befaringene er gjennomført på oppdrag fra NSB Persontrafikk. Representanter fra de aktuelle regioner innen Jernbaneverket har deltatt og gitt bidrag med ideer og aktuelle planer. Ønsker om plattformheving og sporomlegging samt ny sporbruk er tatt med. Samlet vil tiltakene dersom de blir gjennomført kunne bety en stor standardforbedring og gjøre stasjonene til viktige knutepunkter i lokalmiljøene.

Prosjektleder er overingeniør Tanja Kleive Guettler. Prosjektmedarbeidere er landskapsarkitekt Christian Wesenberg og designer Ivar Jørgensen.

NSB BA Eiendom/Utvikling
Desember 1998.

Sammendrag

Befaringer og møter med Jernbaneverket er utgangspunkt for de tiltaksforslag som her foreligger. Rapporten er et arbeidsdokument for planlegging av bedre jernbanestasjoner der kundeservice er sentralt. Den er også et grunnlag for videre drøftelser med Jernbaneverket, NSB Persontrafikk og andre som må involveres i denne varierte tiltakspakken.

Registreringen omfatter bystasjonene: Trondheim, Hamar og Lillehammer. Disse har vært gjennom store utbygginger i de senere år. Stasjonsbygningene er renoveret og bygget ut med bedre kundeservice. Parkeringsforhold og overgangene til buss og taxi er blitt betydelig bedret på disse stasjonene.

Ett fellestrekk ved de mellomstore tettstedstasjonene er at de har bussforbindelser til et stort omland. Ekspressbusser benytter også enkelte steder stasjonene som stoppested. Dermed er de blitt viktige knutepunkter, noe som ikke alltid gjenspeiles i arealdisponering og bygningenes fasiliteter.

Strekningen har også tre mindre holdeplasser bygget spesielt for kunder innen fritidssegmentet. Kvitfjell, Hafjell og Hunderfossen. Disse er vurdert utfra lavere krav til komfort og service. Men også her trengs det utbedringer selv om trafikken er liten og årstidsbetenget. Disse holdeplassene vil ikke være aktuelle for stopp av krengetoget.

Dovrebanen har flere bygninger på verne- og fredningslisten enn andre strekninger. Stasjonene på høyfjellet er de mest kjente. Stasjonsbygningene på Sel, Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua er fredet. Dovrebanen har også mange bygg på vernelisten. Stasjonsbygg som er med i rapporten og som har frednings- eller vernestatus er: **Hjerkin, Hamar, Lillehammer og Berkåk**. Felles for samtlige stasjoner på strekningen er imidlertid at de er tidstypiske og at eventuelle ombygginger må skje med respekt for bygningenes egenart og omgivelser.

Hver stasjon er beskrevet med de feil og mangler og med de muligheter til forbedringer det ligger tilrette for. Noen tiltak er spesielle og forekommer på få stasjoner mens andre er fellesløsninger for hele strekningen eller for de fleste stasjoner. Sporomlegging, utbedring og heving av plattformer er spesielle tiltak som tilpasses den enkelte stasjon. Oppbyggingen av et dynamisk informasjonssystem vil på den annen side være eksempel på tiltak som må planlegges felles for flere stasjoner.

De viktigste stedsavhengige tiltak er:

- Fjerning av reklameskilt og ukurant skilting på fasader.
- Oppussing av venterom.
- Flere steder bør utearealene omdisponeres slik at de ivaretar tilgjengelighet, service og estetiske opplevelser.
- Enkelte stasjonsbygninger trenger utvendig maling og rutinemessig vedlikehold. Fargevalg skal gjøres med utgangspunkt i stasjonenes byggeår.
- På et antall stasjoner er plattformene lave og bør heves til ny standard.
- Skilting til stasjonene fra omliggende veier bør enkelte steder bli bedre.

De viktigste tiltak som vil kreve fellesløsninger er

- De større stasjonene bør bli tilrettelagt for sisteleddprosjektet. (Salgsmateriell i forb. med skrankesalg.) I denne forbindelse bør det utvikles et bedre system for brosjyrer og annet informasjonsmaterieell som kan benyttes i venterom.
- På de større stasjoner bør det være et dynamisk informasjonsanlegg, der løpende informasjon om avganger blir gitt.
- Det bør tas ut en produktrekke bestående av benk, søppelkasse, lysarmaturer og sykkelstativ.
- Det må lages skiltplaner innen det nye designprogrammet for samtlige stasjoner. I dette prosjektet må også inngå identitetssøyler der driftsselskap og/eller togprodukt profilerer seg.
- Materialbruk benyttet på utearealer bør ha enhetlig preg. Det bør tas ut produkter for gangveier, kanter/avgrensninger, parkering, plattformforkanter, ramper osv.
- Det bør etableres systemer for istandsetting og skjøtsel av eksisterende utemiljø på stasjonene.

For å kunne styre og material- og utstysrbruk bør det lages en formingsveileder for strekningen. Et slikt verktøy vil være nyttig i all fremtidig prosjektering.

Trondheim stasjon

Beliggenhet: Bystasjon, ved havneområde

Spesielle forhold: Fjerntog og lokaltog.

Overgang til Trønderbanen. Stor rutebilstasjon bygget inntil stasjonsbygningen.



Overordnet inntrykk

Stasjonen er utviklet til et stort og viktig kollektivknutepunkt i byen. Den siste utvidelsen med rutebilstasjonen i 1995, ny langtidsparkering samt forplass med nye atkomstgater har gitt hele området et nytt preg. Innvendig svekkes imidlertid inntrykket av for mye reklame i soner for viktig trafikkinformasjon.

Trafikkgrunnlag

1,16 mill av- og påstigninger pr år.

Atkomst- og trafikkarealer

Det er trafikkskilt i byen som henviser til stasjonen. Den er ellers synlig og et stort vingehjul er montert på den eldste bygningen. Den nye busstasjonen ligger inntil jernbanestasjonen og kundene kan gå overdekket mellom tog og buss. Veiforbindelsen til stasjonsområdet går over kanalbro frem til plass foran

Alle sykler var i bruk ved befaringsstidspunktet. Kiss-and-ride ligger noe lenger unna, med dette må også sies å være godt ivaretatt. Hurtigbåter fra Fosen Trafikklag er flyttet til piren pga. jernbanebroen. Det er taxi- og sykkelstasjon dit.



busstasjon. Inngangen til jernbanestasjonen ligger noe til side for denne aksen. Det planlegges en ny bro fra Ravnkloa til stasjonen.

Lokalbussene fra Trondheim trafikklag stopper ikke ved stasjonen. Det er i hovedsak fjerntrafikkbussene som benytter terminalen. På taket av den nye busstasjonen er det langtidsparkering. Den er sjelden full. På forsiden av stasjonsbygningen er korttidsparkering (1/2 time). Taxiholdeplass ligger sentralt ved inngangen. Sykkelparkering er også plassert sentralt. Syklene tar en relativ stor plass fra fortau og begrenser bilatkomsten. Her er det utleie av bilsykler hvilket er meget populært.

Oppholdsarealer

Området foran stasjonen er nyrenovert og fungerer godt som vrimleareal. Det er, som for de fleste større bystasjoner, gjort lite for opphold utendørs. Inne i stasjonshallen og i det nye bussbygget er det derimot benker og kafeer. Bussterminalen byr på de hyggeligste omgivelser, dersom man da ikke er tiltalt av visuell støy og velger NSBs' toghall som adspredelse. En stor jernbanecafe er også et alternativ.

Plattformene er lave og bør heves. De bør også gjennomgå med tanke på en bedre møblering der både skilt og annet publikumsutstyr gjennomgår en fornyelse. Plattformtakene bør forlenges.

Stasjonsbygning

Den opprinnelige stasjonsbygningen er sekundær når det gjelder kunde og trafikkbehandling. Huset som er fra 1880-årene har gjennom historien mistet mange av sine karaktertrekk og dermed sitt preg som monumental og dominerende bygning. Den sidestilte nye fløy i betong med dagens inngangsparti fra slutten av 1960-årene samt bussterminalen reduserer det

et fullstendig dynamisk informasjonssystem med hovedtavler, monitører og sporanvisere.

Det meldes om hærverk på toalettene. Låsing av disse i perioder eller bedre overvåkning bør drøftes. Andre oppussings- eller vedlikeholdsbehov er ikke nevnt.



opprinnelige byggets betydning som trafikkområde.

Toghallen har relativt nye skranke, benker og hovedtavler for ankomst og avgang. Et stort antall reklameplakater i format A0 er montert på bærebjelker i hallen. Dette sammen med diverse kampanjer fra Persontrafikk gir hallen et urolig preg der budskapene lider drukkingsdøden. Viktig trafikkinformasjon lider mest under dette. Ingen skilt i dette området følger NSBs designprogram. Ved planleggingen valgte man bevisst en avvikende skrift- og skilttype for å samkjøre det visuelle uttrykk med bussterminalen. Stasjonen har forøvrig

Rampene opp til plattformene er meget bratte og vil være vanskelig å forsere med bagasjetralle. De tilfredsstillende heller ikke kravene i Byggeforskriften når det gjelder tilgjengelighet for funksjonshemmede. Stasjonen har toalettanlegg tilpasset rullestolsbrukere. Selv med de bratte ramper kan den sies å ha trinnfri atkomst til plattform.

Andre bygninger

Vurdering av annen bygningsmasse på stasjonen er ikke aktuelt innen prosjektet.

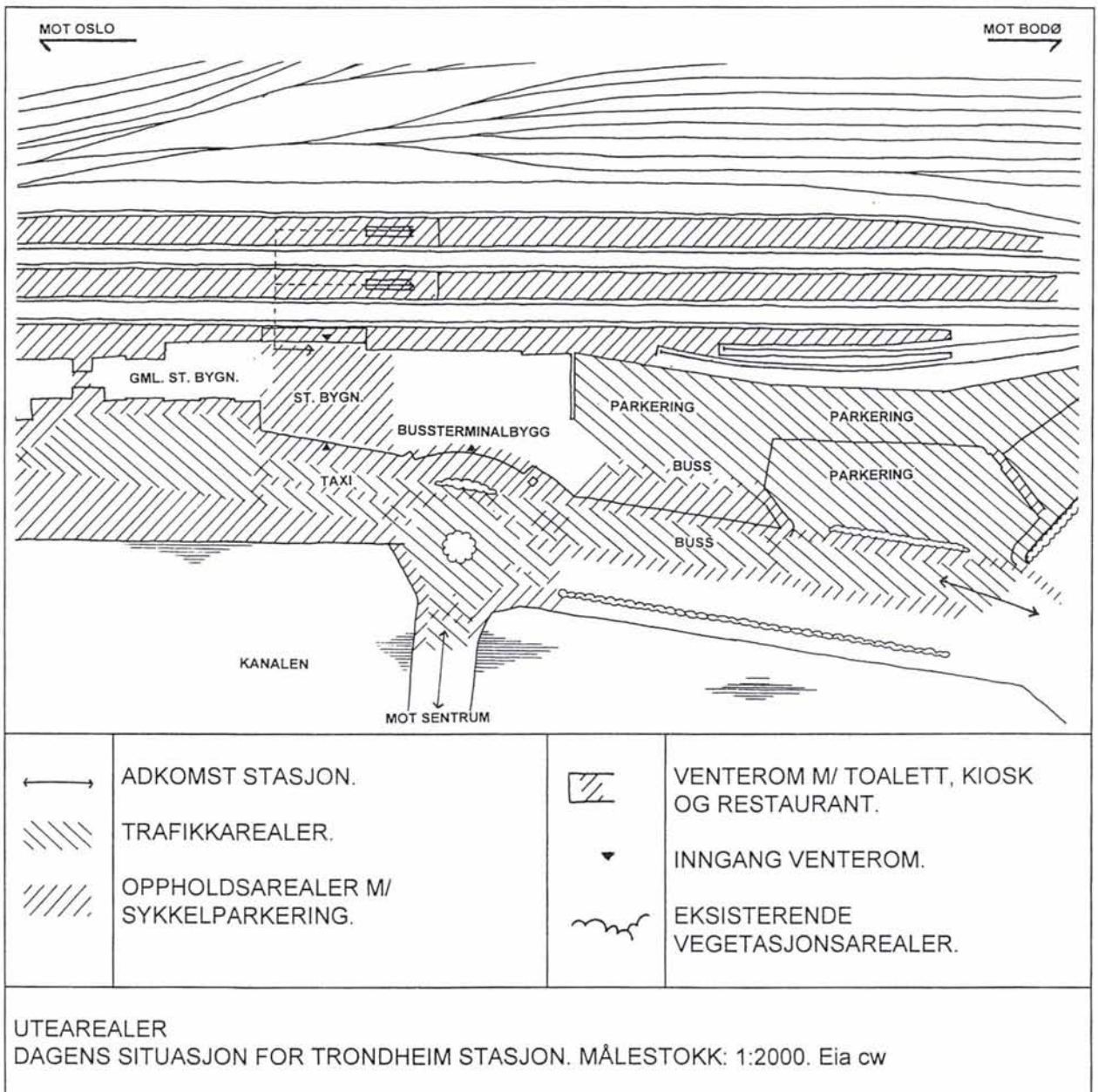
Tiltak Trondheim

Stasjonsbygning

- Overvåkning eller sikringssystem for toaletter.
- Redusere omfanget av reklame i stasjonshallen og i undergang.
- Bedre belysningen i undergang.
- Fjerne eller flytte spilleautomater.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Plattformen heves.
- Plattformtak forlenges.
- Stigningsgraden på ramper til plattform reduseres.
- Det tas ut ny produktrekke for publikumsutstyr (benker, søppelkasse og askebeger)
- Flytte eller etablere ny sykkelparkering.
- Forbedre plattformer med bedre møblering i oppholdssoner.

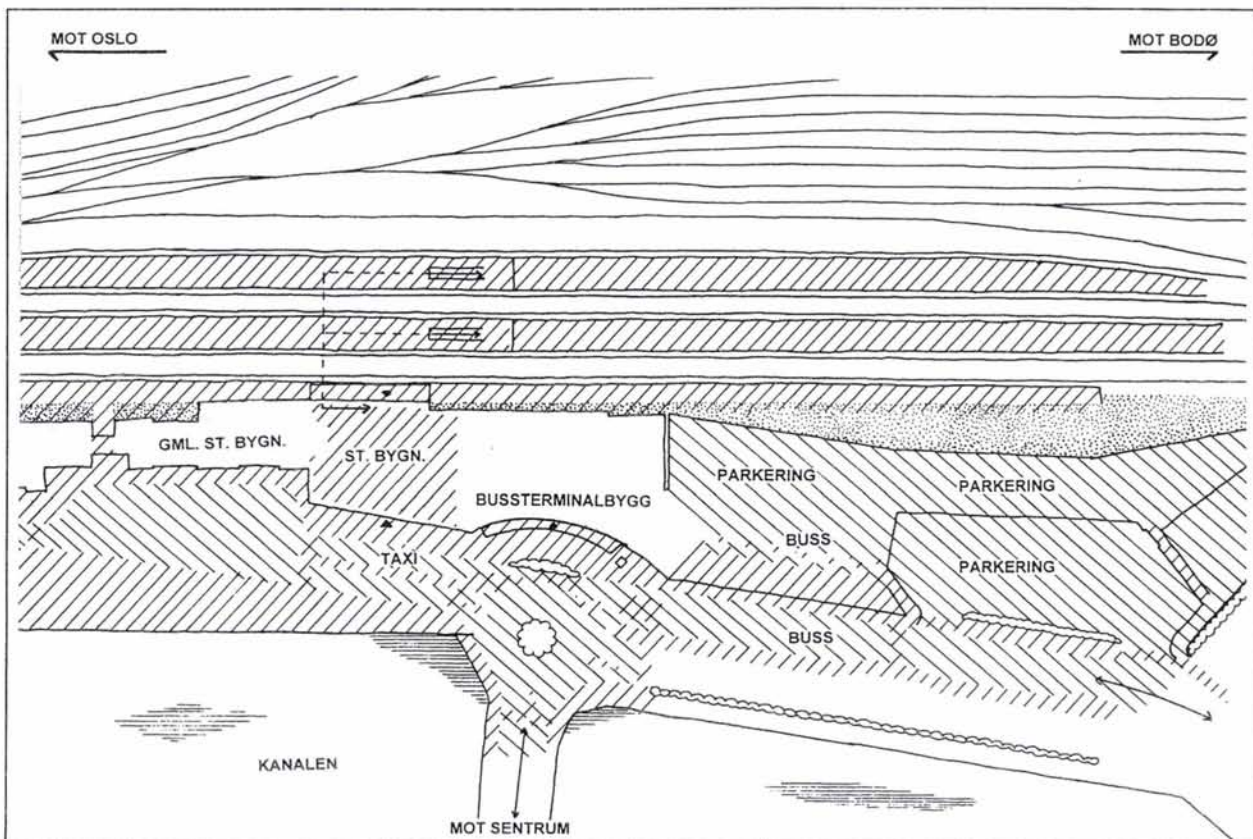


Identitet/informasjon

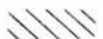
- Vingehjulsmerke på stasjonsbygning tas ned.
- Tydelig markering av inngangen til stasjonen er viktig. Det bør monteres en belyst pylon ved dørene.
- Nytt designprogram gjennomføres i NSBs områder.
- Dynamisk informasjonsbærere skiftes gradvis ut.
- Det tilrettelegges for Sisteledd-prosjekt (Persontrafikk).

Andre planer

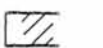
- Bygging av ny sideplattform med forlengelse av publikumsundergang. (JBV)
- Gangbro over kanalen.
- Vurdere ny innsjekkingsløsning i forbindelse med nytt fjerntogkonsept.



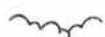
ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.VENTEROM M/ TOALETT, KIOSK OG
RESTAURANT.

INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Plen, busker og trær.)EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMtidENS MULIGHETER FOR TRONDHEIM STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Heimdal stasjon

Kommune: Trondheim

Beliggenhet: Ved
tettsted/drabantby

Spesielle forhold: Lokaltogstasjon
med bussholdeplasser.



Overordnet inntrykk

Et ryddig og meget velordnet stasjonsområde. Både bygg og utearealer nylig utbedret og oppgradert.

Trafikkgrunnlag

126000 pr. år

Atkomst- og trafikkarealer

Atkomst for bilister, bussreisende og fotgjengere ligger langs gaten slik at det er lett å få oversikt. Det er lett å finne parkeringsplass og god tilgjengelighet til disse. I kantene rundt parkerings- og bussholdeplass er det opparbeidet bed beplantet med busker og enkelte trær. En del av disse er skadet og må skiftes ut.

Prinsippene for denne løsningen bør tjene som eksempel for andre stasjoner.

Et stort kampanjeskilt ute på atkomstplassen, og en skjev trafikklysstolpe er små negative detaljer i et ellers godt stasjonsmiljø.



Parkeringsplassene er merket og godt skiltet. Det er gratis å parkere og det er ikke fullt ved befaringsstidpunktet.

Bybusser fra Trondheims trafikkselskap stiller opp på den andre siden av stasjonsbygningen. Mere sentralt ligger taxiholdeplass. En klar funksjonsdeling i adskilte atkomstsoner langs veien gir fotgjengere den beste plassen i front av bygningen.

Oppholdsarealer

Det er benker for publikum både på forplassen og langs bygg på hovedplattform. Forplassen er belagt med betongsten som brytes av fire nyplantede trær og en telefonautomat.

På øvrige arealer er det asfalt. Plattformene på stasjonen er lave og har ikke inngått i det store renoveringsarbeid.

Stasjonsbygning

Bygningen som er bygget i 1961, er nylig pusset opp utvendig. Byggeteknisk virker den uten feil og mangler.

Reklamerammer og nye veggarmaturer er montert på fasade. All skilting på fasade er ellers i korrekt design.

Venterommets åpningstider fremgår av tekst på inngangsdøren. Stasjonen er prøvested for sisteleddprosjektet der markedsføring av togreiser skjer i selve salgssituasjonen. Stasjonen og særlig venterommet gir en god ramme for løsningene som her er valgt.



Innvendig er det foretatt noen endringer av planløsning med nytt billettsalg, venterom og toaletter. Løsningen er åpen og materialbruken smakfull. Begge toaletter er tilpasset rullestol. Det er kun trinnfri atkomst til venterommet via plattformensiden. Alle publikumsarealer er imidlertid på ett plan.

Andre bygninger

I bygningsregistreringen er medtatt et godshus. Det er ikke aktuelt å vurdere dette som del av stasjonsutviklingen på området. Andre bygninger er ikke vurdert under befaringen.

Narvesen har en pent tilpasset kiosk på området.

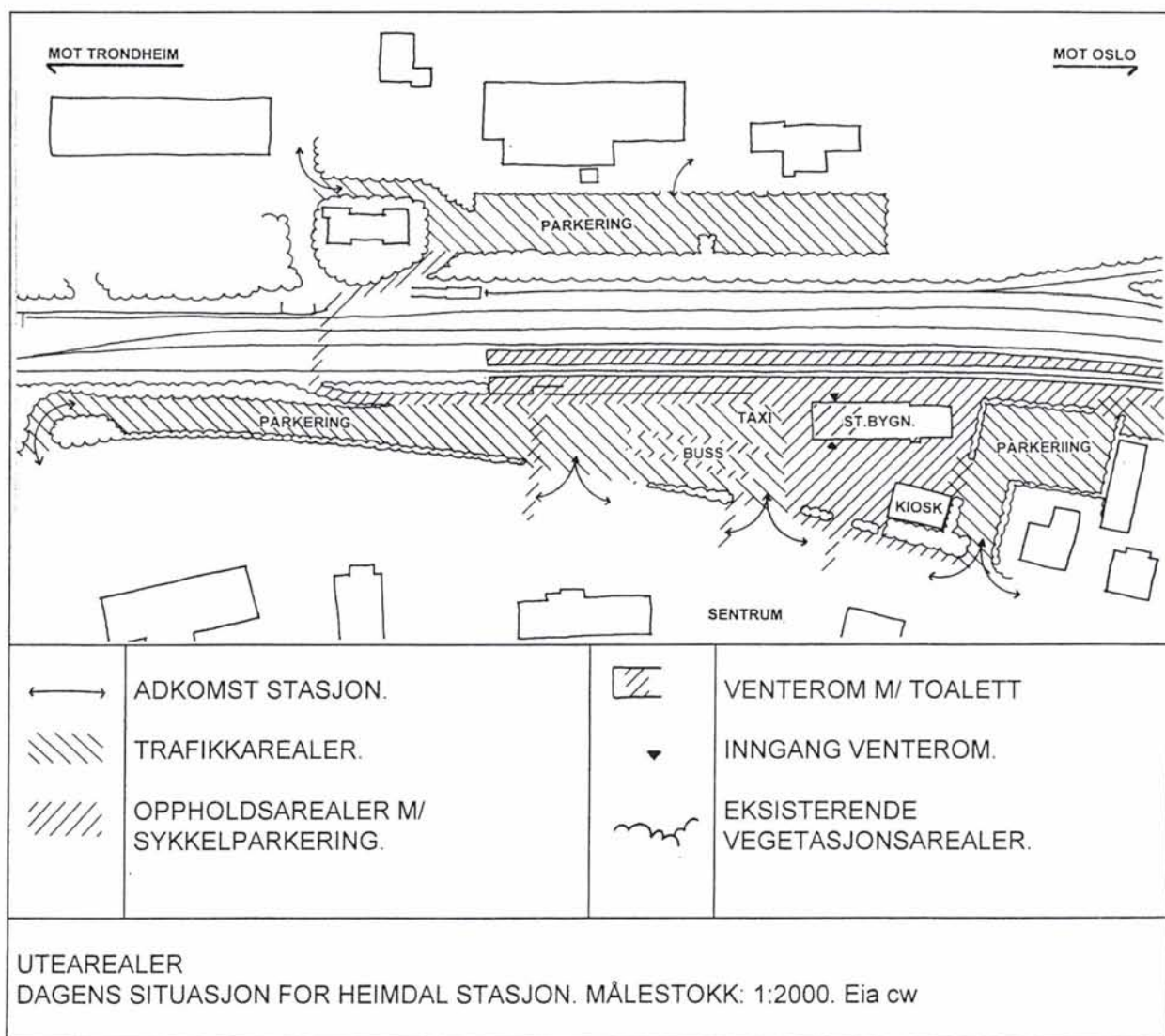
Tiltak Heimdal

Stasjonsbygning

- Reklameplakater på fasade bør fjernes i henhold til generelle retningslinjer fra NSB Design.

Trafikk og oppholdsarealer

- Plattformheving er aktuelt. Bedre oppholdsforhold på plattform.
- Det drøftes om en undergang til boligfeltet kan bygges, i såfall med samarbeidende aktører for eks. kommunen.
- Det mangler sykkelstativer.
- Istandsetting av grøntarealer ved utskifting av skadde og døde trær.

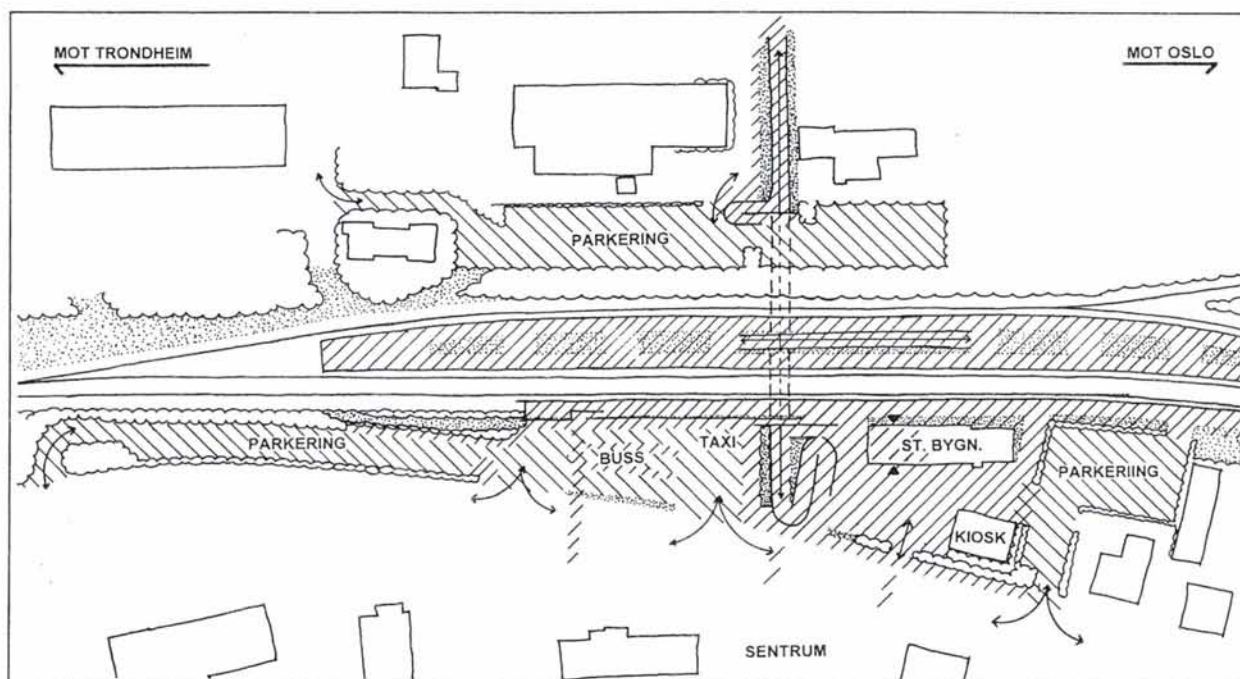


Identitet/informasjon

- Stasjonen er godt skiltet. Identitetspylon er aktuelt.
- Antallet skilt ved parkeringsplass kan reduseres.
- Evaluering av Sisteledd-prosjektet

Andre planer

- Ikke registrert andre planer.



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.VENTEROM M/
TOALETT

INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Plen, grasbakke, busker og trær.)EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR HEIMDAL STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw
(Utdrag basert på planer fra Voll Arkitekter AS.)

Støren stasjon

Kommune: Midtre Gauldal

Beliggenhet: Litt nord for tettsted.

Spesielle forhold: Lokaltogstasjon
og fjerntogstasjon



Overordnet inntrykk
Stasjonsbygning og nære
trafikkarealer trenger istandsetting.
Arealene ligger godt til rette for
utbedring.

Trafikkgrunnlag
46000 pr. år

Atkomst- og trafikkarealer

Stasjonen ligger langs vei. Den er i seg selv tydelig, men merkingen fra riksveien er dårlig.

Deler av sentrumsområdet er omfattet av en nylig bygget miljøgate. Stasjonsområdet er ikke en del av dette.

Oppholdsarealer

Nord for stasjonsbygningen er det en stasjonspark. Plen og annen vegetasjon er pleiet. Her er også flaggstang og benker. Parken fremstår som et fint tilskudd i de ellers litt grå omgivelser.



Selv om parkering foregår på en gruset plass, og kunne vært bedre organisert, er det lett å finne bilplass. Noe udisiplinert parkering forekommer derimot. Et nytt uteanlegg er planlagt. I planene har parkering fått en for dominerende plass mot sentrum.

Det er bussforbindelser til stasjonen fra Røros og Oppdal, men bussene har heller ingen fast oppmerket plass. Lokaltog fra Røros og Trønderbanen er viktige for trafikken i området.

Det er benker og søppelkasser langs stasjonsbygningen på hovedplattform.

Hovedplattform har 0,35 m høyde. Mellom- plattform er delvis 0,35 m og delvis ny med 0,57 m høyde. Plattformene er for korte til å dekke nattogenes lengde.

Stasjonsbygning

Den opprinnelige bygningen har byggeår 1941, men ble bygget ut med full 2 etg. og forlenget i årene 1952 - 1954.

Bygningen skjemmes av dårlig vedlikehold av fasade, reklameplakater og en del ukorrekt skilting. Taket er uten synlige skader og nedløpsrør er nye.

Bygningen er ikke fullt utnyttet og det er dermed enkelte ledige lokaler. Det er utarbeidet et forslag til innvendig ominnredning. TXP har fortsatt behov for plass, så planene er foreløpig ikke gjennomførbare.



Billettsalg og venterom er åpent, interiøret er velholdt, men diverse markedsføringsmateriell fra NSB og andre virker noe påtrengende.

Det er ikke tilgjengelighet for funksjonshemmede verken til venterom eller til toalett. Venterommet har teleslynge.

Andre bygninger

En garasjebygning som ligger med innkjøring fra hovedplattform bør fjernes.

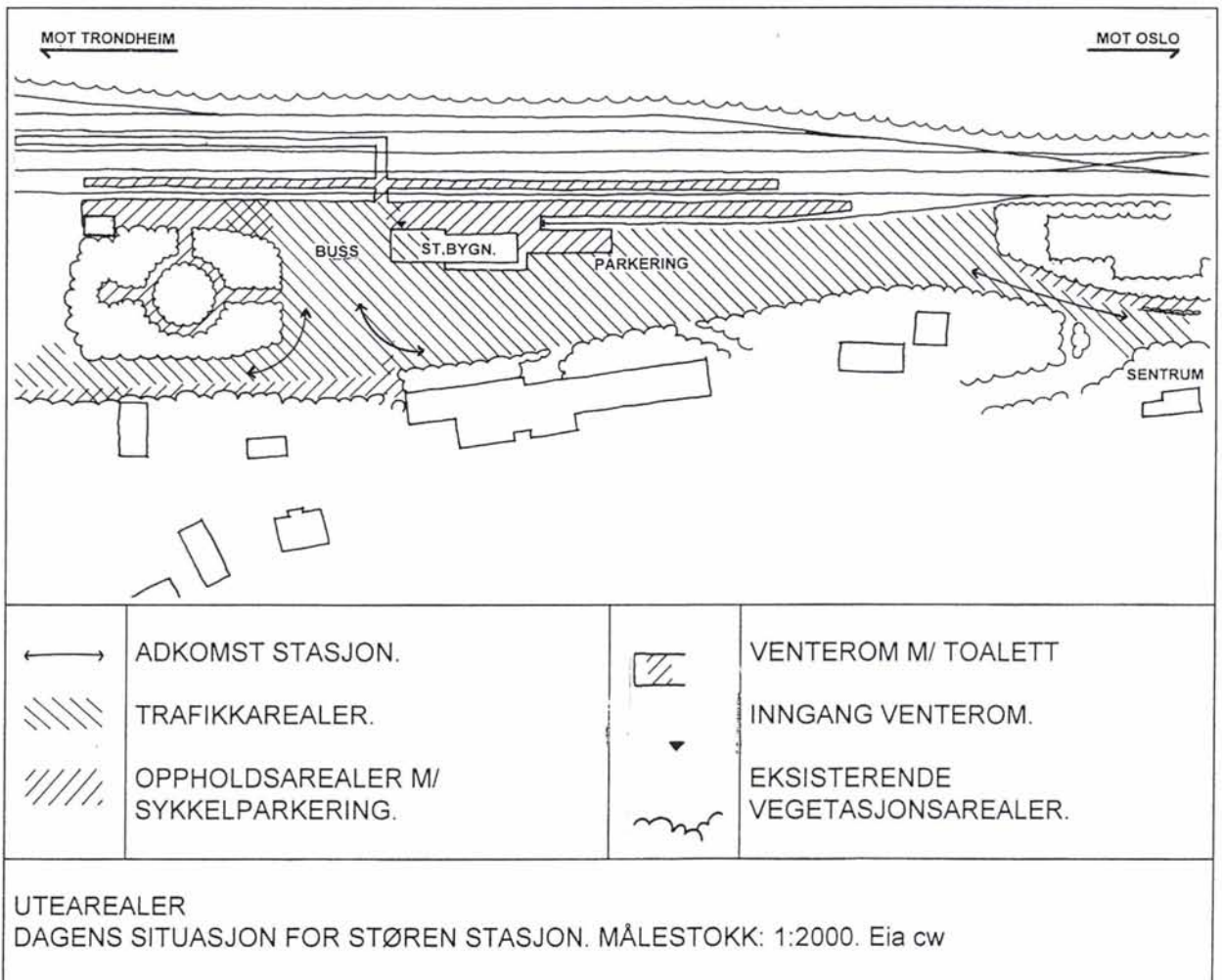
Tiltak Støren

Stasjonsbygning

- Utvendig maling
- Reklametavler på fasade fjernes i henhold til generelle retningslinjer
- Korrekt skilting av fasade med stedsnavn og henvisning til billettsalg.
- Innredning av HC - toalett
- Rampe ved inngang til venterom.
- Generell oppussing av venterom.
- Billettbetalingssystem med magnetstripeleser

Trafikk- og oppholdsarealer

- Forlengelse av "miljøgate" til områdene rundt stasjonen.
- Opparbeidelse av parkeringsanlegg og buss stoppested i forbindelse med ny utendørsplan. Parkeringsplass bør opparbeides. Beste beliggenhet er på nordside av stasjon.

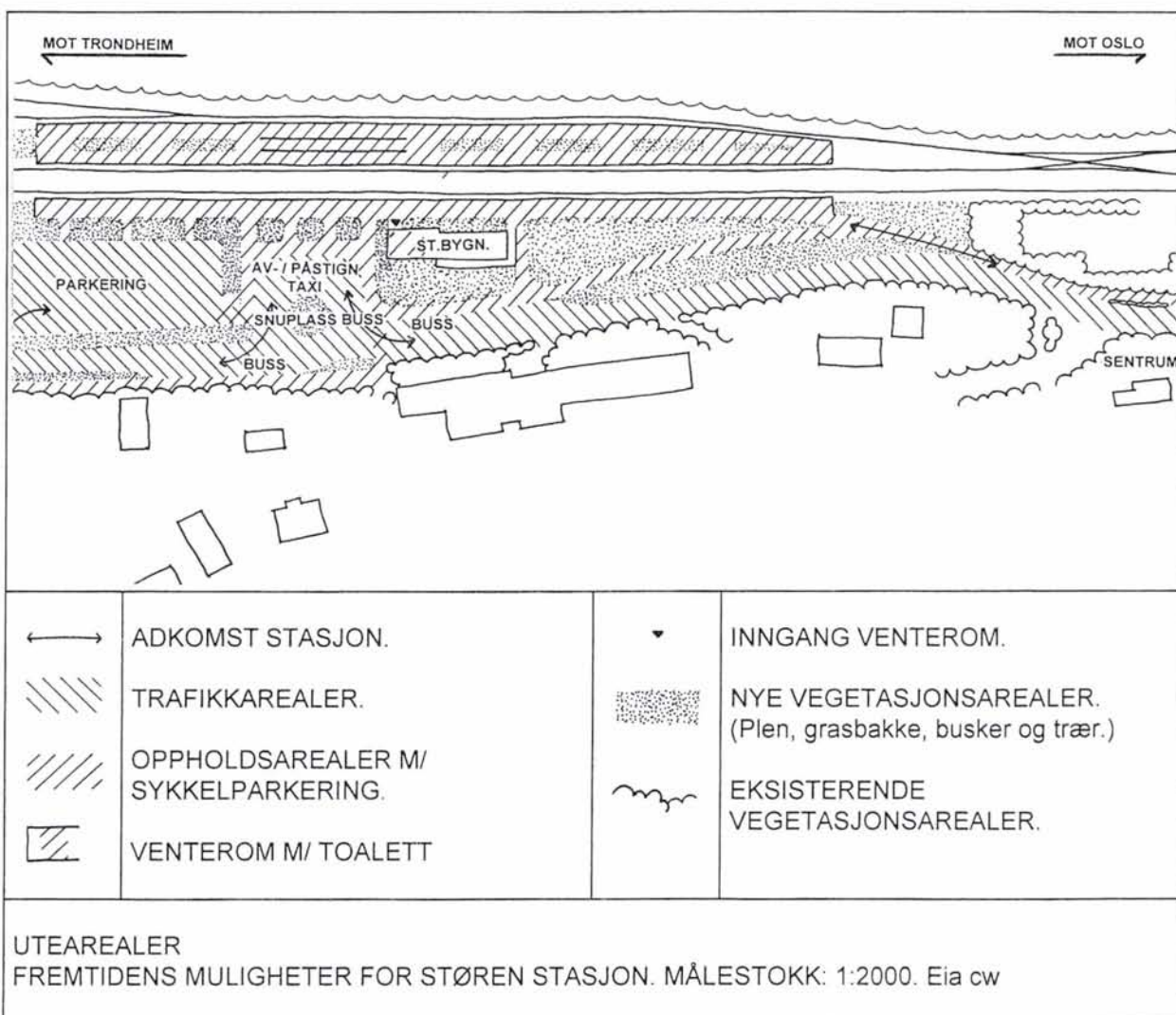


Identitet informasjon

- Bedre skilting inn til stasjonen
- Utarbeidelse av skiltplan for hele stasjonsområdet.
- Identitetssøyle (pylon)
- Det tilrettelegges for Sisteledd-prosjektet

Andre planer

- Etablere miljøgate til sentrum. Se dette sammen med planer for å utvikle stasjonens utearealer.
- Utarbeide hovedplan for stasjonen (JBV)



Berkåk stasjon

Beliggenhet: I dalside ved tettsted
Spesielle forhold: Bussforbindelse
til omliggende steder og til
Trondheim – Oppdal.
Kommune: Rennebu.



Overordnet inntrykk

Stasjonen ligger på en stor gruslagt plass. Stasjonsbygningen ligger monumentalt på en høyde og er omgitt av vakker natur uten forstyrrende veitrafikk.

Trafikkgrunnlag

20 000 pr. år

Atkomst- og trafikkarealer

Det er skiltet til stasjonen fra hovedvei. Veien til stasjonen er i dårlig forfatning og bør utbedres. Stasjonen har ikke faste opparbeidede parkerings-plasser og det er noe tilfeldig parkering på området.

Med en relativt liten trafikk kan det muligens drøftes hvor viktig det er å

tillegg til stasjonsparken tilbudet utendørs. Benkene i et slikt anlegg bør ha lik design. Stasjonens venterom er åpent selv om billettsalget er stengt.

Stasjonens hovedplattform er 0,35 m høy.



etablere store flater til parkering. Av hensyn til sikkerhet og den trafikk med bil og buss som faktisk forekommer, er et bedre parkeringsanlegg likevel ønskelig.

Oppholdsarealer

På sydsiden av stasjonsbygningen er det et stort areal med plen, grusganger og buskvekster. En slik intakt stasjonspark er sjelden og bør holdes i hevd ved restaurering og regelmessig vedlikehold. Benker langs bygg på plattform utgjør i

Stasjonsbygning

Bygningen er tatt ut for vern i henhold til listen utarbeidet av NSB og Riksantikvaren. Den er bygget i 1921 og tegnet ved NSBs arkitektkontor.

I hovedsak er den godt vedlikeholdt, men har enkelte partier der maling flasser av. Foto fra 1981 viser at bygningen var malt

Andre bygninger

Godshus er omgjort til garasje og er malt i samme farge som stasjonsbygget.



i en rød farge, dagens farge er en noe mørk oker.

Det er ikke trinnfri atkomst til venterommet. Toalettene er ikke tilpasset rullestolsbrukere. Skranken som ikke er i funksjon bør lukkes på en måte som tar hensyn til interiøret.

I 2. etg. er det leilighet som disponeres av driftsfolk. Der er det også spiserom.

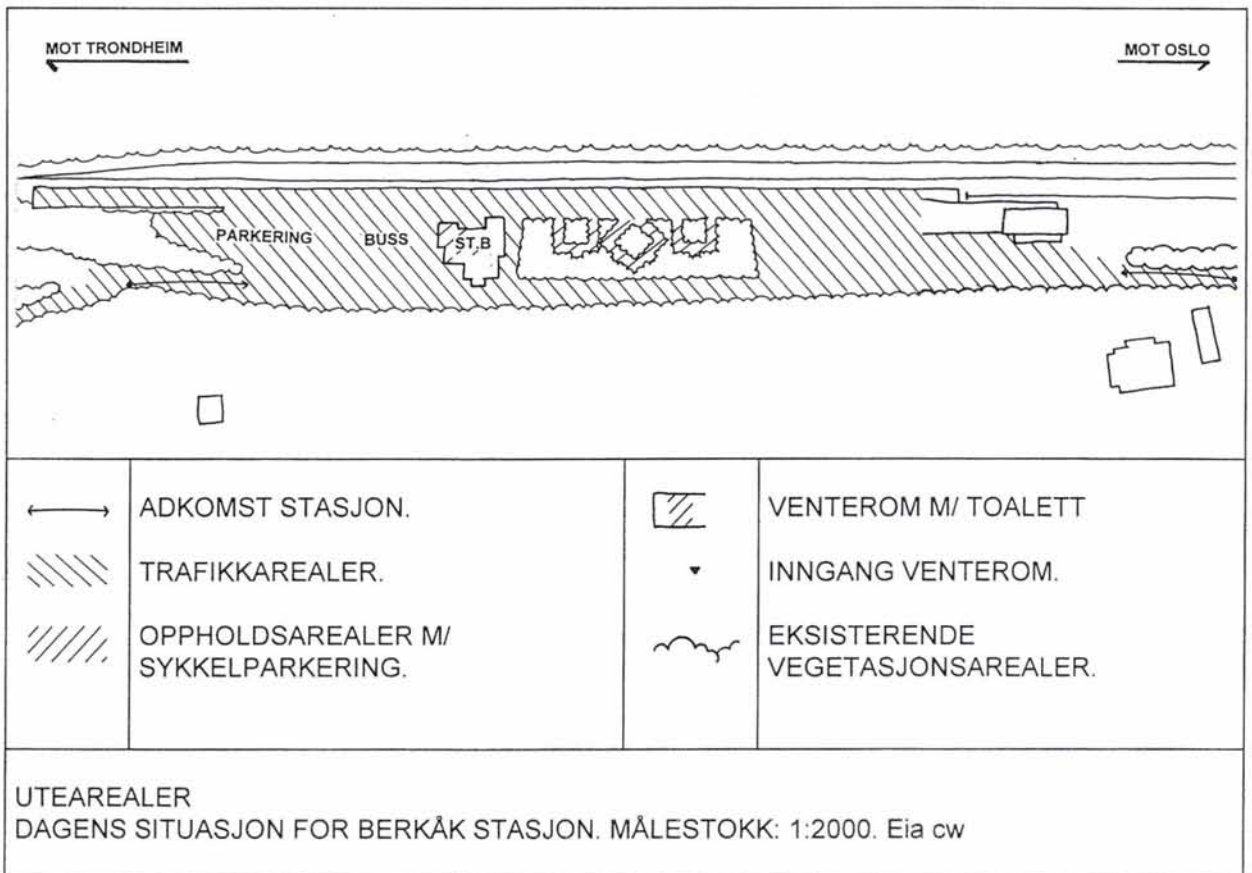
Tiltak Berkåk

Stasjonsbygning

- Ta ut nye farger ved eventuell maling
- Utbedre toaletter
- Ved eventuell handicap-tilpasning må dette gjøres skånsomt. Rampe bør ikke ha dominerende rekkverk.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Anlegge parkerings- og bussholdeplass
- Restaurere stasjonspark
- Heve plattform

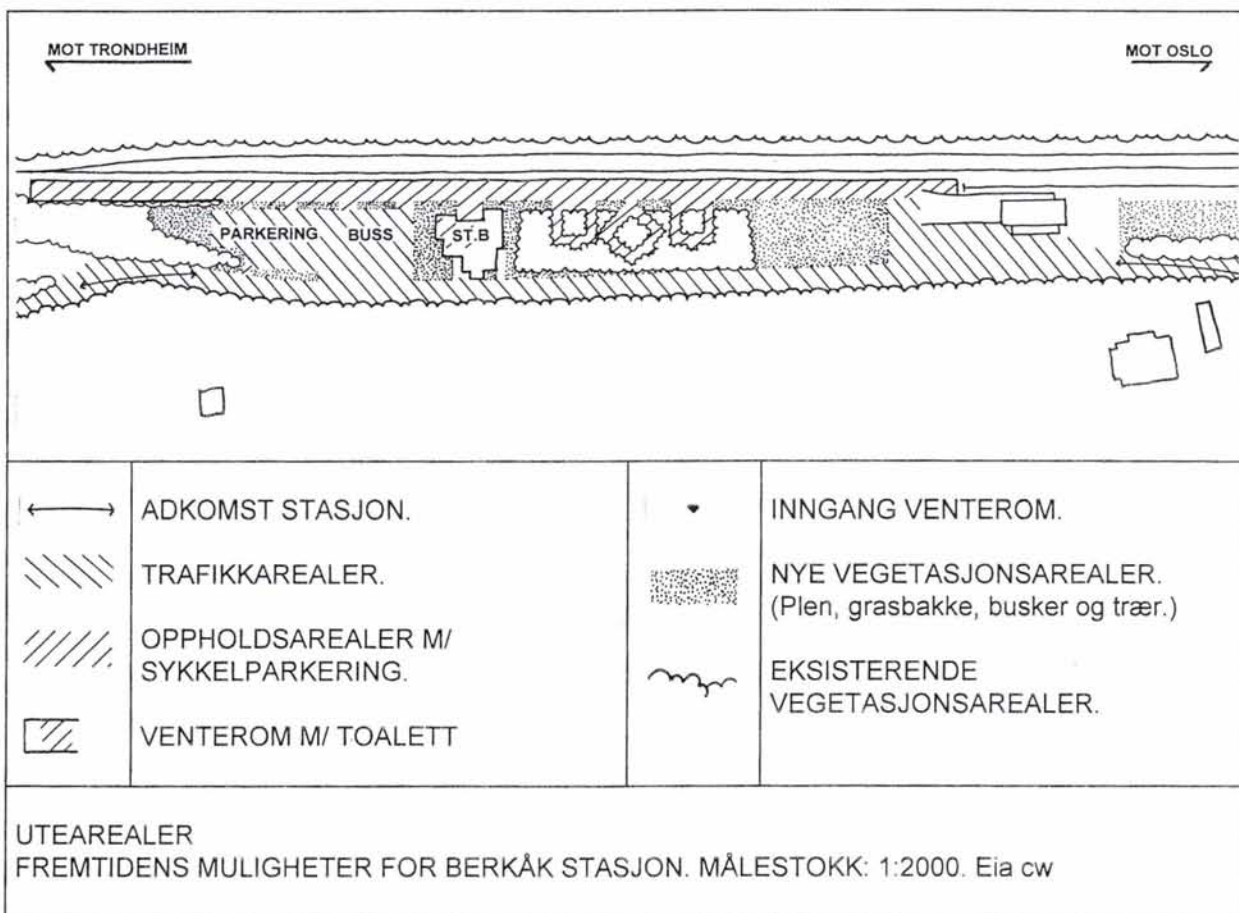


Identitet/informasjon

- Det skal ikke monteres skilt på bygningen. Nødvendig informasjon om åpningstider og rutetider skal gis på dertil egnede stativer.
- Det legges tilrette for Sisteledd-prosjektet (P-trafikk)

Andre planer

- I JBVs' hovedplan for krengetogstilpasninger inngår det etablering av mellomplattform.



Oppdal stasjon

Beliggenhet: Tettsted, Oppdal sentrum

Spesielle forhold:

Utgangspunkt for lokaltog til Trondheim. Fra stasjonen går busser til Oslo, Bergen, Kristiansund og Molde. Hotellbusser henter på



stasjonen. Turistnæringen er i sterk vekst, med vekt på hyttebygging.

Trafikkgrunnlag
96000 pr. år

Overordnet inntrykk

Stasjonen ligger sammen med hotellet på en stor asfaltert flate med tilkjøringsmulighet på alle sider. Området på nordsiden er utflytende og goldt der tilfeldig oppstilte søppelcontainer ved restene av en godsrampe trekker helhetsinntrykket ytterligere ned.

Atkomst- og trafikkarealer

Fra riksveien som går gjennom Oppdal er det ca. 200 m bort til stasjonen. Den er noenlunde enkel å finne for personer med forhåndskunnskap, men det er dårlig skilting fra sentrum til stasjon.

gangsoner er et savn. Det meldes om at enkelte av hotellgjestene benytter NSB området til langtidsparkering og at det er for liten plass til biler i forbindelse med henting og bringing til tog. Stasjonen mangler sykkelstativer.

Taxiholdeplassen befinner seg ca. 400 m fra stasjon slik at taxi må bestilles.



All parkering er gratis og det er lett å finne parkeringsplass. Det etterlyses motorvarmere. Oppmerkingen er dårlig og det er tendenser til udisiplinert bilparkering for nær plattform.

Areal mot plattform benyttes av busser. Det kan være 2 – 3 busser samtidig på plassen. Bussene parkerer på hovedplattform på tross av at JBV har bedt om at de parkerer annet sted.

Området er oversiktlig, men preget av store og ujevne asfaltflater. Definerte

Oppholdsarealer

Bortsett fra benker langs veggene på hoved- plattformensiden, er det ingen naturlige utendørs oppholdsplasser for kunder.

Noen rabatter med plen samt store og små trær kan danne utgangspunkt for en ny områdeplan. Klimatiske forhold gjør at det ikke er aktuelt med letak. Mellomplattformen i tre er lav og bør bygges om.

Stasjonsbygning

Bygningen fra 1917 er den eldste av stasjonens bygninger. Den er karakteristisk for sin tid slik den fremstår i en blanding av Jugend og nyklassisisme. Alle detaljer i fasaden er bevart, men det er behov for noe oppussing. Fargesettingen bør i den forbindelse gjennomgås på nytt.

Andre bygninger

I bygningsregistreringen fra 1992 er det i alt listet 16 bygninger på Oppdal stasjon.

Et mindre godshus (sykkelbu) ved hovedplattform er det mest iøyenfallende. Huset er godt vedlikeholdt og malt i samme farge som stasjonsbygningen. Det leies ut til eksterne leietagere.



Bygningen er tilgjengelig for funksjonshemmede i rullestol via en rampe på plattformsiden. Toalett er tilgjengelig for funksjonshemmede i rullestol. Teleslynge er montert.

I 2. etg leies det ut en leilighet. Resten av stasjonsbygningen benyttes som overnattingsrom og JBV relerom.

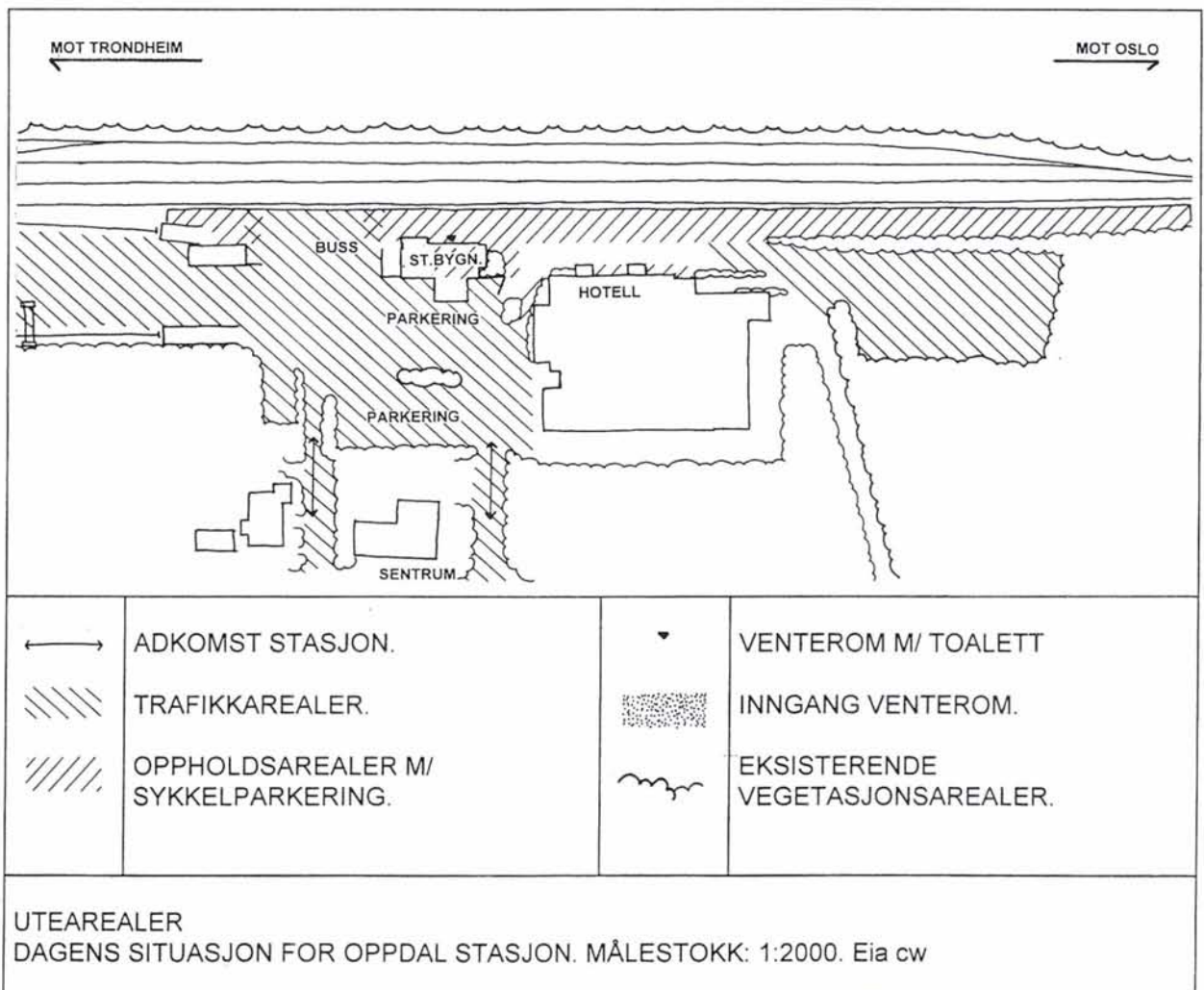
Tiltak Oppdal

Stasjonsbygning

- Maling av fasader nye farger tas ut.
- Nye stedsnavnskilt.
- Venterom pusses opp det tilrettelegges for sisteleddprosjekt (markedsføring)
- Maling av stasjonsbygning.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Forkorte godsspor og fjerning av godsrampe.
- Heve plattformer.
- Utarbeidelse av en områdeplan med vekt på parkering, tilkjøringsveier, vegetasjon og oppholdsarealer, Kiss -and-ride område
- Ny produkttrekke for uteområdene
- Heving av plattform.
- Bussholdeplass
- Sykkelparkering

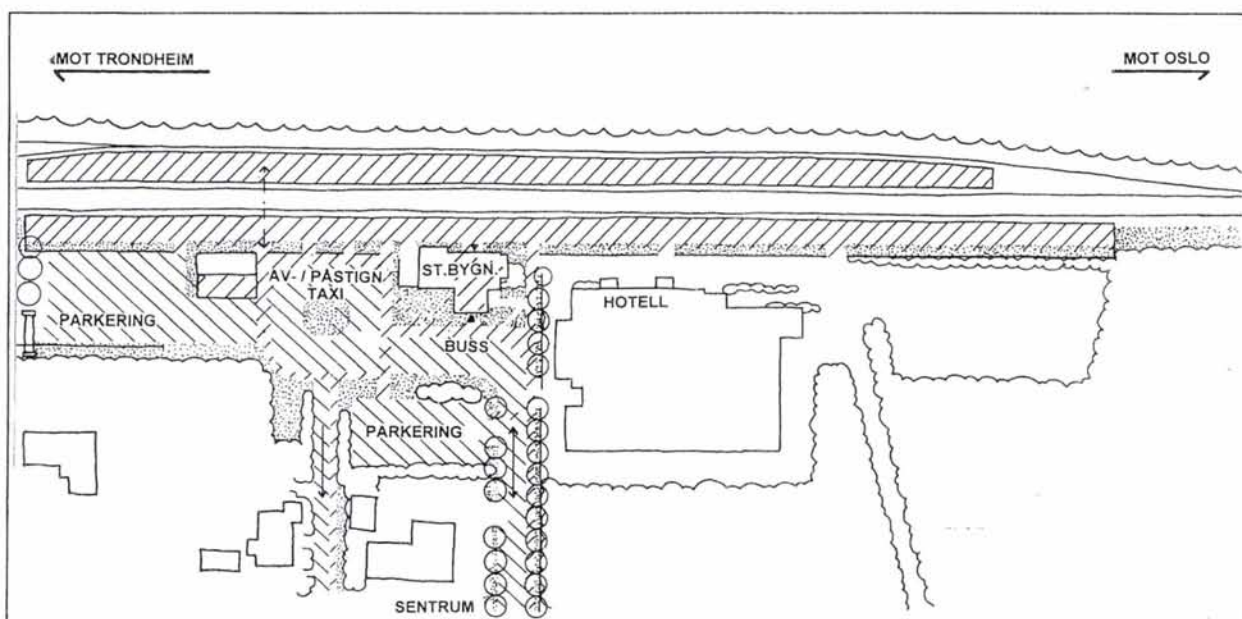


Identitet/informasjon

- Fjerning av reklamestativer ved rampe
- Korrekte stedsnavnskilt på fasade
- Spornummerskilt monteres
- Pylon synlig fra hovedtilkjøringsvei.
- Bedre skilting fra hovedvei.
- Det tilrettelegges for Sisteleddprosjekt (P.trafikk)

Andre planer

- Det vurderes å flytte E6 nærmere stasjonen.
- NSB Ei har et planutkast for stasjonen.
- Bygningen skal males neste år.
- JBV/NSB har vært i kontakt med kommunen vedr. utvikling av stasjonen.



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.

VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Grasbakke / Plen m/ lav skifermur,
busker og trær.)

NY VIKTIG TREREKKE.

EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR OPPDAL STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Hjerkin stasjon

Beliggenhet: Høyfjellstasjon
Spesielle forhold: I området ligger
militært skytefelt
og fjellstue. Buss til Tynset/Folldal
4 – 5 ganger pr. dag. Det er
korrespondanse til Røros.



Overordnet inntrykk

Praktfulle stasjonsbygninger i
storslått norsk fjellnatur! Hva mer
er det å si; annet enn å glede seg og
å være takknemlig for fedrenes bruk
av samtidens beste arkitekter.
Arealene rundt stasjonen burde
hatt en kvalitetshevning tilsvarende
bygningenes kvalitet og status.

Trafikkgrunnlag

8000 pr. år

Atkomst- og trafikkarealer

Atkomst skjer via bygdevei. Kun hovedplattform er asfaltert. Den har enkelte skader. Andre arealer er dels gruslagt og dels naturbakke. Det er ingen biler parkert ved stasjonen på befaringsstidspunktet.

Oppholdsarealer

Det er benker langs vegg på stasjonsbygning. Vær og klima tilsier en hyppig bruk av venterommet som er åpent. Alle tog over Dovrebanen stopper her. Spor 1 benyttes for av og påstigning. Dette ligger i avvik.

Plattformen er belyst fra åk og fra



tradisjonelle veiarmaturmaster. Med tanke på stedets karakter og bygningenes verdi bør en søke å redusere antallet kjøreledningsmaster og åk. Ved sporsanering er det antagelig mulig å oppnå en slik reduksjon.

Stasjonsbygning

Bygningen er fra 1921, men er tegnet i forbindelse med den konkurransen arkitekt Erik Glosimodt vant i 1912. Bygningen er fredet. Den er i god stand og har sin originale fargesetting. Inngangen til toalettene har trinn og er dermed ikke fullt ut tilpasset rullestolsbrukere.

Andre bygninger

Godshus er bygget samtidig med stasjonsbygningen og en del av opprinnelig anlegg. Ved siden av denne står en garasje av nyere dato. Også denne er beiset i mørk tjærefarve. Dovrebanen Dombås – Støren åpnet 1921. Av stasjonenes i alt 15 bygninger er to vokterboliger de eldste og eneste fra 1912. Lokstallen med to spor er fra 1921



Det er tanker om alternativ bruk av bygningen der venterommet og ekspedisjonslokalet kan få supplerende funksjoner.

og er i fuget gråstensmur.

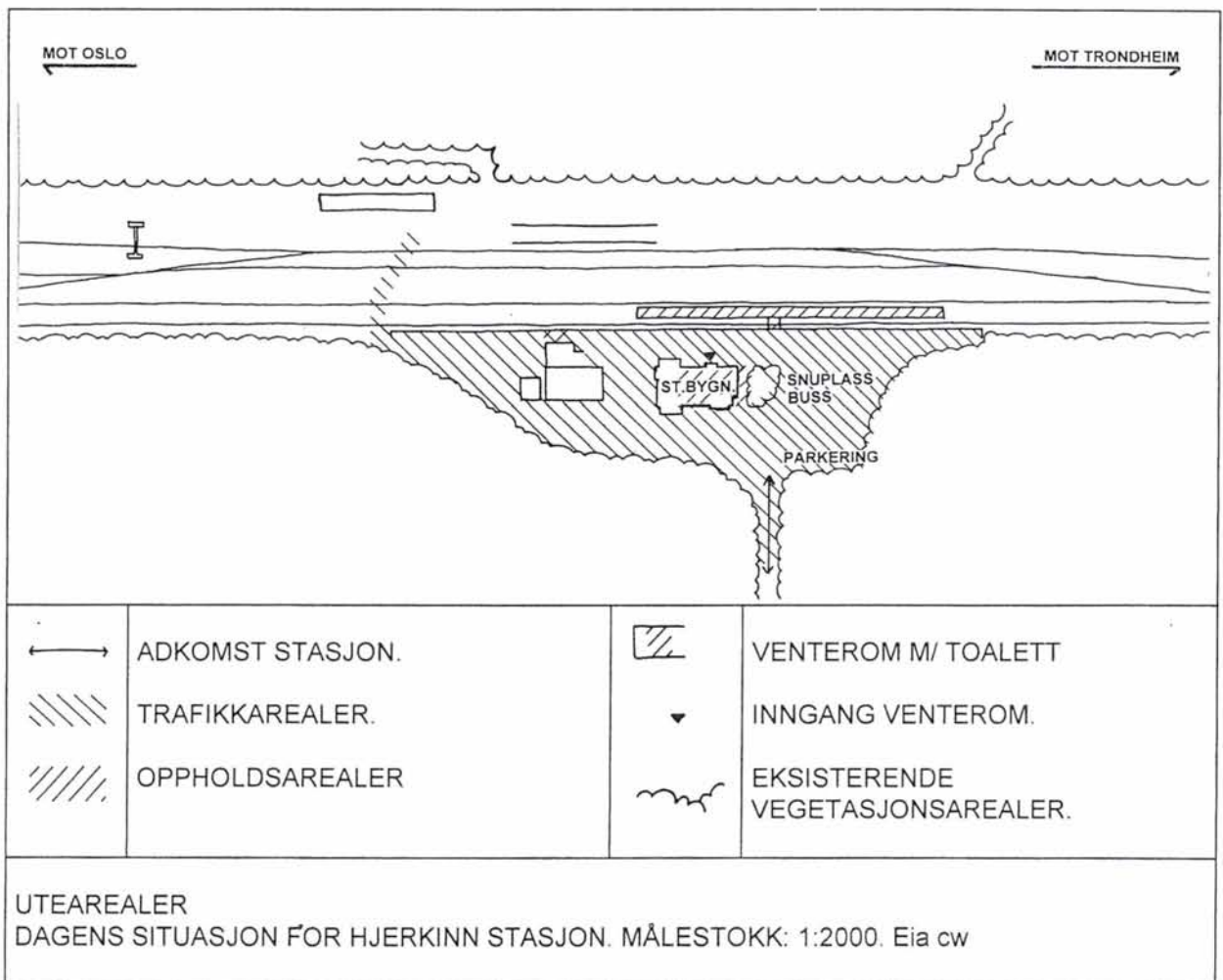
Tiltak Hjerkin

Stasjonsbygning

- Løpende antikvarisk vedlikehold.
- Planene om å drive butikk i venterommet krever spesiell pietetsfølelse overfor dette vakre interiøret. Skilt på bygningens fasade vil være uaktuelt.
- Bygge WC for rullestolsbrukere.
- Fjerne/flytte garasje.

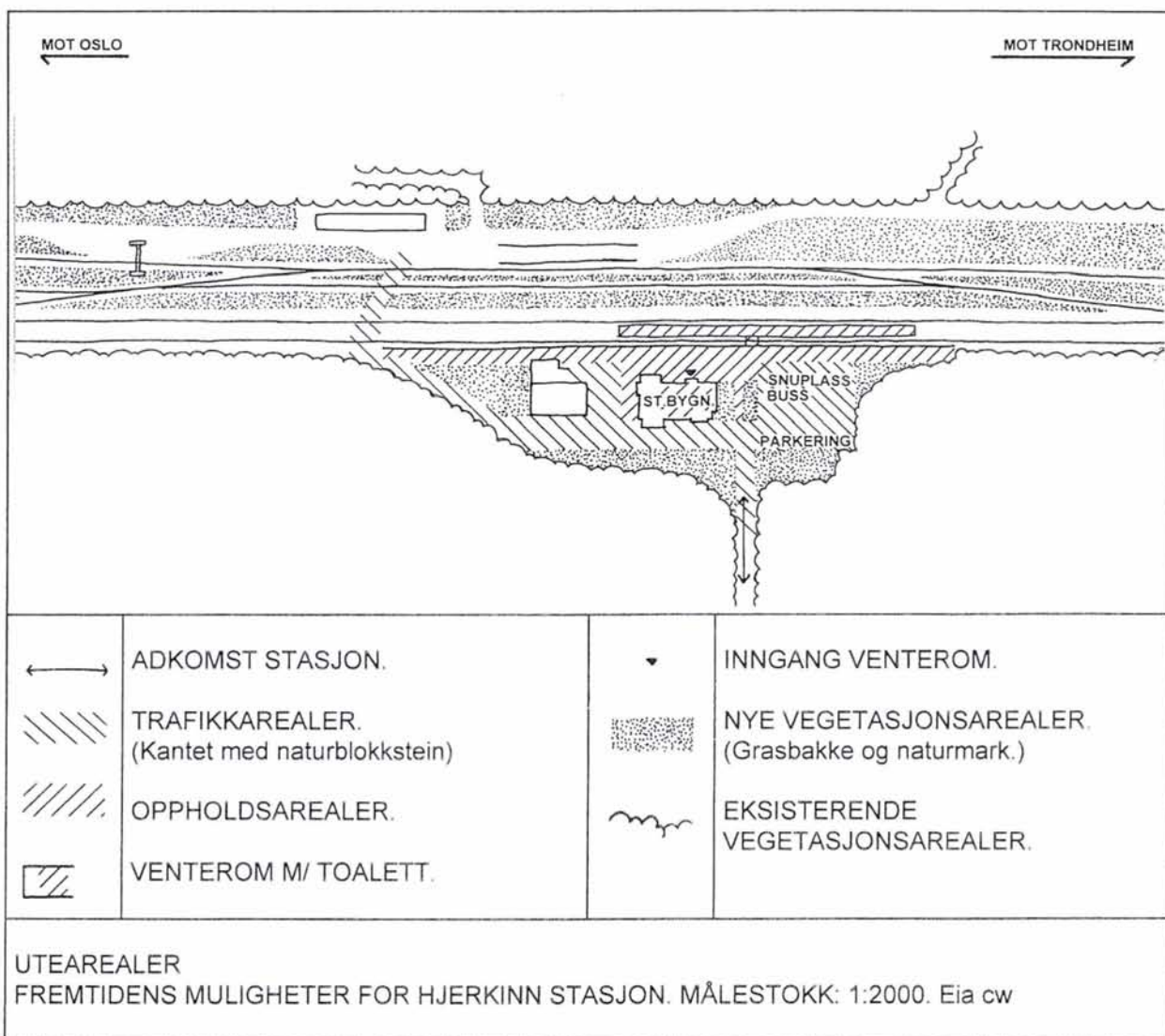
Trafikk- og oppholdsarealer

- Legge bedre til rette for parkering med tanke på bygningens spesielle karakter.
- Avgrense oppholdsarealer og naturlige vegetasjonsfelt fra trafikkarealer. Utbedre hovedplattform. De opprinnelige stenhellene bevares. Plattformutbedring bør skje i et samarbeid med Riksantikvaren.
- Ny plattformbelysning.



Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra hovedvei.
- Stasjonen bør profileres med skilt mot innkjørselsvei i noe avstand til bygningene.
- Redusere antall kjøreledningsåk. Eventuelt erstatte åk med enkeltmaster.



Dombås

Beliggenhet: I utkanten av tettsted

Spesielle forhold:

Utgangspunkt for Raumabanen til
Åndalsnes. Holdeplass for busser til
Ålesund, Bergen



(Trønderekspressen,
Bergensekspressen,
Opplandsekspressen) Drosjene i
området stiller opp når toget
kommer. Likeledes henter
hotellbusser gjester.

Trafikkgrunnlag

120 000 pr. år
Hvorav 100 000 pr. år over
Raumabanen

Overordnet inntrykk

Et typisk jernbaneområde med
stort sporområde og lokstall.
Området bærer preg av transport
med togvogner, biler, containere,
redskap og div. bygninger for
jernbaneformål. Publikumssiden
har et visst øde preg.

Atkomst- og trafikkarealer

Stasjonen er lett å finne ved hjelp av skilter fra hovedvei. Det er også lett å finne parkeringsplass. Noen av parkeringsplassene har motorvarmer. Det er lite udisiplinert parkering på stasjonen selv om det er mulig å kjøre frem til hovedplattform.

Oppholdsarealer

Det er to typer benker langs stasjonsbygning og på mellomplattform. Stasjonen har ingen park eller oppholdsareal bortsett fra en plen på sydsiden. Også her er området i hovedsak planert med grus og asfalt.



Både spor 1 og 2 er i bruk i og med kryssing Dovrebanen/Raumabanen. Det er planovergang til spor 2. Det er behov for at et spor til blir tilknyttet plattform.

Hoved- og mellomplattform har høyde 0,35 m.

Eksisterende buttspor med godsrampe kan i fremtiden benyttes av Raumabanen. Det vil i så fall kreves at dette området planlegges med tanke på en bedre funksjonsdeling.

Stasjonsbygning

Huset er fra 1940/41 i mur med grå slemmet puss. (Den opprinnelige stasjonen ble ødelagt under kampene 14. april 1940). Vinduene er nylig skiftet og fasaden skal males.

Skiltene på bygget er utført i fire forskjellige designs og gir en dårlig sammenheng i det visuelle

Billettskranken er av nyere dato. Den er likevel i noe dårlig forfatning på ekspeditørsiden. Innleveringen av reisegods er plassert ugunstig. Det er fra betjeningens side et ønske om å flytte denne til en mere fremskutt plass.

Atkomst venterom via liten rampe. Den elektriske døråpneren er i ustand. Toalettene er tilpasset



inntrykk. Reklameskilt på vegger reduserer også inntrykket av bygningen.

Interiøret er ombygget i de senere år. Også her er reklamerammer det mest fremtredende interiørelementet. Veggpaneler i heltre og gulv belagt med Ottaskifer, gir dette rommet likevel et trivelig preg. Møblementet er slitt og bør skiftes ut.

rullestol, alt publikumsareal på ett plan. Teleslyngen og høyttaler i skranken fungerer dårlig.

Andre bygninger

Bygningsregistreringen fra 1992 beskriver i alt 22 bygninger på Dombås stasjon. De fleste av disse er boliger og ikke aktuelle i vår sammenheng. Et kombinert garasje og lagerskur på plattform-området er i dårlig forfatning og bør vurderes revet.

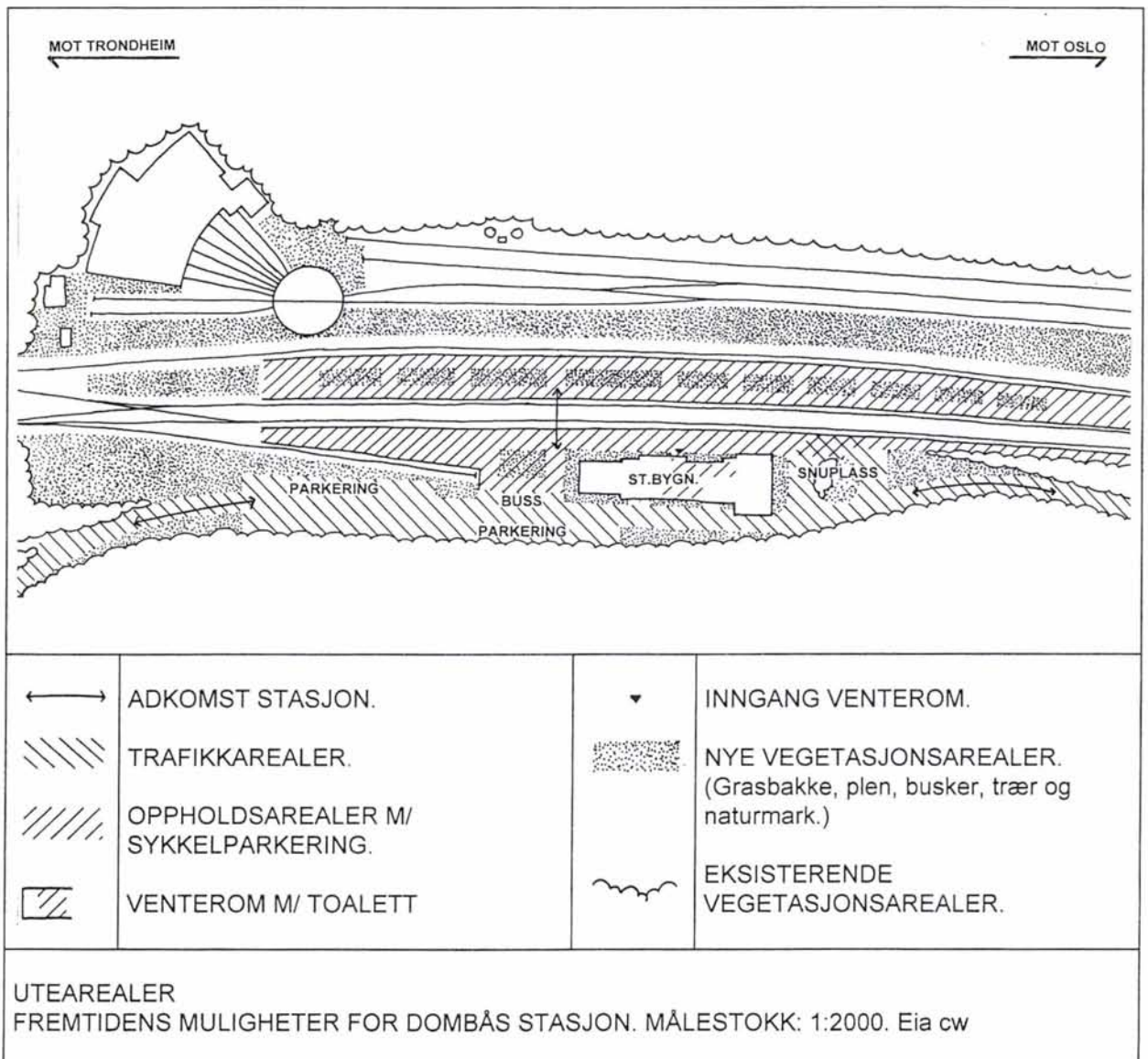
Tiltak Dombås

Stasjonsbygning

- Fjerning av reklameskilt på fasade
- Flytting av reisegodsskranke.
- Nye møbler i venterom.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Legge om buttspor og plattform slik at det blir egnet for Raumabanen.
- Utbedre og heve plattformer.
- Definere parkeringsarealer, bussplasser og oppholdsareal.

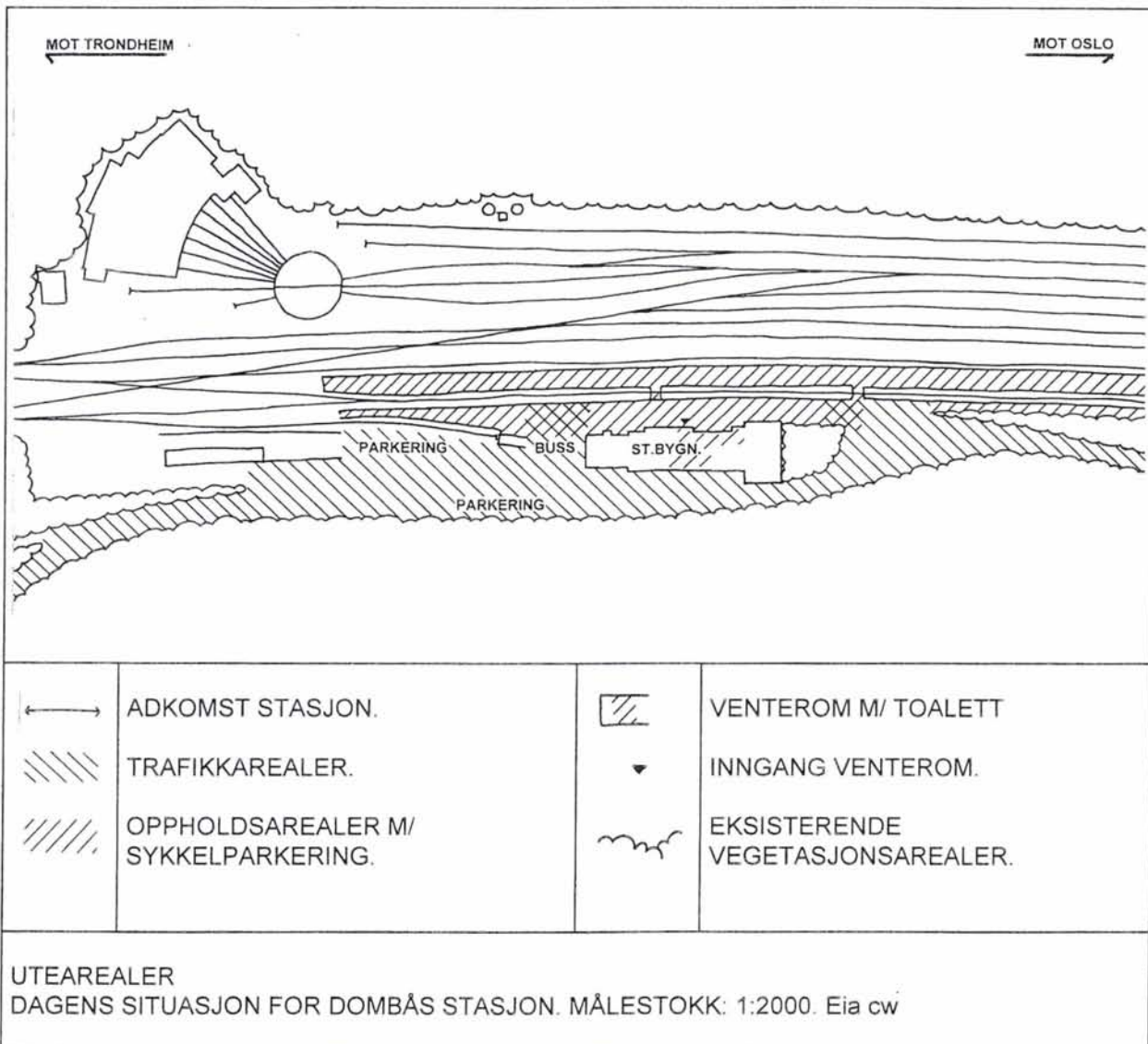


Identitet/Informasjon

- Opprydding av ukurant skilting på fasade. Kun korrekt designprogram gjennomføres.
- Det skiltes til parkeringsanlegg for buss og taxi.
- Det tilrettelegges for Sisteleddprosjektet (P-trafikk)
- Blindskriftmarkering ved inngang
- Ved oppussing av venterom bør teleslyngen forbedres.

Andre planer

- Bygningen skal males i nær fremtid.
- JBV planlegger nytt sporarrangement med bl. Annet ny mellomplattform, eventuelt ny plattform til buttspor. (diplomoppgave NTNU høst-98)



Otta

Beliggenhet: Sentralt i Otta sentrum.

Kommune: Sel

Spesielle forhold: Stasjonen er utviklet med påbygg som skysstasjon, dvs. at busser også har



sevicefunksjoner tilknyttet stasjonen. Det går 14 ekspressbusser pr. dag fra stasjonen. I tillegg skolebusser, lokalbusser og 4 drosjer.

Trafikkgrunnlag

Otta har ca. 8000 innbyggere hvorav ca.3000 bor i sentrum med gangavstand til stasjonen.

Overordnet inntrykk

Stasjonen er et trafikknutepunkt i Otta sentrum med hotell og en del offentlige bygninger i sin nærhet. Området på østsiden av spor inngår som en del av et eiendomsutviklingsprosjekt.

Atkomst og trafikkarealer

Fra hovedveien gjennom sentrum er det skiltet til stasjonen. Fra riksvei mangler det imidlertid tilfredsstillende skilting. Her skiltes kun til Otta.

Stasjonen har 60 - 70 gratis parkeringsplasser for biler, men noe dårligere forhold for sykler.

Oppholdsarealer

Både hovedplattform og mellomplattform ble hevet og fikk betongstendekke i forbindelse med skysstasjonsprosjektet i 1990. Dette gjør at en kant nå markerer skillet mellom parkering og plattform og hindrer derved at biler parkeres for langt frem. Samtidig er kanten unødig høy og et hinder for



Parkeringsplassene har motorvarmer. Det er lett å finne ledig plass. Atkomsten fra sentrum for gående skjer gjennom stasjonsparken. Denne ender i en parkeringsplass.

Arbeidet med en større arealdisponeringsplan er stilt i bero fordi det har oppstått uenighet om løsningen med planfri kryssing av vei under spor i Otta sentrum.

gangatkomsten til plattformene. Det er anlagt noen små parkmessige felter på "bysiden" av stasjonen. Områdene er preget av nødvendige tilkjøringsveier og parkeringsplasser. Arealet på denne siden av stasjonen er trafikkbelastet.

Langs stasjonsbygningen på hovedplattformensiden er det benker. Den mest fristende oppholdsplassen er imidlertid inne der skysstasjonen kan by på både kiosk og turistinformasjonsdisk.

Stasjonsbygning

Bygningen er opprinnelig fra 1895 og tegningene viser en bygning i sveitserstil med nasjonal-romantisk preg. Dagens stasjonsbygning har gjennom flere ombygginger mistet sin opprinnelige form og har slik den fremstår neppe stor verneverdi.

Skysstasjonsdelen er et tilbygg og har innvendig forbindelse til

Inngangen på "bysiden" har rampe. Ytre sett er stasjonen godt vedlikeholdt, men fargebruken noe fremmed. NSB har et eget venterom i tilknytning til billettsalget.



jernbanedelen. Det er planer om å slå sammen sevicefunksjonene for å utnytte personalressursene bedre. Utbyggingen av skysstasjonsdelen har foruten billettsalg gitt kundene et godt servicetilbud.

Rene toaletter tilpasset rullestol, stellerom, reiseinformasjon, taxi, turistinformasjon, tiltalende ventearealer, cafe og kiosk finner man her. Alt publikumsareal er på ett plan.

Andre bygninger

Lokstallen som ligger ved stasjonen er pusset opp.

Det er nylig bygget et fyrhus mellom stasjons -bygningen og lokstallen. Disse bygningene er holdt i samme rosa farge som stasjonsbygningen.

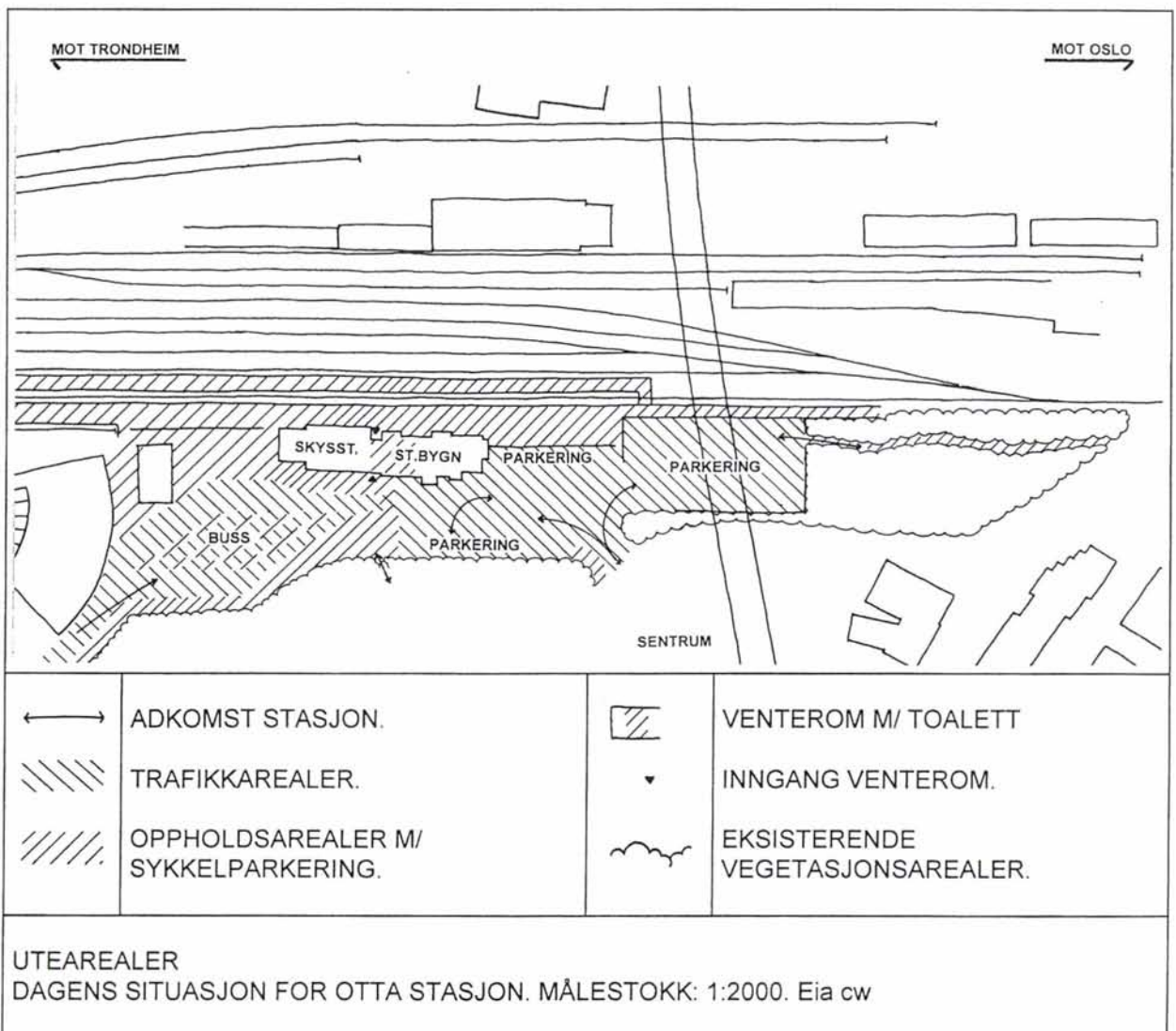
Tiltak Otta

Stasjonsbygning

- Maling av stasjonen, ny fargesetting gjøres.
- Ombygging i forbindelse med mere samarbeid: spiserom for betjening osv.
- Installering av oppbevaringsbokser.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Det vurderes letak ved bussholdeplassene
- Sykkelstativer
- Bedre strukturering av P-plasser for bedre å kunne skille de forskjellige parkeringstypene.
- Forlenge parken mot stasjonsbygning i en gang/oppholdssone mellom P-plass og plattform. Flytt P-plasser til bakside av stasjonsbygning.

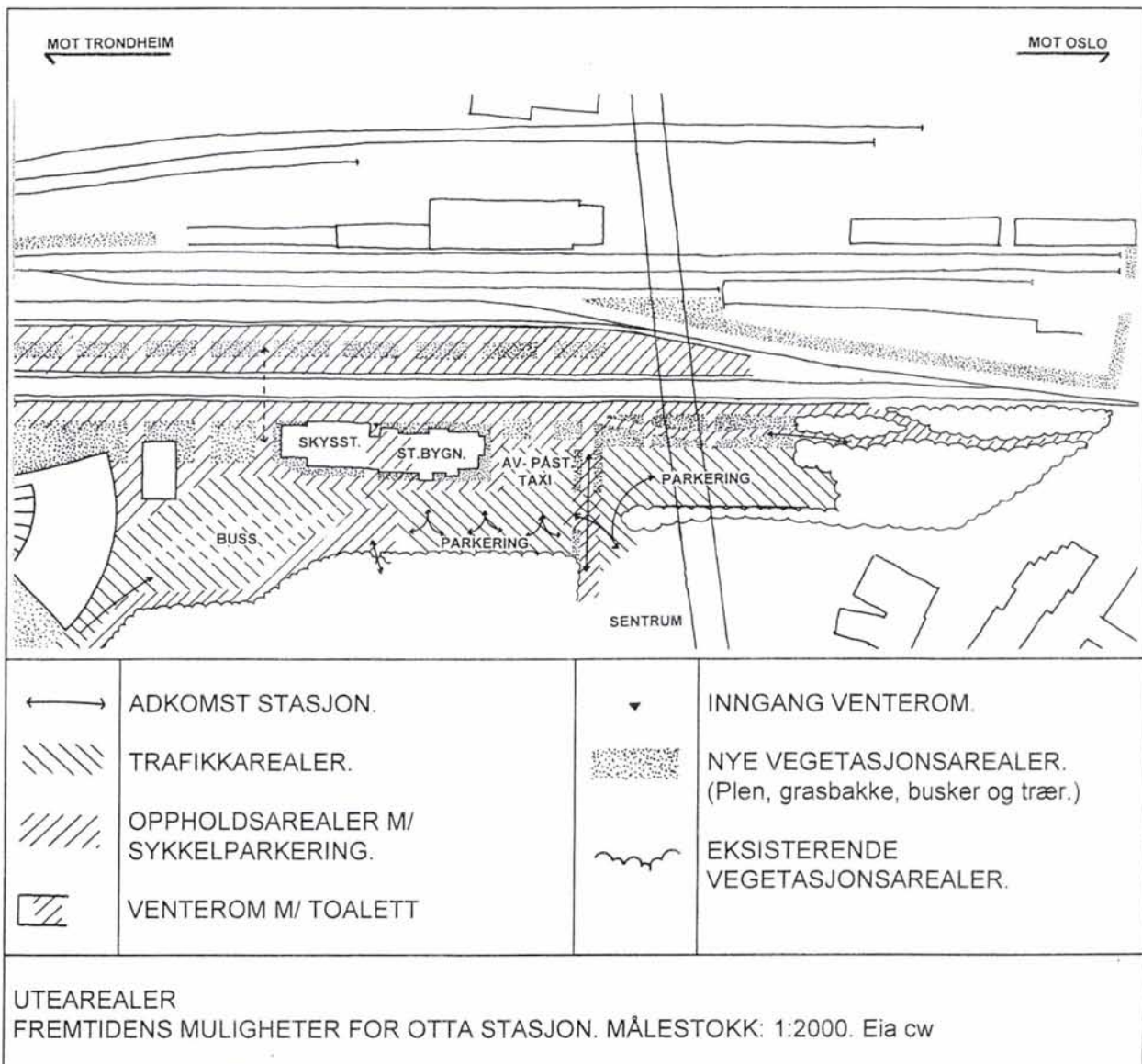


Identitet/informasjon

- Fjerne ukurant skilting, bl, annet veggskilt på "byside"
- Dynamisk informasjonsanlegg, monitører anvisere.
- Det tilrettelegges for Sisteledd-prosjekt (Persontrafikk)
- Blindskriftmerking ved inngang
- Ved oppussing av venterom bør det monteres teleslynge.

Andre planer

- Det er utarbeidet et nytt romprogram for stasjonen. Ønske om omdisponering og utvidelse av lokalene. Planarbeid er igangsatt for samarbeid mellom skysst. og NSB BA.
- Ottadalen Billag ønsker kontorer i stasjonen.
- Sporplan for krysningsspor er omgjort til totalplan for stasjonen



Vinstra stasjon

Beliggenhet: Ved Vinstra sentrum
Spesielle forhold: Det er bussholdeplass i vei ved stasjon. Her stopper Trønder ekspressen, hotellbusser og skolebusser.
Kommune: Nord-Fron



Overordnet inntrykk

I hovedsak et ryddig og oversiktlig stasjonsområde. Arealer med beplantning rundt og omkring stasjonen er noe slitt. Container og div. hensatt utstyr på godshussiden reduserer helhetsinntrykket.

Trafikkgrunnlag

Atkomst og trafikkarealer

Det er ikke skilting fra veier til stasjonen. Det oppleves også som noe mangelfull skilting til Vinstra sentrum fra riksveien.

Selve stasjons- området er lite og det er få parkeringsplasser. Noen av dem er utstyrt med motorvarmer. Hele området rundt

Oppholdsarealer

Den gamle stasjonsparken er bevart som grøntareal med store trær. Parkeringsplassene skiller denne fra stasjonsområdet. Parken burde bli en mere aktiv del av stasjonen og kunne med fordel forbindes bedre med plattformområdet. Hovedplattform er lav Ca. 0,35 m. Mellomplattform er 0.57 m.



stasjonsbygningen og hovedplattformen er asfaltert.

Det foreligger planer for en større stasjons- ombygging på Vinstra. Planen omfatter tilbygg til stasjonsbygget og en ny strukturering av utearealene. Et nytt parkeringsanlegg for biler, busser, taxi og sykler inngår som del av et nyutviklet stasjonsanlegg.

Stasjonsbygning

Originaltegningene fra arkitekt Paul Due er fra 1893. Bygningen er en typestasjon utviklet for denne del av Dovrebanen. På Vinstra er det gjennom årene blitt foretatt mange ombygginger.

Bygningen har to sidefløyer som ikke er med i opprinnelig prosjekt. Deler av panelet og vinduer er av nyere dato. Dagens bygning har enkelte mangler som avskallende maling og noen skader på utvendig panel.

Stasjonsbygningens to tilbygg skal nå skal fjernes i forbindelse med det nye utbyggingsprosjektet. Deler av bygningskroppen skal tilbakeføres med opprinnelig panel. Et nytt venterom skal bygges som tilbygg til eksisterende stasjonsbygning.

Innvendige publikumsarealer er godt vedlikeholdt. Reklamerammer ute og inne trekker inntrykket ned. Venterommet har inngangsrampe

(Et antall kunder venter på stasjonen i god tid før togavgang. Det virker rart at venterommet ikke er åpent).

Andre bygninger

Ilgodsbygningen står på plattformen som for tilsvarende stasjoner på strekningen. Utførelsen er i laftet tømmer. Den er godt bevart, men også den har fått et tilbygg som skal fjernes i



og toalett for rullestolsbrukere. Det er kun åpent i perioder. Innredningen består av lenestoler, bord og skranke. Tilgjengeligheten bør bli bedre og mulighetene for å samarbeide med andre (buss/ taxi) for å kunne åpne venterommet, bør drøftes. Arealene på godshussiden bør ses på som en del av en løsning for hele stasjonen.

forbindelse med de nye planer. Godshuset er fra 1896 og har sin opprinnelige form i sveitserstil med store takutspring. Rampen trenger noe vedlikehold. Ellers virker den godt vedlikeholdt. Som helhet utgjør de tre bygningene et harmonisk og komplett stasjonsanlegg fra Dovrebanens første tid.

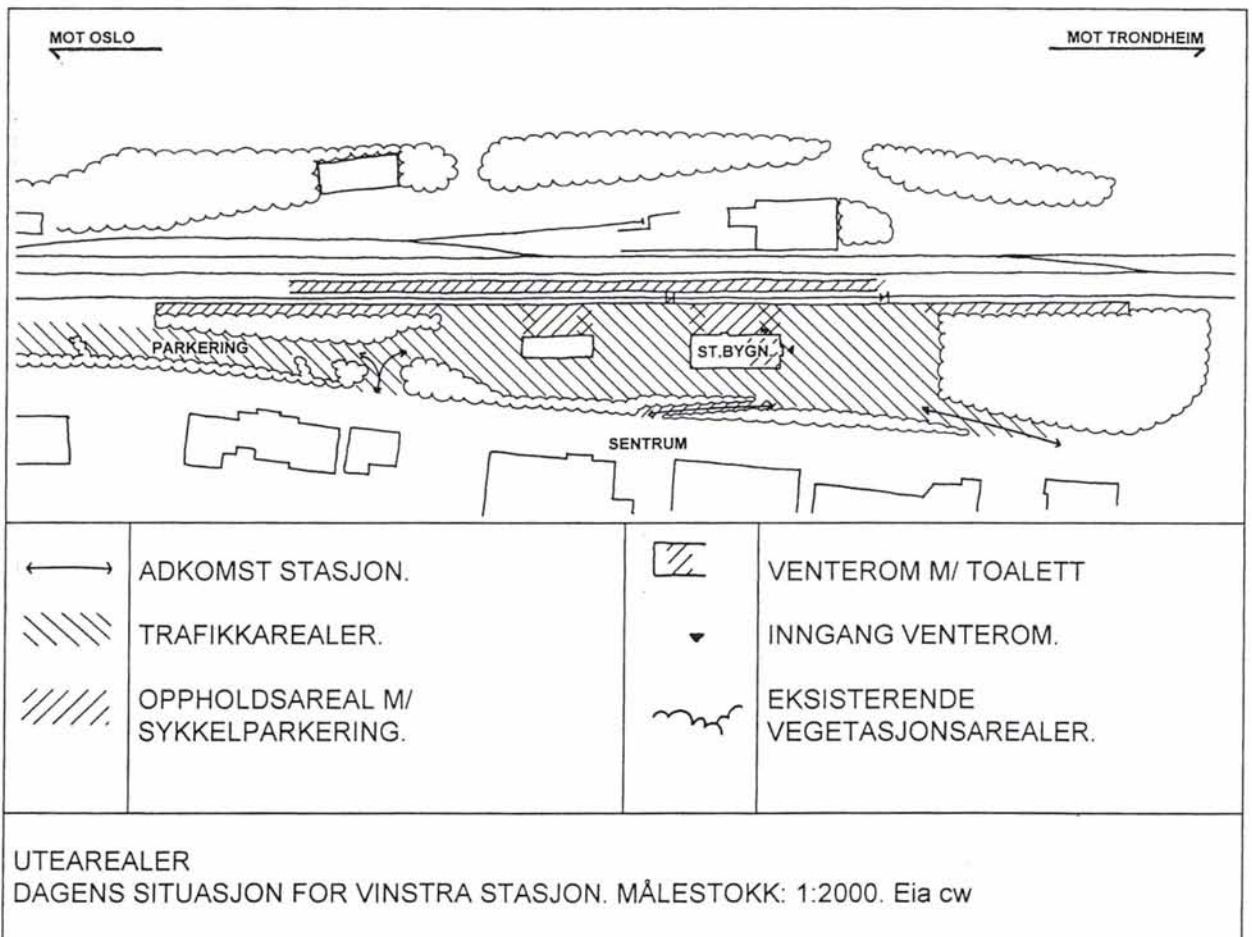
Tiltak Vinstra

Stasjonsbygning

- Reklameskilt settes ikke opp på fasade etter at utbygging er foretatt.
- Sanering av reklameskilt inne i venterom.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Ny arealplan gjennomføres med forbedring av bil-, sykkel- og bussparkering.
- Produktrekke med armaturer, benker og søppelkasse tas ut.
- Heving av hovedplattform.
- Rehabilitering av grøntanlegg.

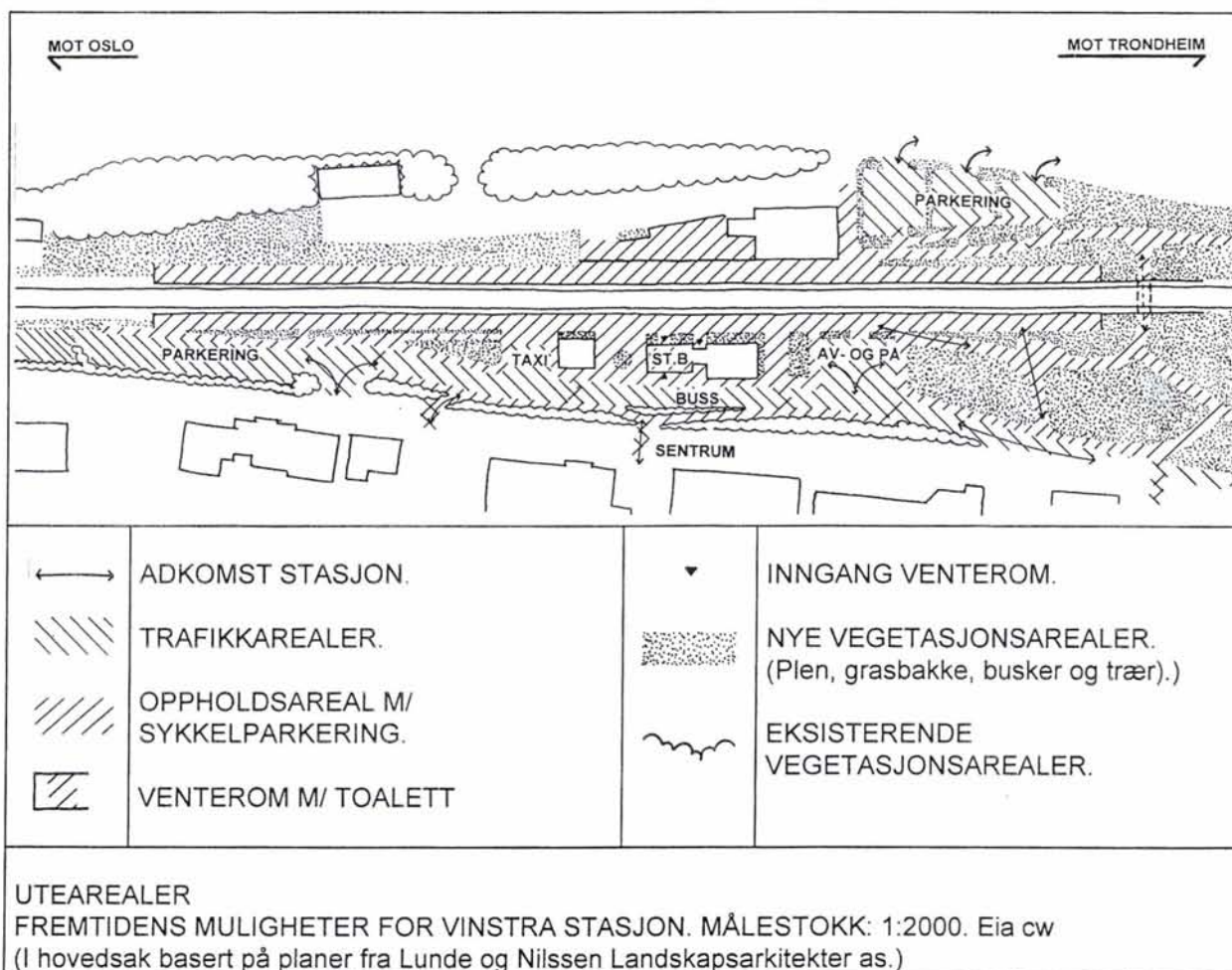


Identitet/Informasjon

- Det foretas bedre skilting til stasjon fra veier i området
- Nytt skiltprogram gjennomføres sammen med utbyggingsplanen. Skilt må vise til parkering.
- Det tilrettelegges for Sisteledd-prosjektet (P-trafikk)
- Blindskriftmerking ved inngang
- Ved oppussing av venterom bør det monteres teleslynge.

Andre planer

- JBV gjennomfører en oppgradering av utearealene i løpet av første halvår 1999.
- NSB Ei gjennomfører oppgradering av stasjonsbygningen utvendig og innvendig i løpet av første halvår 1999.
- Det er plan om undergang nord på stasjonsområdet.



Ringebu stasjon

Kommune: Ringebu

Beliggenhet: Tettsted Ringebu sentrum.

Spesielle forhold: typisk småstedstasjon



Overordnet inntrykk

En stor asfaltert plass dominerer rundt stasjons- bygningen. På motsatt side er det en opplagsplass for tømmer. Området har også en del avfall.

Trafikkgrunnlag

Stasjonsbygningen er sterkt ombygget. Felter med plen inndeler stasjonen i bruksområder. Dette og avstanden til øvrig bybebyggelse gir området en spesiell ro.

Atkomst- og trafikkarealer

Atkomsten til stasjonen skjer fra en gjennomgående vei. Stasjonen er enkel å se, men det er mangelfull skilting fra lokalvei og hovedvei. Kjøreledningene avslører stasjonens beliggenhet for den ukjente bruker. Det er lett å finne parkeringsplass på området. Et stort antall parkeringsplasser har kontakt for motorvarmer.

plattformområdet. Her er det store trær på en plen, men ellers ikke lagt tilrette for opphold. Store flater rundt stasjonsbygningen er asfaltert. Det er noe dårlig avgrensning mellom sporareal og øvrige flater. Trafikk og parkering er ikke regulert med merker eller skilt. Områdene er ikke bruksinndelt og kan derfor virke noe utflytende. Mulighetene for gode løsninger er imidlertid tilstede.



I planer for stasjonen er det beskrevet et nytt parkeringsanlegg for 46 biler samt buss og taxiplasser.

Mellom- og hovedplattform er ca. 0,35 m høye. Mellomplattformen er i tre og svært smal.

Oppholdsarealer

Stasjonen har i og for seg store arealer til opphold. Brukbarheten av disse kan derimot diskuteres og noen egentlig plassdannelser er det ikke. Som på Vinstra er det en gammel stasjonspark nord på

Stasjonsbygning

Opprinnelig er bygningen av standardtypen for strekningen tegnet av Due i 1890 årene. Det er vanskelig å spore noe av det gamle formspråk i dag. Det er foretatt store forandringer. Et stort utbygg inneholder cafe. Denne bringer aktivitet til området. Store cafeskilt henger på alle stasjonsbygningens fasader samt reklamevimpler ved

Atkomsten til venterom er via en liten rampe. Stasjonen har toaletter tilpasset rullestolsbrukere.

Bygningen er i god teknisk stand. Opprydningen av reklameplakater og et fargevalg som markerer bygningsdelene bedre, vil gi stasjonen et fint løft.



inngang. Cafedriften står dermed i noen kontrast til stasjonens stengte billettsalg. Det er imidlertid planlagt en bygningsmessig endring som vil åpne mellom cafe og stasjonens venterom. Det er et ønske fra Persontrafikk at bygdens turist- informasjonskontor skal flytte til stasjonen og overta billettsalget for NSB BA. Det er også planer om å leie ut deler av bygget til Taxi og Peer Gynt Tour.

Andre bygninger

Godshus ved hovedplattform benyttes som bod og er i god stand. Det store godshuset på motsatt side av perrong er noe dårligere vedlikeholdt og trenger noe utbedring.

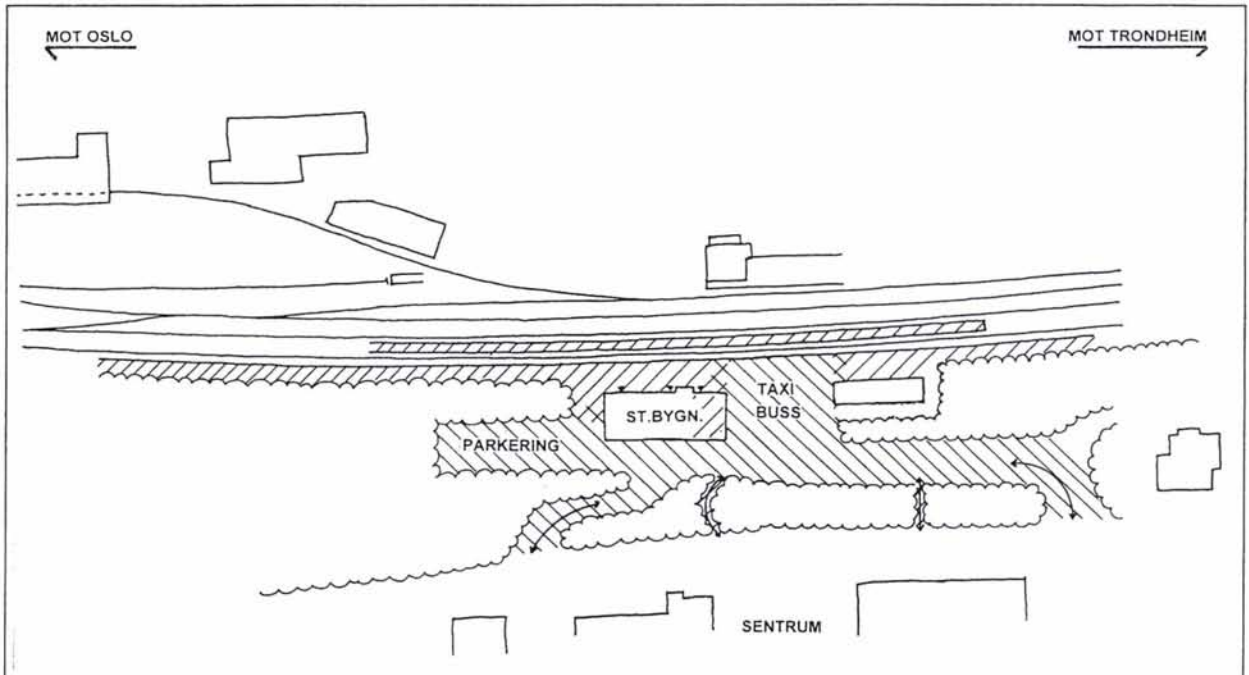
Tiltak Ringebru

Stasjonsbygning

- Sanere reklameplakater på fasade.
- Ombygging av venterom og nytt toalettanlegg er forestående.
- Male stasjonshusene med noe mer variert fargevalg.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Opprydding på godshusside, og skjerme arealene med vegetasjon.
- Etablere faste parkeringsplasser for både privatbiler, busser og taxi.
- Gjennomføre foreliggende utearealsplan.
- Heve hovedplattform.
- Bygge ny mellomplattform
- Utruste stasjonen med ny produktrekke for kundeservice.
- Skjerme tømmerlager på motsatt side av stasjonsbygningen med for eks. vegetasjon.
- Rehabiliterer grøntareal.



← →	ADKOMST STASJON.		VENTEROM M/ TOALET
	TRAFIKKAREALER.	▼	INNGANG VENTEROM.
	OPPHOLDSAREAL M/ SYKKELPARKERING.		EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

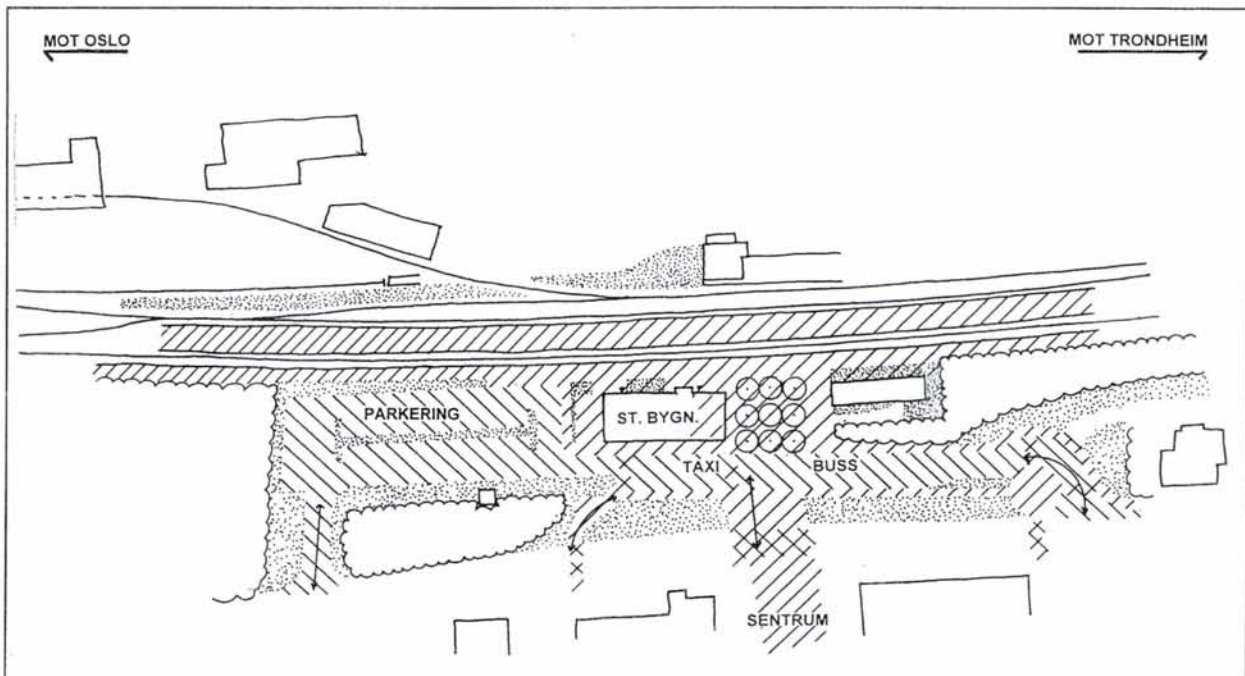
DAGENS SITUASJON FOR RINGEBU STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Identitet/informasjon

- Pylon som identifiserer stasjonen fra vei.
- Nytt skiltprogram
- Det legges tilrette for Sisteleddprosjektet(P-trafikk)
- Blindskriftmerking ved inngang
- Ved oppussing av venterom bør det monteres teleslynge.

Andre planer

- JBV har utarbeidet en plan for kryssningsspor med samtidig innkjør. Tiltaket vil kreve undergang.
- JBV har planer for oppgradering av stasjonens utearealer. Hovedplan er utarbeidet



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker, trær.)
////	OPPHOLDSAREAL M/ SYKKELPARKERING.	XXXXXX	NY VIKTIG TREGRUPPE
▧	VENTEROM M/ TOALETT	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR RINGEBU STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw
(I hovedsak basert på planer fra Lunde og Nilssen Landskapsarkitekter as.)

Kvitfjell holdeplass

Beliggenhet: Ved alpinanlegget for Olympiaden 1994.

Spesielle forhold: Kun togstopp vinterstid, om sommeren kun etter ønske.



Overordnet inntrykk

Et liten men meget funksjonell holdeplass ved at den ligger 50 m fra skiheiseanlegget. Holdeplassens beliggenhet er tilrettelagt for enkel atkomst til alpinanlegg.

Trafikkgrunnlag

Opplysninger foreligger ikke, antagelig lite.

Atkomst- og trafikkarealer

Veiatkomsten fra hovedvei er forholdsvis lang og det er en fordel å være lokalkjent selv om det er merket til Kvitfjell fra E 6. Det er parkeringsanlegg ca. 200m fra holdeplassen.



Oppholdsarealer

En nokså trang gruset plattform som ikke har stor plass for kunder. Det omkringliggende terreng utgjør ikke det beste oppholdsareal, men man befinner seg jo i alpinløypa. Det er montert en serie reklamestativer på plattform, enkelte av disse er ikke utnyttet og bør fjernes.

Stasjonsbygning

Godshuset fra Ring ble gitt som gave fra NSB til anlegget på Kvitfjell i forbindelse med olympiaden.

Huset som er en slags ski-stall er reparert, men ikke tilbakeført med opprinnelige detaljer. Bygningen eies ikke av NSB.



Andre bygg

Andre bygg er ikke vurdert i denne sammenheng.

Tiltak Kvitfjell

- Sanering av reklamestativer
- Eventuelt asfaltering av plattform.

Hafjell holdeplass

Beliggenhet: Ved Hafjell
turistanlegg.

Spesielle forhold: Kun togstopp
vinterstid, på sommeren bare etter
kundebehov.

Kommune: Ringebu



Overordnet inntrykk

En noe øde holdeplass, kun
bestående av en lang plattform og
utflytende plass med grusdekke.

Trafikkgrunnlag

Opplysninger foreligger ikke,
antagelig lite.

Atkomst- og trafikkarealer

En gruset sidevei fra hovedvei fører ned til holdeplassen. Det er noe mangelfull skilting.



Oppholdsarealer

Holdeplassen har ingen benker, kun leskur og et infoskilt samt telefonapparat. Det er montert en serie reklamestativer langs plattform. Enkelte av disse er ikke utnyttet og bør fjernes. Rutetabell finnes. Store betongsten skiller trafikkplassen fra plattform.

Stasjonsbygning

Kun leskur.

Andre bygg

Finnes ikke.

Tiltak Hafjell

- Asfaltering av atkomstvei.
- Sanering av reklamestativ.
- Betongsten erstattes med kampestener og forlenges mot naturmark.

Hunderfossen holdeplass

Beliggenhet: Ved Hunderfossen familiepark

Spesielle forhold: Stoppedest for Sesamtoget i sommerhalvåret.

Kommune:



Overordnet inntrykk

En enkel treplattform langs spor i skogsomgivelser.

Trafikkgrunnlag

Parken besøkes av ca. 300 000 personer i året

Atkomst og trafikkarealer

Gang atkomst fra parken og fra parkeringsanlegg.

Oppholdsarealer

Holdeplassen er enkelt bygget og inneholder ikke stort mer enn plattform, en infotavle og et leskur. Den er ikke egnet for lengre opphold. Det vil kreve store ombyggingsarbeider å gjøre dette til noe mer enn en plattform for av- og påstigning. Belysningen er for dårlig.

Stasjonsbygning

Leskuret er i god stand. Et hjemmesnekret treskilt med stasjonsnavn forteller at man her ønsker en annerledes identitet enn hva NSB representerte. Holdeplassen er forøvrig bygget av Hunderfossen park.



Tiltak Hunderfossen

Identitet/informasjon

- Stasjonen bør utrustes med JBV skiltprogram. I tillegg bør det settes opp bedre stativer for rutetabeller og kampanjer. Disse må være godt synlig fra atkomstssidene.
- Belysningen bedres, nye armaturer monteres.

Lillehammer stasjon

Beliggenhet: Lillehammer bysentrum

Spesielle forhold: En strengt organisert forplass brukt som atkomstzone for fotgjengere, taxi, syklist og buss samt et stort busstovr.



Overordnet inntrykk

Stasjonen ble bygget ut med tilbygg til vinter-olympiaden i 1994. Nye fløyer ved stasjonsbygget og en stor ny forplass er de mest synlige eksempler på dette.

Bussholdeplassen utgjør sammen med et nytt terminalbygg en dominerende del av det tradisjonelle stasjonsområdet.

Trafikkgrunnlag

Ca. 300 000 pr. år

Atkomst- og trafikkarealer

Det har vært store omlegginger av trafikken i forbindelse med olympiaden. Under forplassen er det lagt en gjennomfartsvei. Hovedparkerings-plassen er lagt til vestdelen av stasjonen. Derfra er det atkomst til spor og stasjonsområde gjennom gangtunnel. Langtidsparkering er

Oppholdsarealer

Den store forplassen har benker og noe vegetasjon. Benkene er en del ødelagt og har ikke tålt vanlig bruk og stedets klima. En del gjerder kunne vært erstattet med hekkplanter for å redusere enstonigheten i de store flatene. Belegget på forplassen har noe setningsskader.



avgiftsbelagt. Det er motorvarmere til samtlige plasser. Parkerings-plassen er ikke full på befarings-tidspunktet. I tillegg er det en del parkeringsplasser i sør/øst. Samlet sett er tilgjengeligheten til stasjonen meget god. Alle brukergrupper har tilfredsstillende forhold. Det er også skiltet til stasjonens forskjellige deler.

Sammen med bussterminalen har stasjonen nokså store innvendige oppholdsarealer. NSBs' venterom stenger først 22.30. Det er herværksproblemer bl. annet på toalettene.

Spor 1 er gjennomgående og hovedplattform har benker og sporanviser. Anviserens plassering er ikke tilfredsstillende. Spor 2 mangler anviser. (dette var i sin tid planlagt). Begge plattformer er 0,57 m høye.

Stasjonsbygning

Ytre sett er bygningene i stasjonskomplekset i god stand. Bygningen er på vernelisten. Den er tegnet av arkitekt Paul Due og oppført i 1894. Bevarings-ideene har imidlertid fått større gjennomslag utvendig enn innvendig.

tidligere da kunder vil miste tilgang til spor 2 og mellomplattform. Derfor drøftes det nå å sette opp et rullegitter for å kunne dele av nedgang til spor fra det øvrige venterom.

Det er trinnfri atkomst til stasjonen og heis som forbinder venterom



Venterommene er store og har fine materialer, men har ingen stilmessig sammenheng med byggets arkitektur. En del skilt er blitt noe for dominerende og tar oppmerksomhet bort fra den kunstneriske utsmykningen. I hovedsak er stasjonen likevel et godt eksempel på hvordan en bystasjon rent funksjonelt kan utvikles.

NSBs' venterom står i åpen forbindelse med bussterminalen. Når billettsalget stenger 21.15 er store deler av det felles ventereal uten tilsyn. Rommet kan ikke låses

med undergang. Toalettene som er plassert i undergang er tilpasset rullestolsbrukere. Forøvrig er alle publikums-fasiliteter på ett plan. Skranken er utstyrt med teleslyngeforsterkning.

Andre bygninger

Vanntårnet på stasjonen er fredet i henhold til plan utarbeidet av NSB og Riksantikvaren. Tårnet er tegnet av arkitekt Paul Due og oppført i 1892.

Det er ikke aktuelt å vurdere andre bygninger i denne sammenheng.

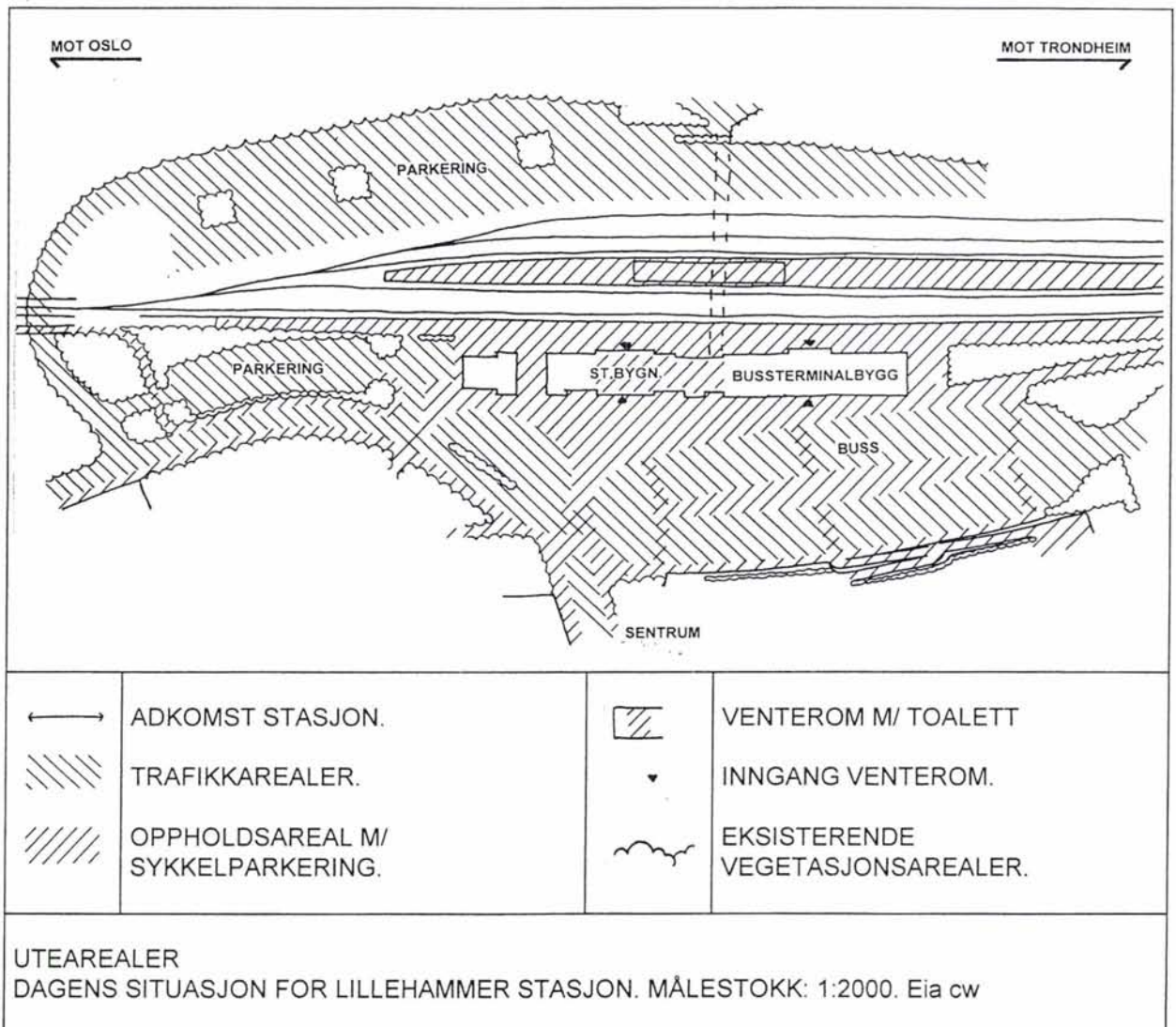
Tiltak Lillehammer

Stasjonsbygning

- Montering av rullegitter for å avsperre deler av venterommet når billettsalg er ubetjent.
- Sikre tilsyn av arealene når stasjonen er ubetjent.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Utbedre setningsskader på forplass.
- Flytte anviser på hovedplattform.
- Enhetlig design på benker søppelkasser og askebeuger.
- Montere sporanviser på mellomplattform.
- Etablere en sone på hovedplattform ved stasjonsbygning for opphold.
- Rehabilitering av grøntanlegg.

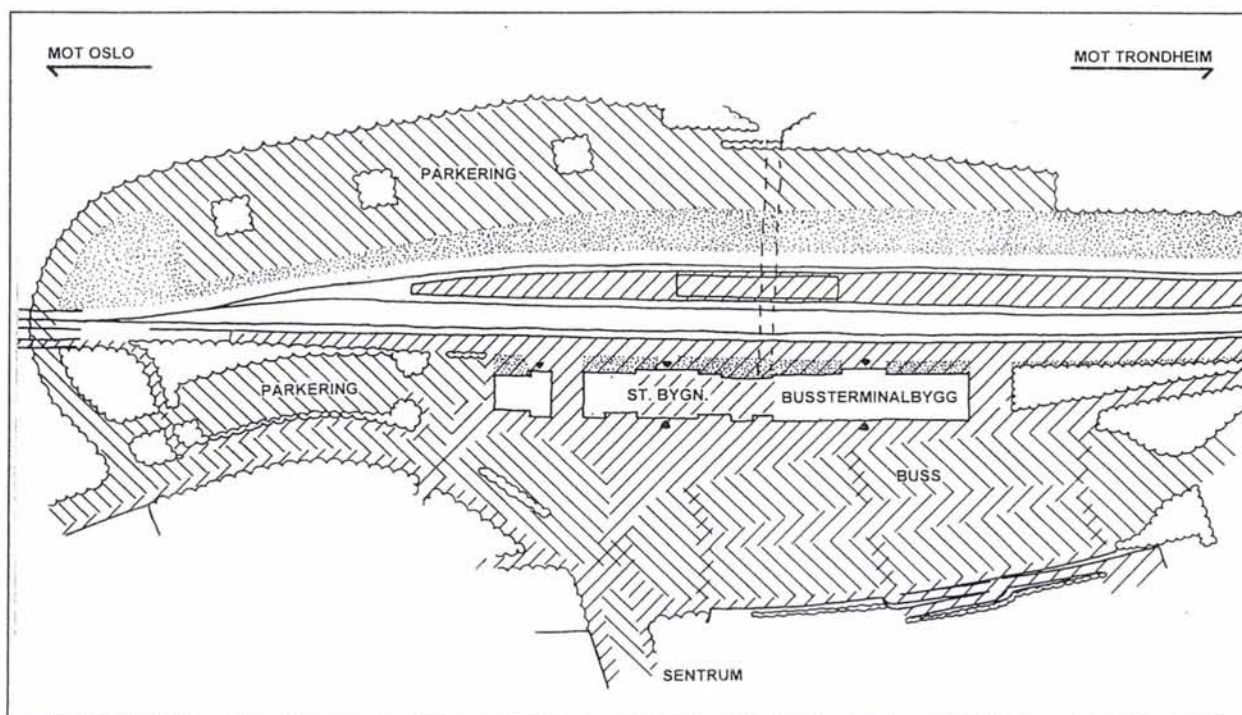


Identitet/informasjon

- Gjennomgå skiltbehovet med tanke på å redusere informasjonsmengden.
- Gjennomføre nytt designprogram.
- Det tilrettelegges for Sisteleddprosjektet. (P-trafikk)

Andre planer

- JBV ser på muligheten av å sanere spor.



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	•••••	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker og trær.
////	OPPHOLDSAREAL M/ SYKKELPARKERING.	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
▣	VENTEROM M/ TOALETT		

Hamar stasjon

Beliggenhet: Hamar bysentrum.
Spesielle forhold: Det har vært en stor renovering av stasjonen i 1994. Taxi og bussholdeplass er plassert langs plattform.



Overordnet inntrykk

Stasjonsbygningen dominerer som et monumentalt bygg i denne delen av Hamar sentrum. Renovering av bygningen og byparken gjør dette til et unikt stasjonsområde. I arkitektonisk forstand er Hamar det beste eksempelet i Norge på et urbant stasjonsmiljø.

Trafikkgrunnlag

Atkomst- og trafikkarealer

Det er ikke god nok skilting til stasjonen og lokalkunnskap er nødvendig for å finne frem. Parkeringsarealene er store og det er lett å orientere seg når man er på stasjonsområdet. Det er motorvarmere på parkeringsplassen. Buss- og taxiplasser er også plassert godt i forhold til spor selv om det er noe lang avstand til stasjonsbygningens inngang.

Hovedplattformen er 0,57m høy. Mellom- plattformene er 0,57m og 0,35m høye. Atkomst til ny mellomplattform skjer via heis og i plan videre til lav plattform.

Fremtidig bruk av spor 1. vil kunne gi nye føringer for bruk av hovedplattform. Det foreligger flere alternativer til ny sporbruk. Uansett hvilket som blir valgt vil arealene på



Oppholdsarealer

Etter ombyggingen har venterommet fått en standardheving.

Jernbanecafeen har servering på plattformsiden. Cafeen er av en litt trist karakter. Det store området som strekker seg langs hovedplattform kan virke monotont.

Plattformens er uavsluttet mot nord og dens bredde samsvarer ikke helt med bygningens monumentale uttrykk. Plattformen bør i dette området gis en utforming som understreker byggets betydning. På syddelen ville valg av andre armaturer, og en reduksjon av reklameskiltene, gjort dette utearealet mer tiltalende.

sporsiden av stasjonen bli påvirket. Følgende alternativer foreligger som ideer:

- Redusere lengden på buttspor som i dag er spor 2. Røstog benytter dette.
- Gjøre spor 1. til buttspor. Utvide hovedplattform der sporet tidligere lå. Røstog benytter spor 1.
- Legge ned spor 1. gjøre spor 2. gjennomgående, gjøre spor 3. til buttspor, legge ned spor 4., gjøre spor 5. gjennomgående.

Det siste alternativet er grunnlaget for skissen som viser fremtidige bruksmuligheter.

Stasjonsbygning

Bygningen gjennomgikk en større ombygging i forb. med olympiaden i 1994. Den er på vernelisten sammen med bygget som inneholder cafeen.

Hamar stasjon regnes som arkitekt Dues hovedverk blant murbygningene i jernbanen.

Andre bygninger

Innenfor den registrering som er foretatt er det i alt listet 31 bygninger tilhørende stasjonen og på tilliggende områder. En del av disse er revet.

Verkstedet har ikke gjennomgått noen tilsvarende renovering som stasjonen. Lok-stallen har fått status som "høy verneverdi" i NSBs'



Interiøret har fått et preg av gammel tid selv om det her ikke er tale om en kopi. Kiosk med "Hots" (dvs. pølse) og småbord er et godt tilskudd, men er selvsagt en konkurrent til jernbanecafeen. Stasjonen har monitorer inne i hallen og det er lett å holde seg orientert om togavganger.

Det er trinnfri atkomst fra hovedplattform til stasjonsbygget. Fra gateplan er det trinnfritt langs byggets sidefløyer. Toaletter er tilpasset rullestolsbrukere.

egen registrering fra 1988. Presenningsverksted og snekkerverksted er oppført i vernelisten fra 1997. Sett fra stasjonen kan området virke noe dårlig vedlikeholdt.

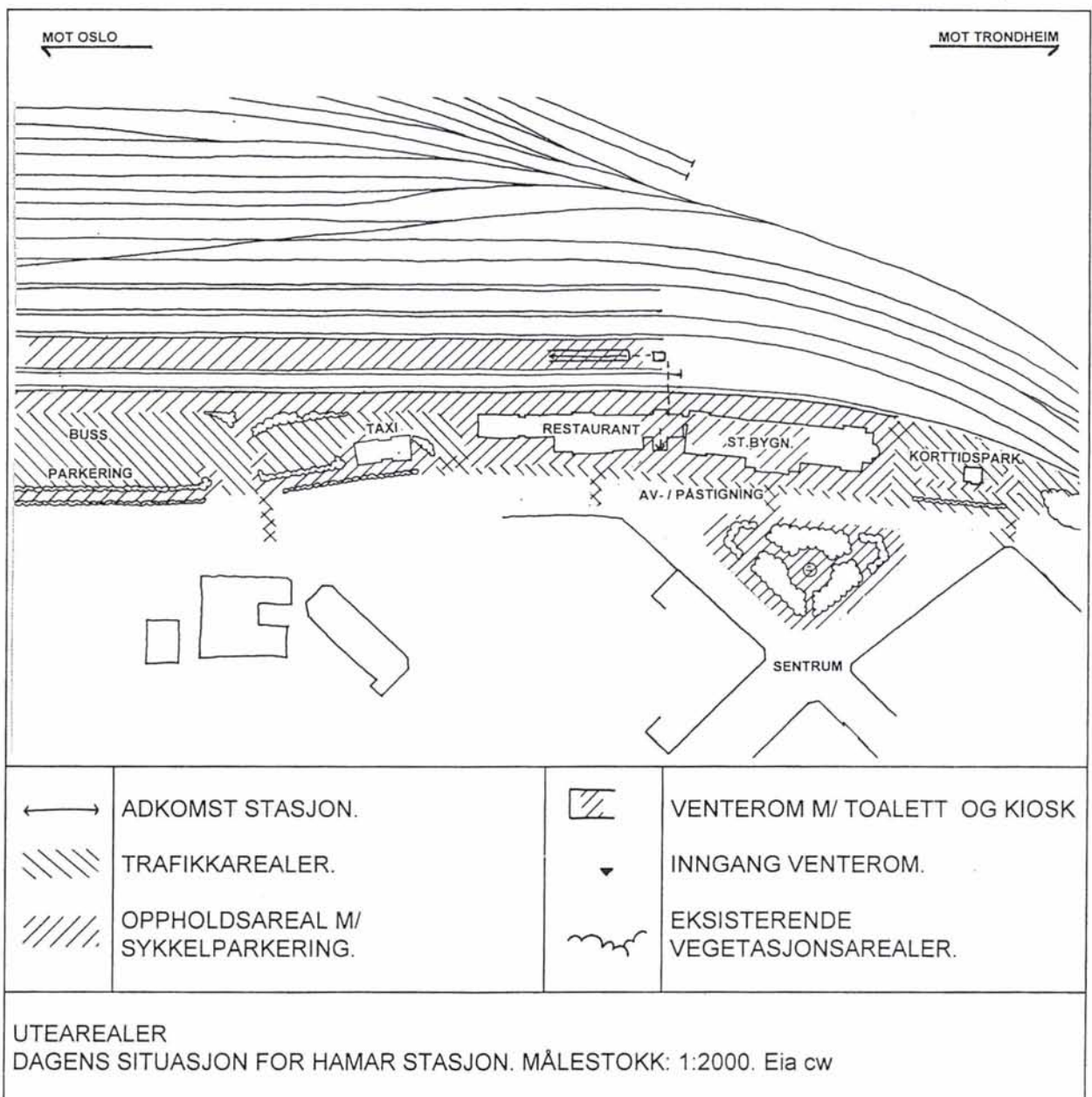
Tiltak Hamar

Stasjonsbygning

- Arbeid med å utbedre skade på gulv i venterom pågår.
- Avtaler med fremtidig cafedriver bør inneholde krav om at utemiljøet skal påvirkes positivt.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Utvidelse av parkering aktuelt i sydområdet.
- Plattformarealene forbedres.

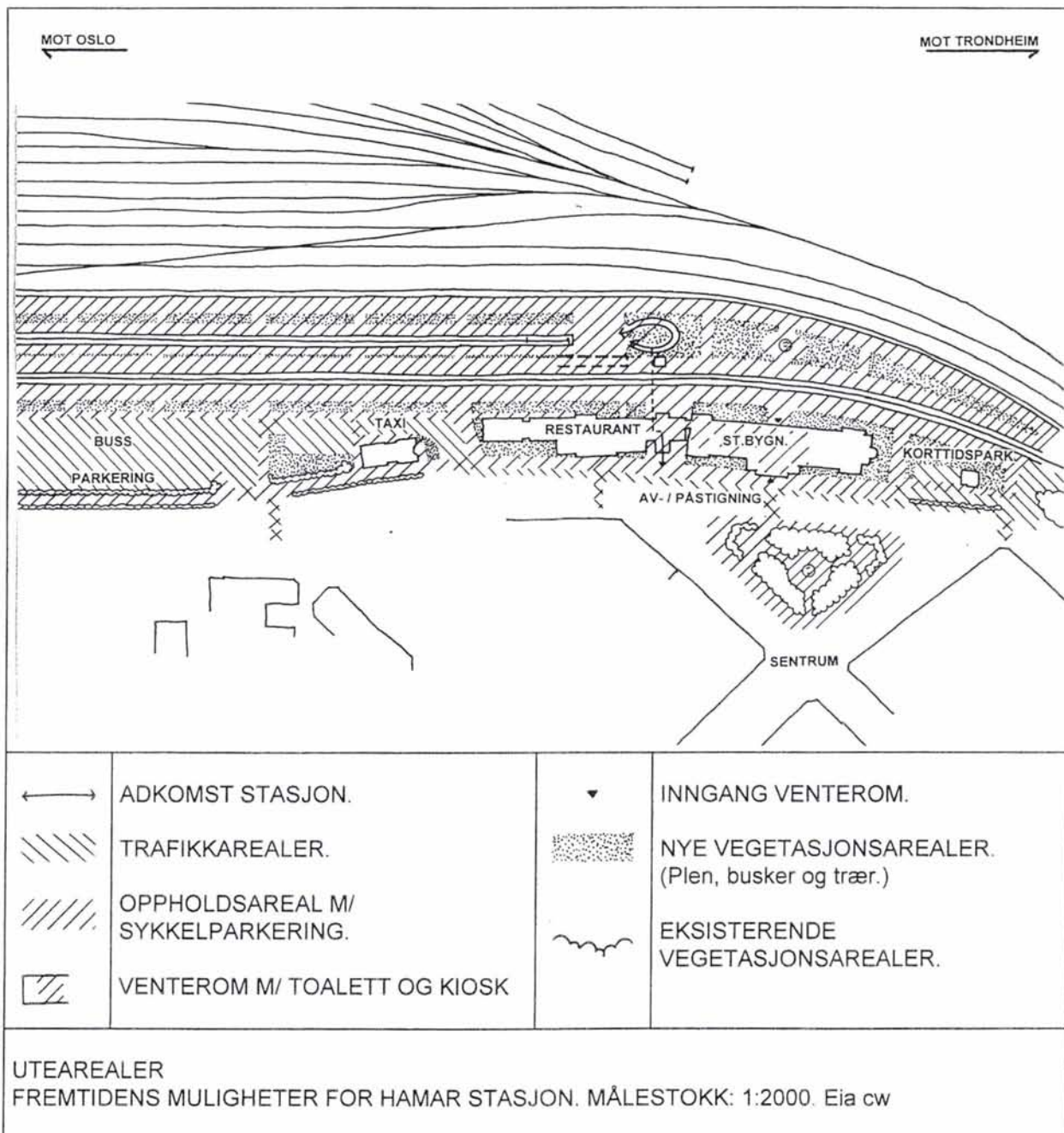


Identitet/informasjon

- Markering av inngang med pylon og/eller skilt som viser åpningstider ol.
- Det tilrettelegges for Sisteleddprosjektet. (P-trafikk)

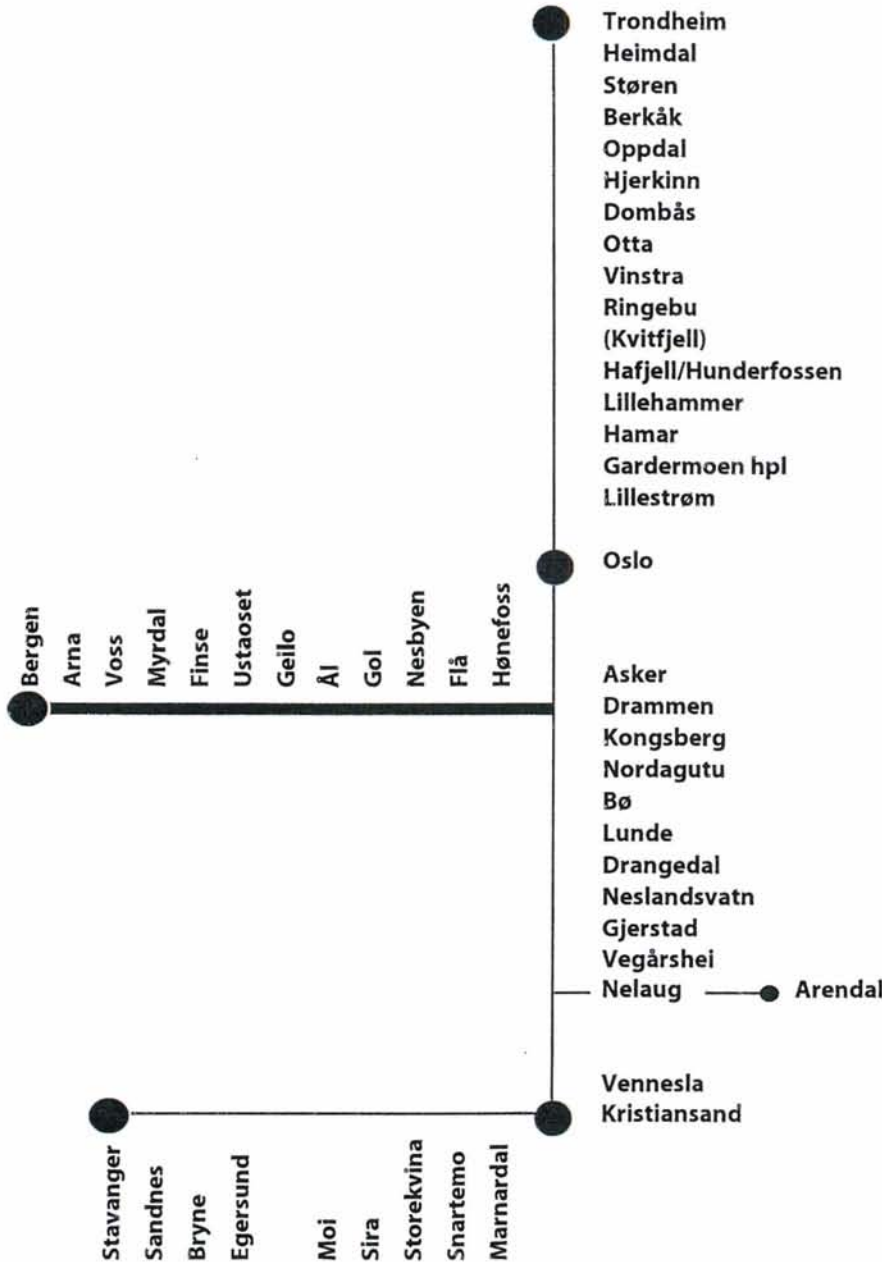
Andre planer

- JBV vurderer endring i sporplan og ombygging av plattformer.



Stasjonsregistrering

Nytt fjern togkonsept - Bergensbanen



Navn _____

Rapportnr. _____

Oppdatert dato _____

Bergensbanen

Nytt fjerntogkonsept

Innholdsfortegnelse

- 1 Forord
- 2 Sammendrag
- 3 Rapport per stasjon

Stasjon	Befaring	Rapportdato
Bergen	Okt 98	01.04.99
Arna	Okt 98	01.04.99
Voss	Okt 98	01.04.99
Myrdal		
Finse	Okt 98	01.04.99
Ustaoset	Okt 98	01.04.99
Geilo	Okt 98	01.04.99
Ål	Okt 98	01.04.99
Gol	Okt 98	01.04.99
Nesbyen	Okt 98	01.04.99
Hønefoss		
Drammen	Juni 98	

Forord

Denne rapporten oppsummerer en befarings på Bergensbanens fjerntogstasjoner. Befaringen ble foretatt i oktober 1998. Arbeidet er knyttet til stasjonsutvikling i forbindelse med nytt fjerntogkonsept. Det nye fjerntoget skal ha hyppigere avganger enn dagens ekspresstog og vil være en stor forbedring i forhold til dagens tilbud. Summen av de inntrykk kunden sitter igjen med etter avsluttet reise er alltid grunnlag for evaluering av NSBs tilbud. Opplevelsen før, under og etter togreisen vil således være av stor verdi for kundens tilfredshet.

Prosjektgruppen har vurdert stasjonsområdene både utfra funksjonell og estetisk synsvinkel. Atkomst, arealbruk, landskapsbehandling, generell orden, informasjon og bygningenes kvalitet, er hovedsaker i denne rapporten. Befaringen viser at stasjonene gir et svært variert inntrykk særlig når det gjelder utearealsbehandlingen.

På bakgrunn av rapporten blir det valgt prioriterte tiltak for strekningen. Minimumskravet til fjerntogstasjoner bør være at de skal fremstå med en helhetlig visuell profil; med hensyn til informasjon og utvendig møblering og utearealer i god orden uten tilfeldig hensatt utstyr. Stasjonsbygninger skal være i god teknisk stand og følge kravene til tilgjengelighet for funksjonshemmede. Tilbudet forøvrig skal tilpasses NSBs strategier i merkevareprosessen. På stasjoner der alle fjerntog stopper bør det foretas nødvendig heving av plattformer og oppgradering av uteanleggene. Samlet vil tiltakene gi en standardforbedring og gjøre stasjonene til viktige knutepunkter i lokalmiljøet.

Bergensbanestrekningen har enkelte stasjonsanlegg med stor verneverdi. En del vokterboliger og andre bygg er også vernet eller fredet. All ombygging må ta hensyn til dette. Der bygningene er underlagt en slik spesiell beskyttelse, er dette nevnt.

Delprosjektleder: "Nytt fjerntogkonsept-stasjonsutvikling" er o. ing. Tanja Kleive Guettler ved NSB BA Eiendom. Prosjektmedarbeidere er designer Ivar Jørgensen og landskapsarkitekt Christian Wesenberg. Registreringene er foretatt i samarbeid med o. ing. Helge Bontveit og o. ing. Terje Olsnes, begge fra Jerbaneverket reg. vest, planavdelingen.

Oslo 5. februar 1999
NSB Eiendom, Utvikling

Sammendrag

Stasjonsbefaringen i oktober 1998 og møter med JBV reg. vest er utgangspunkt for de ønsker om tiltak som her foreligger. Rapporten er i første rekke et grunnlag for å gjennomføre forbedringer på stasjonene. Banestrekningen er spesiell ved at den dels går gjennom store åpne fjellområder. Egenartet stasjonsbebyggelse og mektige naturopplevelser følger den reisende gjennom disse vakre deler av Norge. På Bergensbanestrekningen finner vi tre typer stasjoner: Bystasjonen (Bergen), tettstedstasjonen og høyfjellstasjonen.

Kundens behov for fasiliteter, service og informasjon er imidlertid lik uansett stasjonens beliggenhet. Med de forskjellige stasjonsforhold vi finner, vil imidlertid måten å gjennomføre tiltakene på variere. Hver stasjon er i rapporten beskrevet med feil og mangler, men også med de muligheter til forbedringer det ligger til rette for. Noen tiltak er spesielle for en enkelt stasjon, mens andre er fellesløsninger for hele strekningen. For eksempel er forbedringer av plattformer og omlegging av spor, tiltak som må tilpasses stasjonen dens trafikk- og driftssystem. Oppbyggingen av et informasjonssystem vil på den annen side være tiltak som må planlegges likt for hele strekningen.

De viktigste stedsavhengige tiltak er: (ikke prioritert)

- Endret sporbruk ved togfremføring for å bedre tilgjengelighet.
- Utvidelse av mellomplattform lengde/bredde. Smale mellomplattformer der det forekommer togkryssing, er et problem noen steder. (Geilo, Gol, Voss)
- På flere av stasjonene kan utearealene utvikles ved at trafikk- og sporareal reduseres til det som er nødvendig.
- Veiskilting frem til stasjonen er mange steder for dårlig.
- Der det er aktuelt å male bygninger utvendig, fargettes det med utgangspunkt i byggeår.
- Hovedtavlesystem og sporanvisere for Bergen stasjon.
- Utvidelse og forbedring av busstilgjengelighet ved stasjonen. (Voss, Gol, Ål)
- Forbedret bilparkering, (Gol, Arna, Ustaoset)

De viktigste generelle tiltak er: (ikke prioritert)

- Monitorer som viser løpende aktuelle avganger med eventuelle avvik.
- Ny produktrekke utviklet av Jernbaneverket for utemøbler som: benk, søppelkasse, tabellstativer, lysarmaturer, sykkelstativer benyttes på samtlige stasjoner.
- Det lages skilt- og informasjonsplaner for samtlige stasjoner. I dette inngår også markering av stasjonens navn/identitet.
- Materialbruk benyttet på utearealer bør ha et enhetlig preg. Det tas ut aktuelle produkter for: Gangveier, kanter/avgrensninger, parkeringsareal, plattformkanter, ramper osv.
- Enkelte venterom har møbler som bør skiftes. Det tas ut en møbelserie for venterommene på strekningen bestående av stoler, bord.
- Felles system for display av rutetabeller, brosjyrer, plakater osv.
- Det bør utarbeides et program for tilrettelegging av det offentlige areal for funksjonshemmede. (Blindeskiftmerking, atkomst, teleslynge, HCWC osv.)

Bergen stasjon

Kommune: Bergen
Beliggenhet: Bystasjon i Bergen sentrum.

Spesielle forhold: Stasjonen er under ombygging.



Overordnet inntrykk

En representativ bygning og stasjon der vi finner den eneste gjenværende norske plattformvestibule i stål og glass med driftsspor. Stasjonens sentrale plassering i byen og den egenartede bygning gjør stasjonen unik både funksjonelt og arkitektonisk. Billettsalget er nylig bygget om, likeledes er det et nytt serveringstilbud. Plattformene er imidlertid smale og lave og toghallen behøver en oppgradering.

Trafikkgrunnlag

1.475.717 per år (snitt 97/98)
alle tog (lokal og fjerntog)
basert på BRIS

Atkomst og trafikkarealer

Det blir i forbindelse med utbyggingen av Nonneseterkvartalet bygget bro mellom bussentralen/parkeringshus og jernbanestasjonen. Gangbroen vil gi kundene atkomst til 2. etg. i vestfløyen av stasjonen. Ved hovedinngangen er det en egen Kiss & Ride fil som del av gateløpet.

travelt gjennom-strømningsområde uten noen klar funksjonsdeling. Utsikten til Ulriken gjennom glasshallen gir den et eventyrlig fondmotiv. I disse vakre omgivelser burde toghallen utvikles bedre som oppholdsplass.



Taxi er plassert ved østfløy og dermed er alle tre sider av stasjonen dekket med atkomstsoner. Avstanden til lokalbusser er et problem som gjenstår å løse.

Oppholdsarealer

Vestibylen mellom billettsalg og cafe er en naturlig oppholdsplass. Kafeen er smakfull og med sin beliggenhet innbyr den til opphold. Toghallen og plattformvestibylen er noe mindre innbydende. Den er et

Det er i dag fem spor inne i toghallen. Spor 5 skal tas vekk. Samtlige plattformer er lave 0.33 m. I fremtiden er det ønske at krengetoget skal benytte spor 3 eller 4. Mest sannsynlig blir spor 4 benyttet. Samtlige spor vil muligens få redusert lengde inne i toghallen i samband med ombyggingen. En løsning der de to midterste spor beholder sin lengde kan også tenkes.

Stasjonsbygning

Stasjonen ble ferdigbygget i 1913 og er en blant meget få større bygg i natursten der jugendstilen kombineres med nasjonal romantisk stil. Arkitekt er Jens Zetlitz Kielland. Stasjonsbygning, toghall, Ilgodshus og plattformoverbygg er fredet.

utvikles uten at det går på bekostning av "togfølelsen" som her er sterkt tilstede. Kiosktilbygget og broen bør vurderes fjernet. En opprydding av reklame og diverse informasjonsplakater bør foretas. Det er en stor mangel at en stasjon av Bergens betydning ikke har et dynamisk informasjonssystem med informasjon om togavganger og ankomst.



Bygningen er godt vedlikeholdt. Det blir i forbindelse med byggeprosjektet en ny fasade og ombygget vestfløy som tilknyttes nabokvartalene med bro. (se over).

En kvalitetsheving av toghallen vil ha stor betydning for kunder med krengetoget. Hallen må få andre funksjoner der komfortabelt opphold og toginformasjon må inngå. Det betyr at plassrommet i toghallen bør

Andre bygninger

Andre bygninger er ikke vurdert i denne sammenheng.

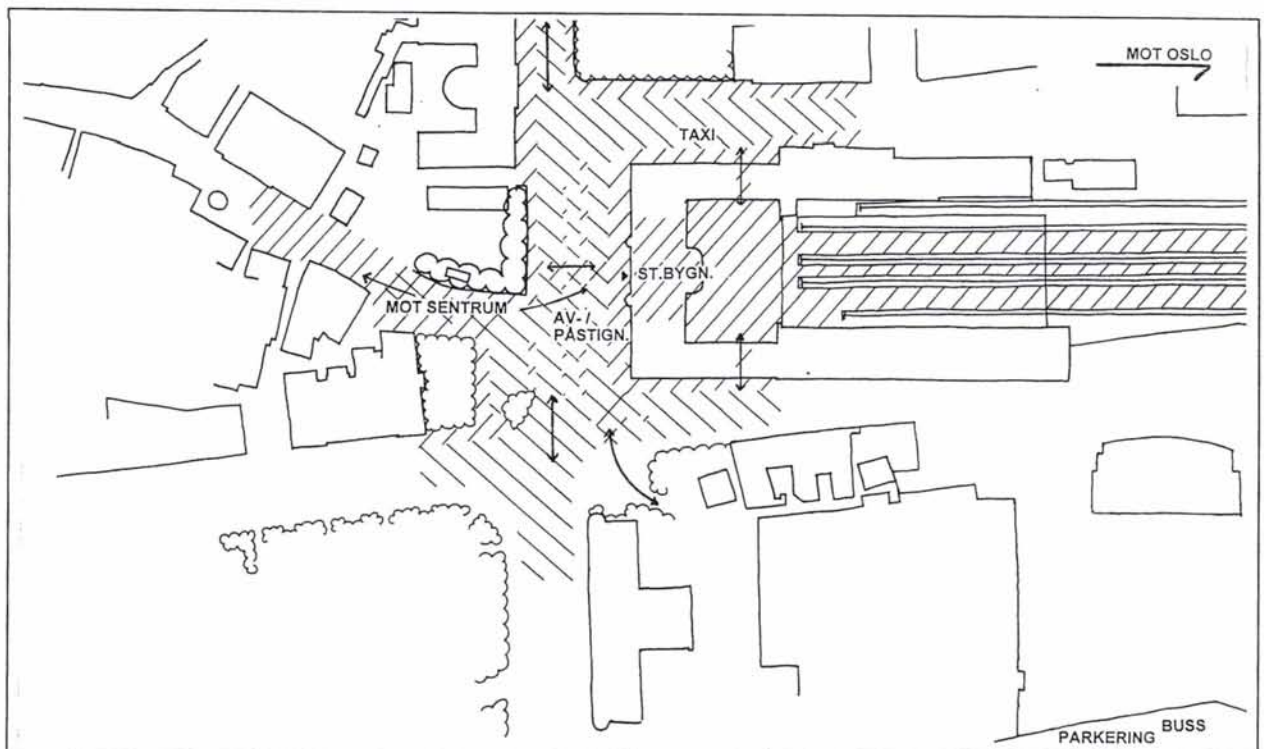
Tiltak Bergen

Stasjonsbygning

- Den forestående ombyggingen av stasjonen vil skape nye og bedre servicetilbud til kundene. Arbeidsgruppen har gjennomgått planene med eiendomssjef Marit Petersen. Det er bl. annet prosjektert et nytt billettsalg nærmere spor enn dagens løsning og en generell bedring av forholdene for publikum.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Broen over til parkeringshuset og bussterminalen vil bety en forandring av kundestrømmene inn og ut av stasjonen.
- Heving av plattformer og forandring av antall spor inne i toghallen vil bedre tilgjengeligheten og frigjøre areal til opphold.
- Det tas ut en produktrekke for møbler og utstyr for hallen. (I hht. JBVs veileder)
- Reklame i hall og på plattformer revurderes.



← →	ADKOMST STASJON.	▨	VENTEROM M/ TOALETT, KIOSK OG CAFE.
▨	TRAFIKKAREALER.	▼	INNGANG VENTEROM.
▨	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	⋈	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

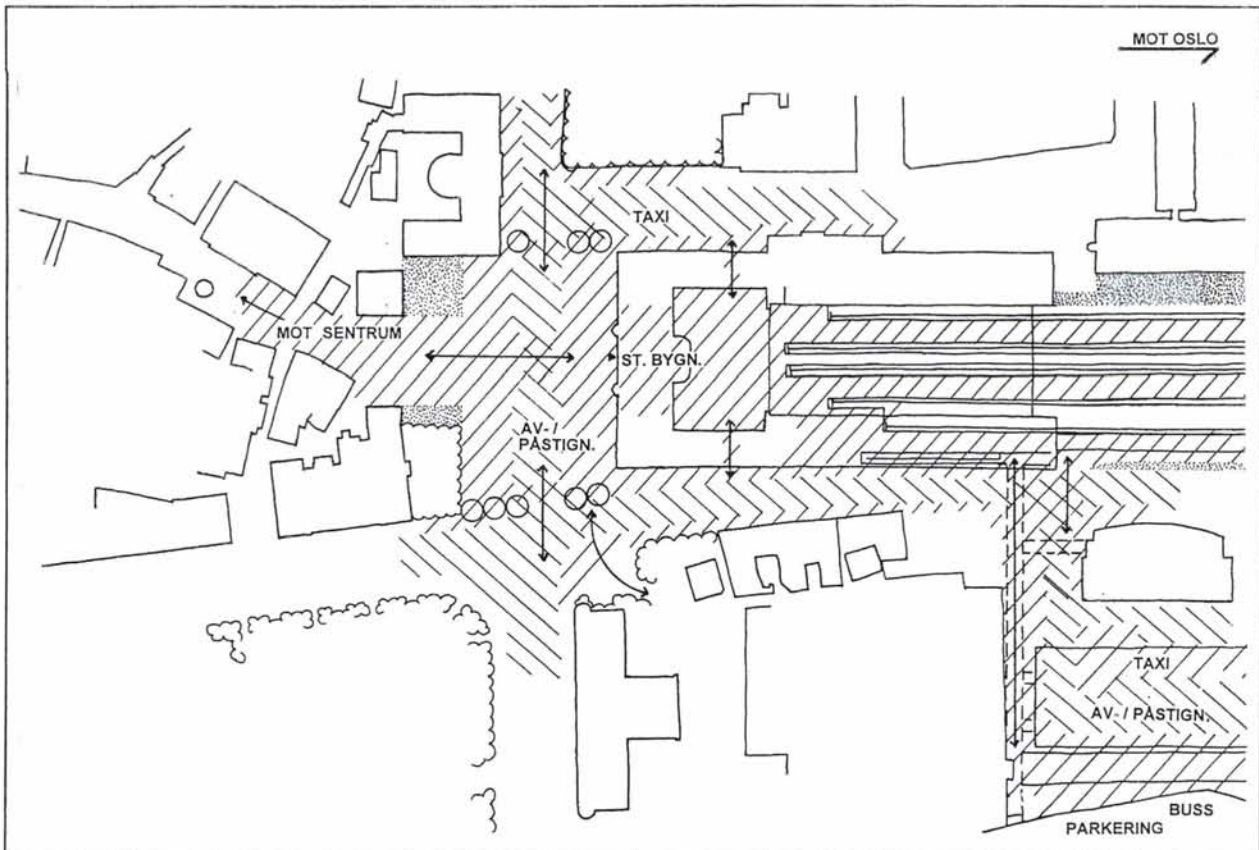
DAGENS SITUASJON FOR BERGEN STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw

Identitet/informasjon

- Det bør skaffes et anlegg for dynamisk informasjon om togavganger enten i form av monitører eller hovedtavle.
- Pylon monteres foran innganger på alle tre sider.
- Ny skiltplan lages for hele stasjonen i forb. med ombyggingen.

Andre planer

- Se teksten over



	ADKOMST STASJON.		INNGANG VENTEROM.
	TRAFIKKAREALER.		NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, busker, hekker og trær.)
	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.		NY VIKTIG TREREKKE
	VENTEROM M/ TOALETT, KIOSK OG CAFE.		EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER
FREMtidENS MULIGHETER FOR BERGEN STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw

Arna stasjon

Kommune: Bergen

Beliggenhet: Ved Arna sentrum.

Spesielle forhold: En typisk forstadsstasjon.



Overordnet inntrykk

En pent beliggende forstadsstasjon med ny bussterminal og stort parkeringsanlegg.

Lave bygg på en etg. gir området et spesielt samlende uttrykk.

Trafikkgrunnlag

725.286 per år (snitt 97/98)
alle tog (lokal og fjerntog)
basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

Det er fotgjengerundergang mellom stasjon, bussterminal, butikksenter og parkeringsareal. Undergangen samler disse fire funksjonene som ligger lineært. Det er overraskende lite hærverk i undergangen.

På parkeringsplassen er det ca 200 biler, men parkeringskapasiteten bør utvides. Det finnes ledige arealer på nedlagt godsterminal

av stasjonsbyggenes lave karakter. Formuttrykket er imidlertid noe mer tidstypisk.

Oppholdsarealer

Stasjonen har en bred mellomplattform som betjener både østgående og vestgående spor. Plattformen for østgående spor er for kort da denne kun går frem til stasjonsbygningen. Både her og på bussterminalen er det



samt på motsatt side av spor enn dagens parkering. Det regnes med at et forbedret parkeringsanlegg på Arna stasjon vil kunne redusere bilantallet i Bergen sentrum.

Bussterminalen ligger inntil sporområdene og er ny. To takoverbygg for ramper og fire leskur samt lave muravgrensninger utgjør de mest synlige delene av terminalen. Den føyer seg ellers pent inn langs sporene og har noe

benker, opplysninger om avganger og beplantning. Noe haveanlegg eller uteareal egnet for varig opphold finnes ikke og området kan vel sies å ha en noe spartansk stil der utearealene i første rekke er tilrettelagt for transport og trafikk.

Det er ønsker om sporsanering og en bedre utnyttelse av en tomt der Jernbaneverket nå lagrer driftsmateriell.

Stasjonsbygning

Stasjonsbygningen som ligger på mellomplattformen er fra 1964.

Den er på verneplanen som representant for den fåtallige 60-tals arkitekturen innen NSB.

Bygningen er i mur og har en typisk stram detaljering innenfor moduloppbygging av fasaden.



I bygningen er det kiosk som vender ut mot plattform. Her er et stort og trivelig venterom i forbindelse med billettsalg. Toaletter og alle betjeningsrom ligger på samme plan.

Andre bygninger

Godshuset har samme bygningsstil som stasjonsbygningen. Også det er fra 1960 årene.

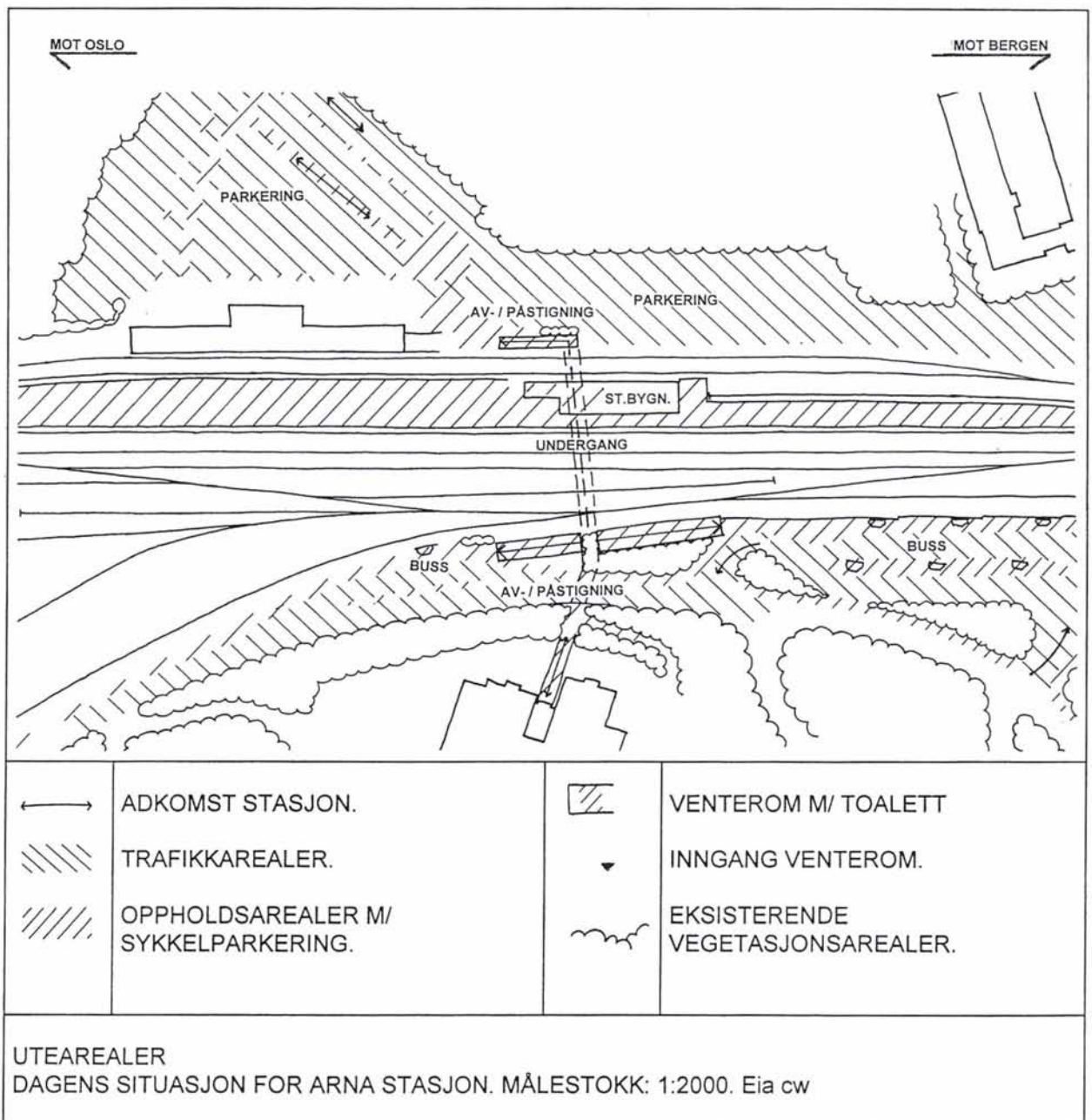
Tiltak Arna

Stasjonsbygning

- Reklamerammer fjernes
- Eventuelt finne ny anvendelse for kioskareal.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Parkeringsareal utvides eller nybygges.
- Opprydding og eventuelt ny bruk av lagertomt og godstomt.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht. JBVs' veileder)
- Det bør legges bedre tilrette for hyggelig opphold på plattform.

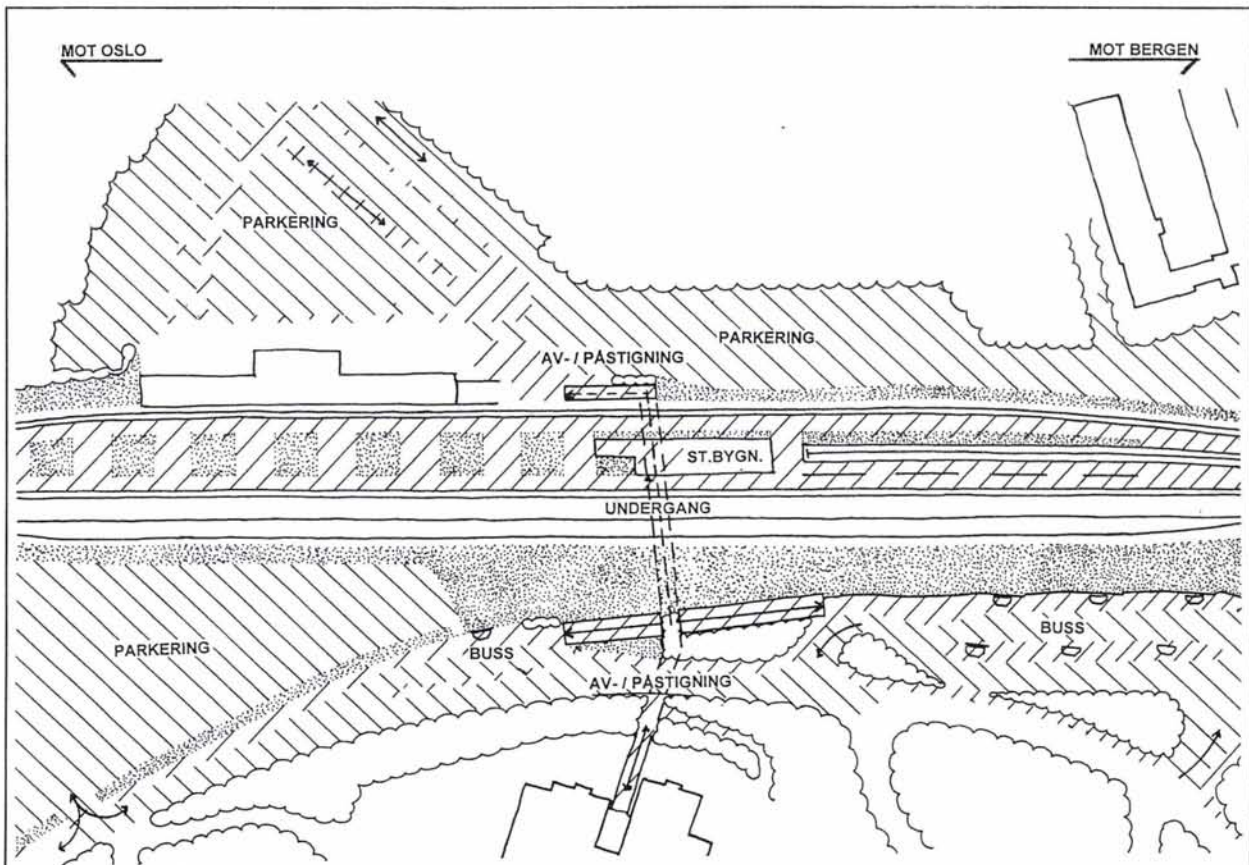


Identitet/informasjon

- Nytt skiltprogram etableres.
- Inngangene til stasjonen fra butikkssenter, bussholdeplass og parkering markeres bedre.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

- Ingen andre planer registrert



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.

VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Trær, busker, plen og grasbakke)EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR ARNA STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Voss stasjon

Kommune: Voss

Beliggenhet: I skråning ved Voss sentrum. (Vossevangen)

Spesielle forhold: Fleischers hotell ligger tett ved siden av plattform.



Overordnet inntrykk.

Stasjonens beliggenhet gjør området trangt noe som særlig går utover bussatkomsten og tilkjøringsveier.

Stasjonsbygningens monumentalitet som del av bygdesenteret gjør likevel området egenartet og stasjonen spesiell. En stasjonsbygning i mur over tre fulle etasjer er ikke vanlig. Et stort nytt parkeringsanlegg er bygget ut på en fylling øst siden av stasjonsplassen.

Trafikkgrunnlag

404.965 per år (alle tog)
basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

Parkeringsplassen er etablert langs sporområdene mot hovedplattform. Beliggenheten er meget gunstig ved at hele plassen ligger på samme plan og inntil hovedplattform. Tilkjøringen til denne skjer på egen atkomstvei. Det er også en parkeringsplass på lavere nivå. Det er skiltet til denne fra "byen", men herfra er det ca. 75m å gå frem til stasjonen. Bussene kjører helt opp til stasjonen, men stopper på forsiden på

Oppholdsarealer

Østenden av hovedplattform er hevet til 0.57 m og har dekke av betongsten. Resten av plattformen og mellomplattformen er av lav utgave. Det er behov for å heve og å forlenge hovedplattformen. Fotgjengerveien fra plattform og ned til hotellet må i så fall legges om. De lengste nattogene går utenfor plattform i dag.



et område som er for trangt. Fremkommelighet for busser kan sies å være noe av et hovedproblem for stasjonen. Arealer til veier tar uforholdvis mye plass ved at stasjonen ligger i en skråning. Situasjonen gir ingen mulighet for kapasitetsutvidelse.

Parkeringsplassen for biler har noe ledig kapasitet på befaringsstidspunktet. For sykler er det en egen velordnet plass ved ilgodshuset. Det er et meget stort antall sykler parkert her.

Det er planer om å bygge plattform mot ytterligere et spor. Det kan også bli bygget undergang til denne fra bysiden. Dersom dette gjennomføres vil atkomsten til stasjonen bli flyttet i retning øst. Flytting av NSBs salgsarealer bør i denne forbindelsen drøftes. Forandringen vil kunne bety en større omlegging av stasjonsdriften på Voss.

Stasjonsbygning

Vossebanen åpnet i 1883. Til dette ble det bygget en stasjonsbygning i tre på Voss stasjon. Da Bergensbanen kom ble den for liten og flyttet som stasjonsbygning til Dale. Dagens murbygning er fra 1905 og sidefløyen fra 1942 (tegningsdatering). Den eldste delen er egenartet med sin litt tunge nasjonalromantiske stenarkitektur.

Dessverre er alle toalettanlegg i underetasjen med kun trappatkomst.

Som en av de få stasjonene på denne befaringen har Voss en jernbanecafe med respektabel meny og kioskvarer.



Venterommet er stort og har mange sitteplasser for publikum. Det er innredet med en munter blanding av turistreklame, spilleautomater, brosjyrestativ, planter, minibank, kampanjeplakater, benker og bord. Bygningens historie, verdighet og betydning i jernbanesammenheng tilsier en noe mere dempet og stilriktig innredning.

Andre bygninger

Stasjonen er registrert med i alt 11 bygninger. Ilgodshuset fra 1905 ligger nærmest stasjonsbygg. Dette bør bevares som del av stasjonsanlegget. Lokstall med vendeskive i 180 gr. er opprinnelig fra 1905, men er senere sterkt forandret og ombygget.

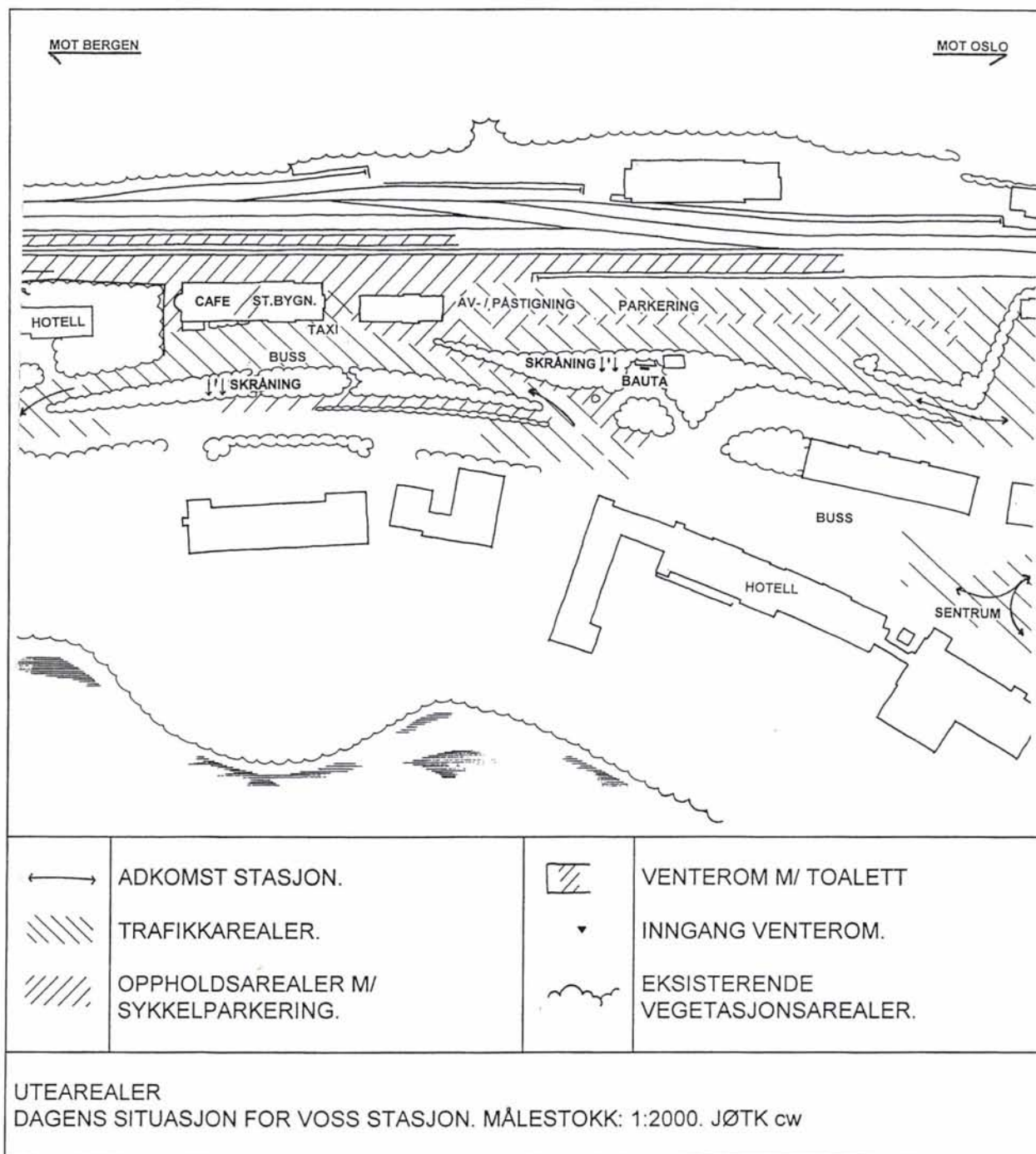
Tiltak Voss

Stasjonsbygning

- Opprydding av venterom med bedre organisering av informasjon.
- Bygging av nytt toalettanlegg på 1. etg. plan, eventuelt felles med cafe.
- All reklame tas vekk fra fasader

Trafikk- og oppholdsarealer

- Videre utbedring og heving av hovedplattform.
- Vurdere plassen for bussene og eventuelt forandre tilkjøring og parkering for disse.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht. JBVs' veileder)

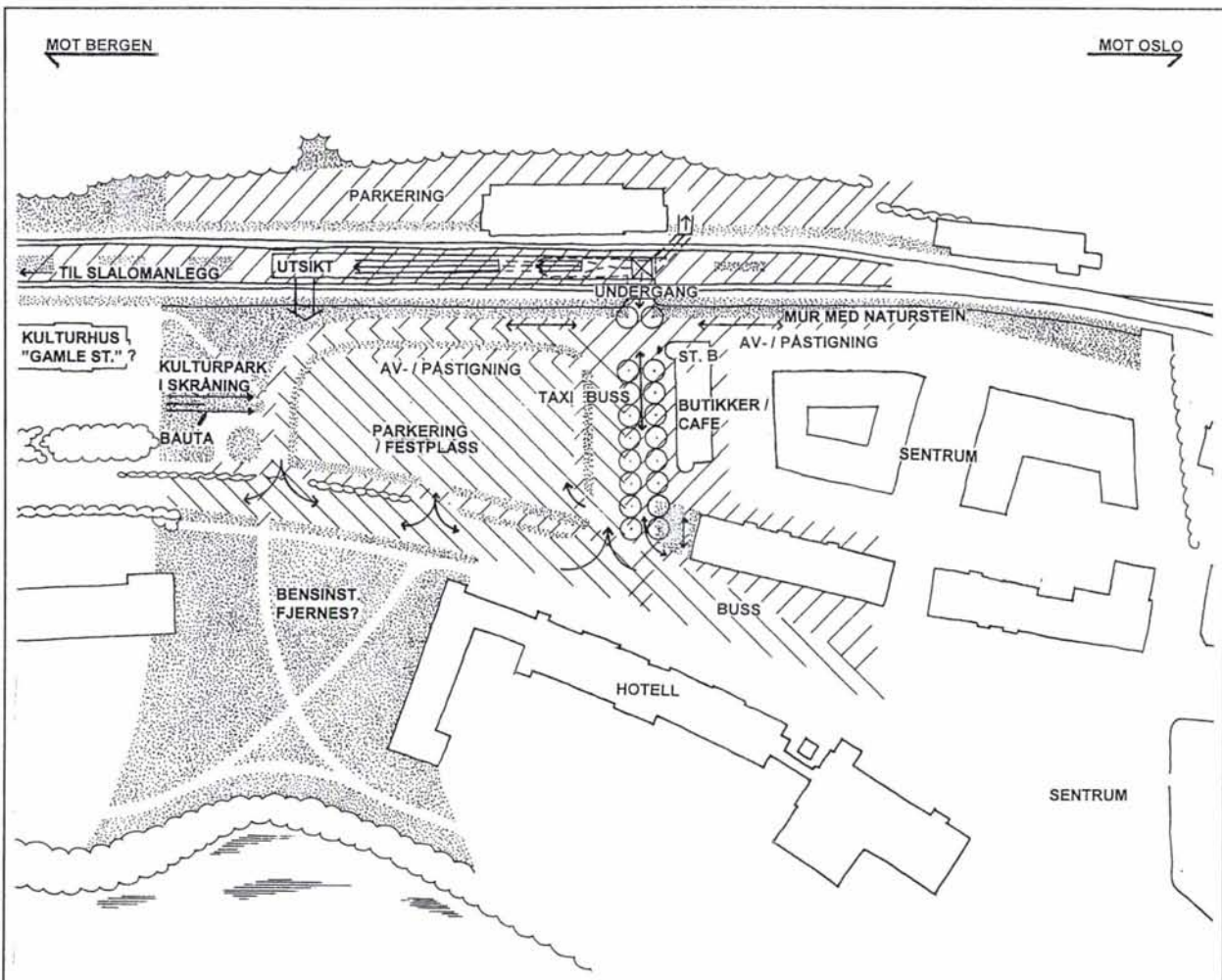


Identitet/informasjon

- Nytt skiltprogram monteres, (det er lite ønskelig med informasjonsskilt på fasade)
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

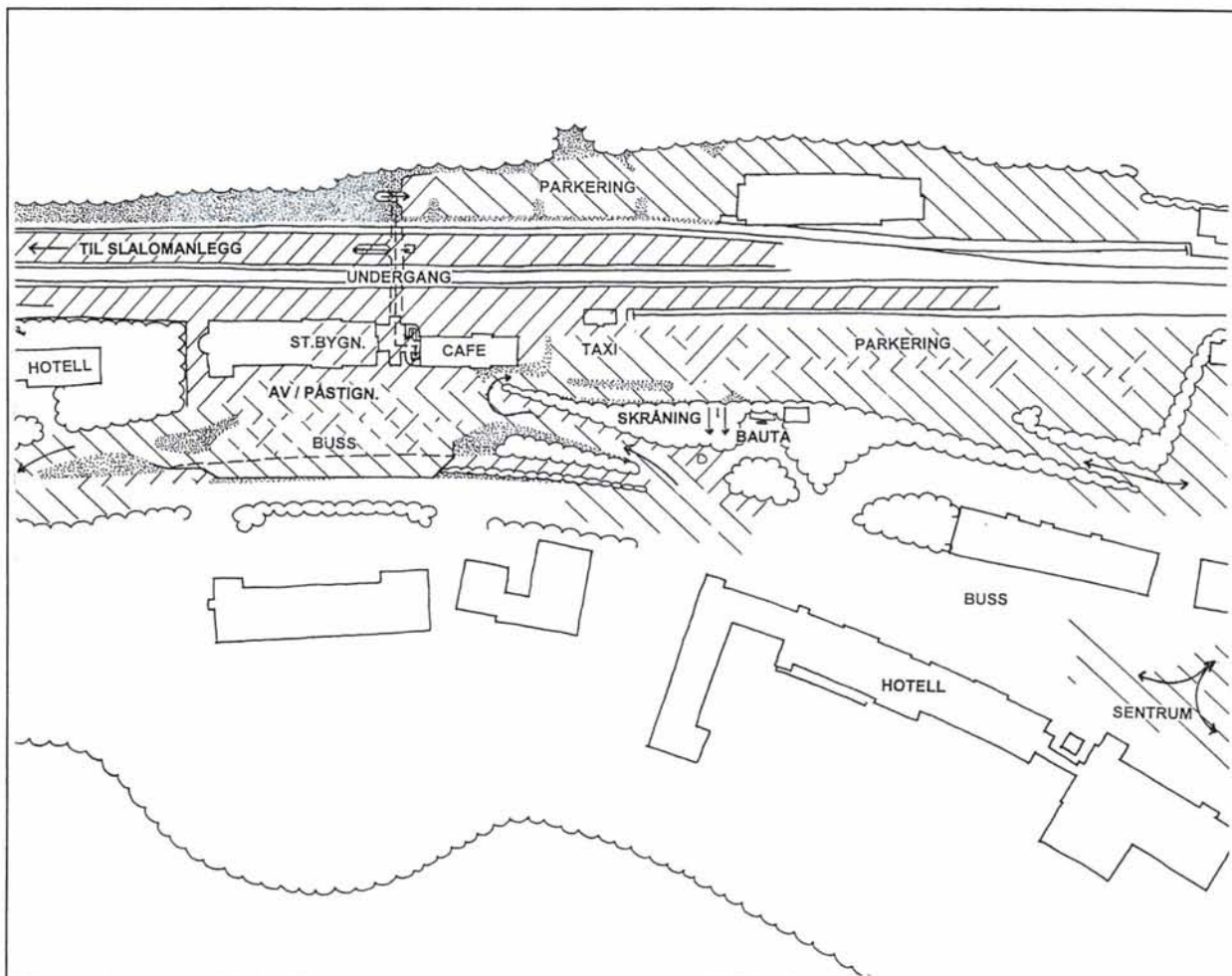
- Eventuelt flytting av viktige stasjonsfunksjoner til østdelen vil kunne medføre bygging av ny stasjonsbygning og eventuell ny bruk av eksisterende stasjonsbygning.



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	•••••	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker og trær.)
////	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.	○○○○○	NY VIKTIG TREREKKE
▨	VENTEROM M/ TOALETT	~~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR VOSS STASJON. ALT. 1. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw



	ADKOMST STASJON.		INNGANG VENTEROM.
	TRAFIKKAREALER.		NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker og trær.)
	OPPHOLDSAREALER M/ SYKKELPARKERING.		EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
	VENTEROM M/ TOALETT		

UTEAREALER
FREM TIDENS MULIGHETER FOR VOSS STASJON. ALT. 2. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw
(Opptegning basert på skisser av Anda & Hirth Arkitekter.)

Finse stasjon

Kommune: Ulvik
Beliggenhet: Bergensbanens
høyeste punkt 1222 o. h.

Spesielle forhold: Hotell er
lokalisert til plattform. Utsikten til
Hardangerhøkul og Finsevann gjør
dette til et egenartet sted.

Sykkelturismen på Rallarveien er i
fremgang med Finse som sentralt
utgangspunkt. Det fraktes ca. 20
000 sykler på tog pr. år over Finse!



Overordnet inntrykk

Det er mange hus på stasjonsområdet fra den tiden da jernbanebefolkningen var stor. I dag utgjør Universitetet i Oslo med prosjekter innen naturvitenskapene den største befolkningsgruppen i området. Inntrykket er likevel at dette er en jernbanestasjon for turister. Nytt rallarmuseum i lokstallen fra 1908 gjør stedet helt unikt for den spesielt interesserte.

Trafikkgrunnlag

56.770 per år (snitt 97/98)
fjerntog
basert på BRIS

Atkomst og trafikkarealer

Det er ikke ordinær bilvei til Finse stasjon. Det meste av all person- og godstrafikk skjer med tog. Trafikken langs Rallarveien sommerstid kan neppe sies å utgjøre noe trafikkproblem for stasjonen. Likevel burde det vært lagt bedre tilrette for sykkelparkering nær stasjonen i og med at verkstedet og sykkellageret er blitt en så viktig del av området.

Alle tog på Finse betjenes fra hovedplattform. Denne er lav ca. 0,35 m. Det blir nevnt at det er noen fordeler med lav plattform når det gjelder snemåking. Det er derimot ulemper ved dette både for publikum og når det gjelder løfting av sykler.



Etableringen av nytt Rallarmuseum skjer på motsatt side av hovedplattformen. Økt trafikk over spor kan bli et problem. Her bør det legges tilrette for sikker tilgjengelighet. (Hva med en historisk planovergang med skilt, bom og bjelle.) Museet har 9000 besøkende i løpet av sommeren. På vinteren er det ca 1000 besøkende. Det skal tas imot besøkende til det nye museet i år 2000, men først i 2001 vil det stå fullt ferdig.

Oppholdsarealer

Plattformen og områdene rundt hotellet er stasjonens oppholdsarealer.

Stasjonen befinner seg over tregrensen og stedet byr på storlagen utsikt i naturskjønne omgivelser.

Tilkjøringsveier bør oppgraderes og enkelte deler av disse bærer preg av slitasje fra trafikk. Naturgrunnen er

sårbar i disse strøk og trafikken på Rallarveien er stor.

På motsatt side av spor ligger en rekke hus som tilhører NSB. Områdene mellom husene burde vært beplantet med fjellflora for å dekke skader etter anlegget på Finsetunellen og tidligere drift. I det hele tatt bør det foretas reparasjoner på terreng på stasjonen og i stasjonens nærhet.

byr kun på trebenker som sittekomfort. Det er utvendig atkomst til toalettene.

Andre bygninger

Ved Finse stasjon er det i alt registrert 24 bygninger. I sin tid hadde stedet en stor befolkning med bl. annet egen skole. NSBs, del av Finsebefolkningen er liten. Både Universitetet og hotellet har flere mennesker knyttet til seg.



Stasjonsbygning

Bygget er opprinnelig fra 1904 og i etg. har fuget stenvmur som byggemateriale i den opprinnelige del. Tilbygget fra 1941 har betongmur i samme nivå. Bygget er velholdt og inneholder overnattingsrom og kontorer i tillegg til stasjons-funksjonene.

Stasjonen har billettsalg med egen postluke. Venterommet på stasjonen er stort og velholdt, men

I dag gjøres det en opprydning og renovering ved at betonghallen over dreieskiven rives. Den gamle lokstallen settes nå i stand og området rundt bygget skal også inngå i museet.

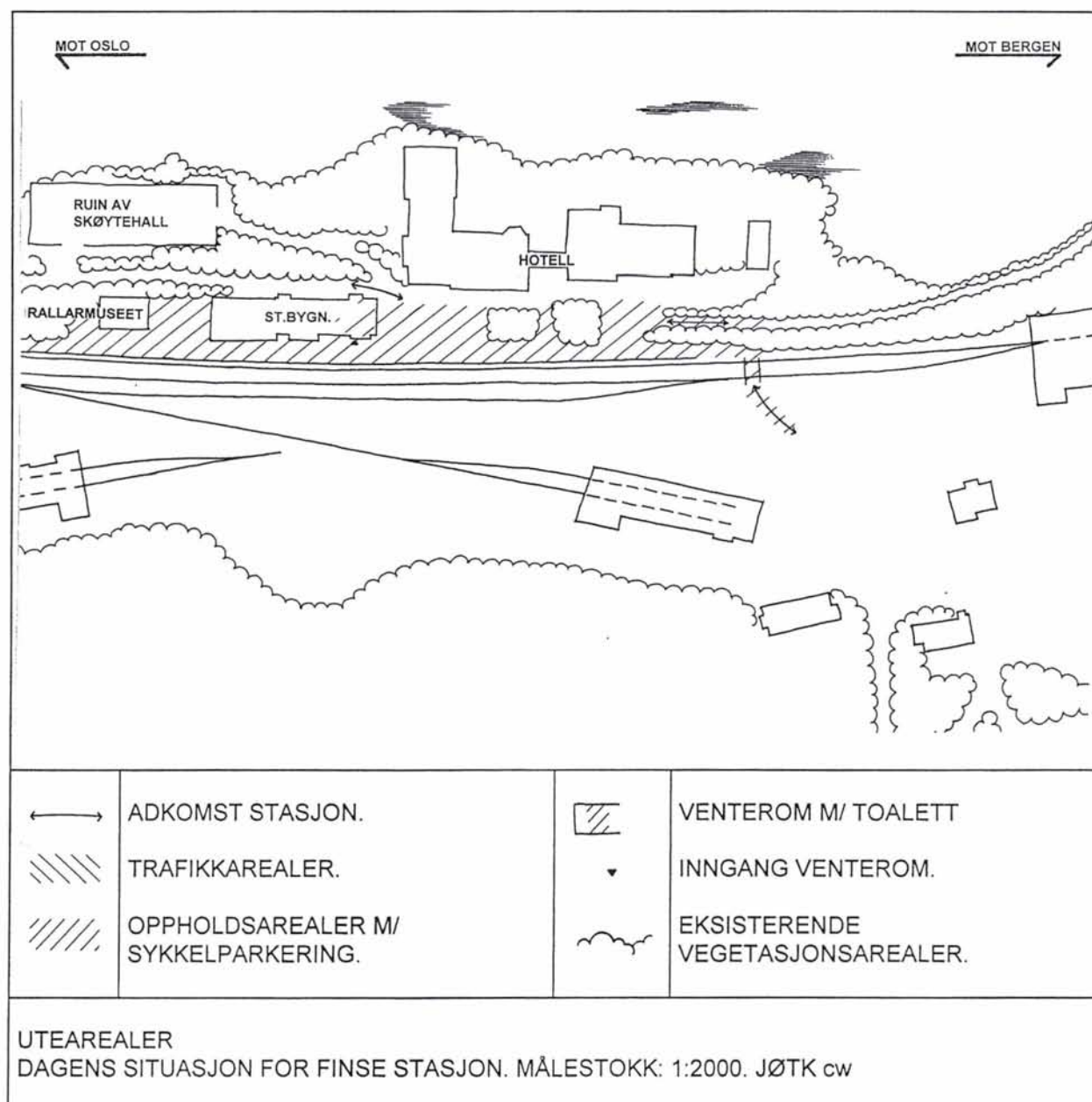
Tiltak Finse

Stasjonsbygning

- Vanlig drift og rutinemessig vedlikehold utvendig.
- Vurdere nye benker/stoler inne i venterom

Trafikk- og oppholdsarealer

- Heve plattform
- Bygge planovergang til Rallarmuseet
- Vedlikehold av tilkjøringsveier
- Landskapspleie i "Finsebyen" og rundt på stasjonsområdet.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker søppelkasser osv. (i hht. JBVs veileder)

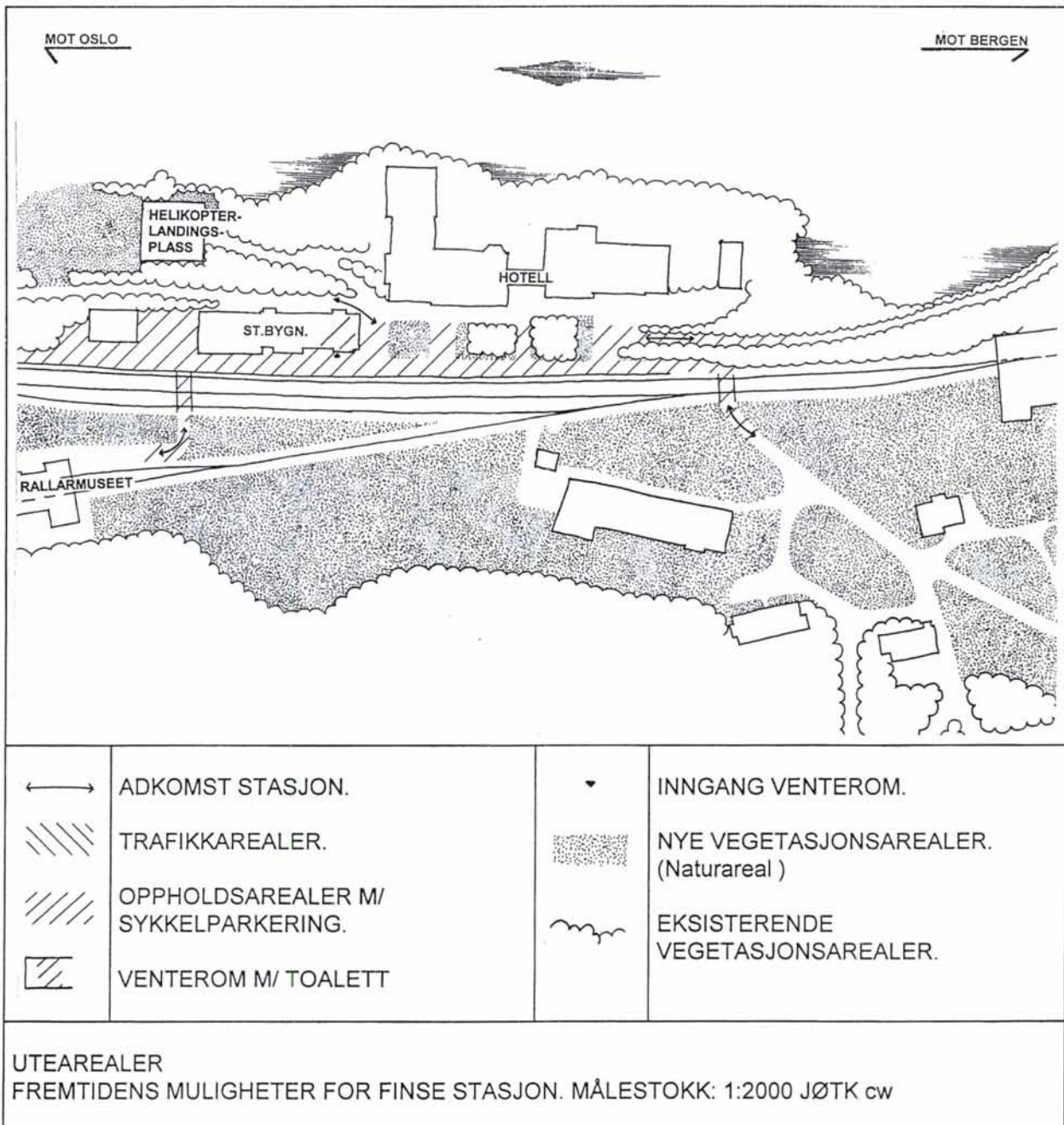


Identitet informasjon

- Vurdere skilting til/fra Rallarveien (med informasjon om historie osv.)
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.
- Nytt skiltprogram monteres.

Andre planer

- Etablering av Nytt rallarmuseum
- JBV vurderer heving av plattformer



Ustaoset stasjon

Kommune: Hol

Beliggenhet: Ved Ustevann

Spesielle forhold: Stasjon i høyfjelsnatur i nærheten av hyttegrend og hotell.



Overordnet inntrykk
Området er ryddig, stasjonsbygningen og godshus ligger sammenkjedet. Stasjonsanlegget ligger i vakre omgivelser og fjellfloraen går helt ned til plattform.

Trafikkgrunnlag
32.730 per år
basert på BRIS

Atkomst og trafikkarealer

Veien fra Geilo passerer stasjonen og her er det godt skiltet. Området er oversiktlig og det er få hus, så stasjonen synes godt i landskapet. Parkeringsarealene er nær hovedplattform og det oppstår lett trafikkblanding ved at bilarealer og oppholdsarealet ikke er adskilt. Det kan hevdes at trafikken her er liten og at problemet med trafikkblanding ikke er påtrengende.

Oppholdsarealer

Som på de fleste høyfjellstasjoner er det ikke lagt spesielt tilrette for utvendig opphold. En benk er plassert langs husvegg. Naturopplevelsen med flora og en vakker utsikt gjør at det i alle fall på sommerstid kunne vært lagt tilrette for opphold.

Innendørs er det gode forhold, med et nyoppusset venterom.



Likevel vet vi at det er oppmøte av privatbiler til togene i forbindelse med trafikk til hyttene og til hotellet.

Mye kan imidlertid rettes opp ved hjelp av bedre skilting og markering av de enkelte parkeringsplasser.

Stasjonsbygning

Bygget er fra 1924 og er tegnet av arkitekt Gudmund Hoel v/NSBs arkitektkontor. Det er formgitt i stram klassisk stil med bl. annet hjørnekasser utført som pilaster og inngangen som tempelfront. (Hovedbygget er til og med uten takrenner!)

Andre bygninger

I bygningsregistreringen er Ustaoset listet med fire bygninger. En privetbygning ligger også på plattform og er godt vedlikeholdt, men stekt ombygget i forhold til det opprinnelige. To av de omkringliggende vokterboligene er på verne listen.

Godshus utgjør det opprinnelige



tilbygget og i 1980 ble det også tilbygget CTC –rom og ny skistall. I 1995 ble det foretatt en større utbedring der bl. bl. annet inngangen med ny nattdel ble flyttet til fronten av bygget. Stasjonen er ikke betjent. Venterommet er også nyoppusset og har en høy standard materialmessig og estetisk. Inngang og toaletter er tilrettelagt for rullestolbrukere.

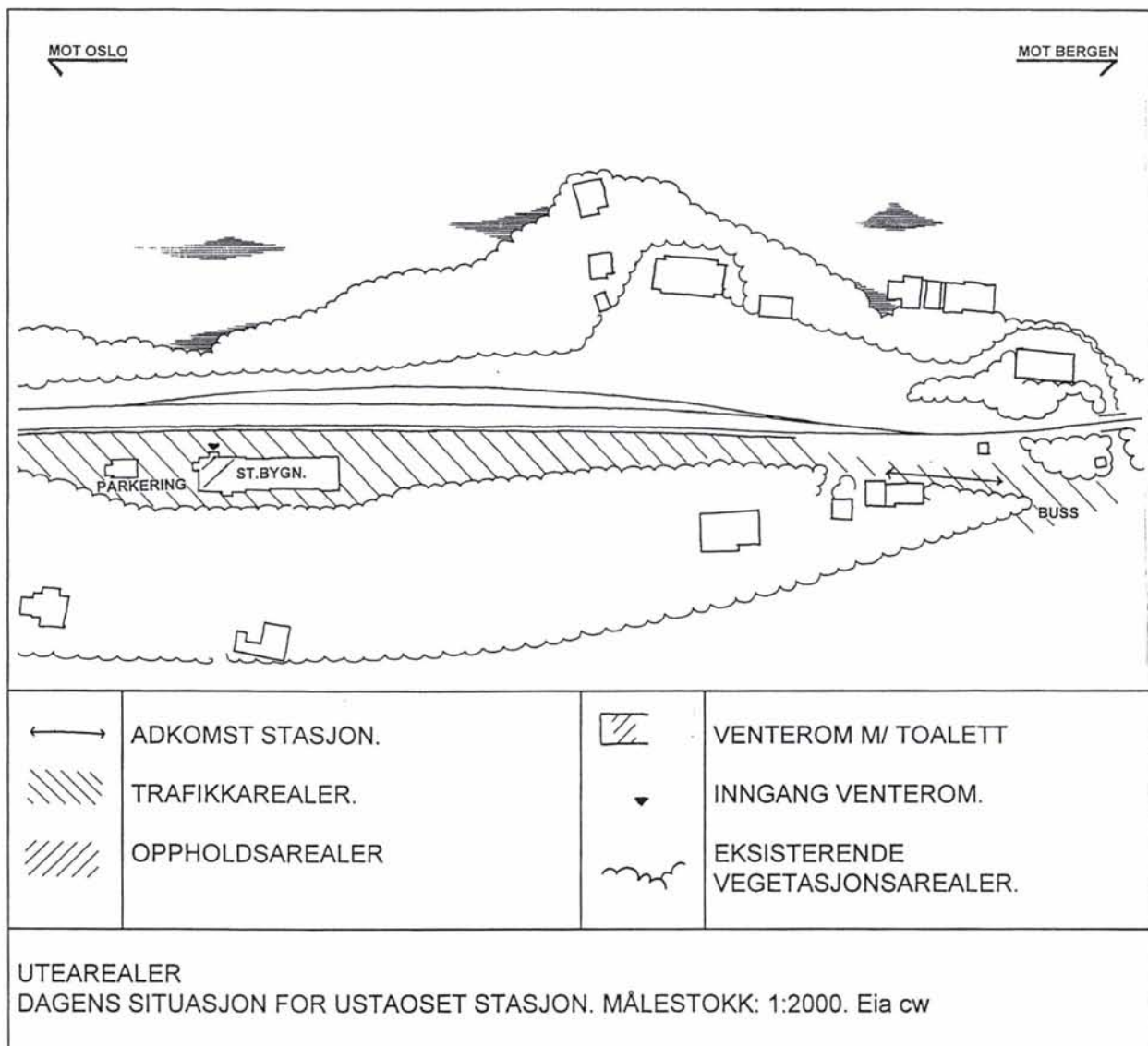
Tiltak Ustaaset

Stasjonsbygning

- Vanlig rutinemessig vedlikehold
- Sjøppelkasser fjernes fra fasade

Trafikk- og oppholdsarealer

- Bedre organisering av tilkjøring og parkeringsplasser. Tydelig skilting som viser kjøreveier og oppmerking av parkeringsplasser.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (I hht. JBVs veileder)

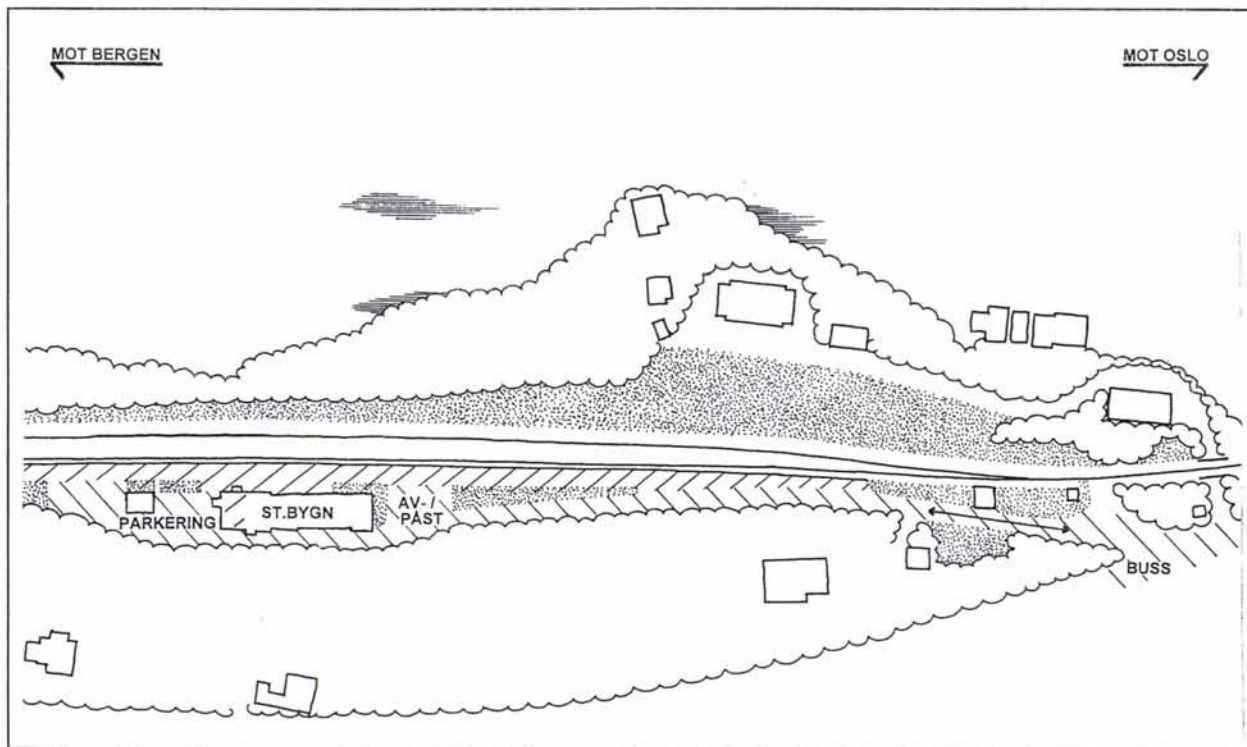


Identitet/informasjon

- Nytt skiltprogram gjennomføres.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

- Ingen registrert



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	▒	NYE VEGETASJONSAREALER. (Naturarealer, grasbakke og busker).
////	OPPHOLDSAREALER M SYKKERLPARKERING.	~~~~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
▒	VENTEROM M/ TOALETT.		

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR USTAOSSET STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

Geilo stasjon

Kommune: Hol
Beliggenhet: I Geilo sentrum.

Spesielle forhold: Sentralt
beliggende stasjon nær
alpinanlegget og hoteller.



Overordnet inntrykk
Hovedplattform er nylig hevet og gitt nytt belegg. Parkeringsarealet er også utvidet. Stasjonen har betjent drosjeholdeplass som del av stasjonsbygningen. Dårlig vedlikehold av stasjonsbygningen trekker hovedinntrykket ned.

Trafikkgrunnlag
145.380 per år (snitt 97/98)
alle tog, basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

To korte tilkjøringsveier fører opp fra Geilo sentrum til platået der stasjonen ligger. Det er ikke skiltet spesielt til stasjonen, men den er godt synlig og lett å finne. Det er gode parkeringsmuligheter på den nye plassen og det er rikelig med ledige plasser på befarings-tidspunktet.

Oppholdsarealer

Som på så mange steder ellers er det ikke lagt spesielt tilrette for utendørs opphold langs plattform. Her er benker og en del flater med beplantning i atkomstsonene, men ellers ikke haveanlegg eller parkmessige omgivelser. I stasjonsbygningen finner vi et velutstyrt venterom. Mellomplattformen er smal og bør



Hele arealet rundt stasjonsbygningen er nylig bygget ut i en sammenhengende flate med parkering, tilkjøringsveier og plattform. Holdeplassen for buss er skilt fra plattform med en lav kantsten, noen blomsterurner og benker. Skråningen ned til sentrumsområdene er beplantet, men dette er ikke utnyttet for å gi stasjonsområdene karakter.

skiftes som del av eventuelt sporomlegging. Ved togkryssing kan det oppstå farlige situasjoner.

Stasjonsbygning

Bygningen trenger en del ytre vedlikehold. På vinduer og på veggflatene er det en del avflasket maling. Det er fare for råteskader dersom dette ikke raskt utbedres. På fasaden er det montert et malingslitt pappskilt med vingehjulslogoen fra 1935. Det er ikke verdig en moderne transportbedrift.

Andre bygninger

I bygningsregistreringen er det i alt listet 3 hus. Godshuset på motsatt side av stasjonsbygningen er det mest fremtredende. Et CTC-hus ble oppført i 1980.



Slik bygningen nå fremstår er den i alt vesentlig et resultat av en større ombygging i 1930. (Det første bygg 1909 var ved arkitekt Due). Større ombygginger ble også foretatt i 1950 og i 1966 med taxikiosk.

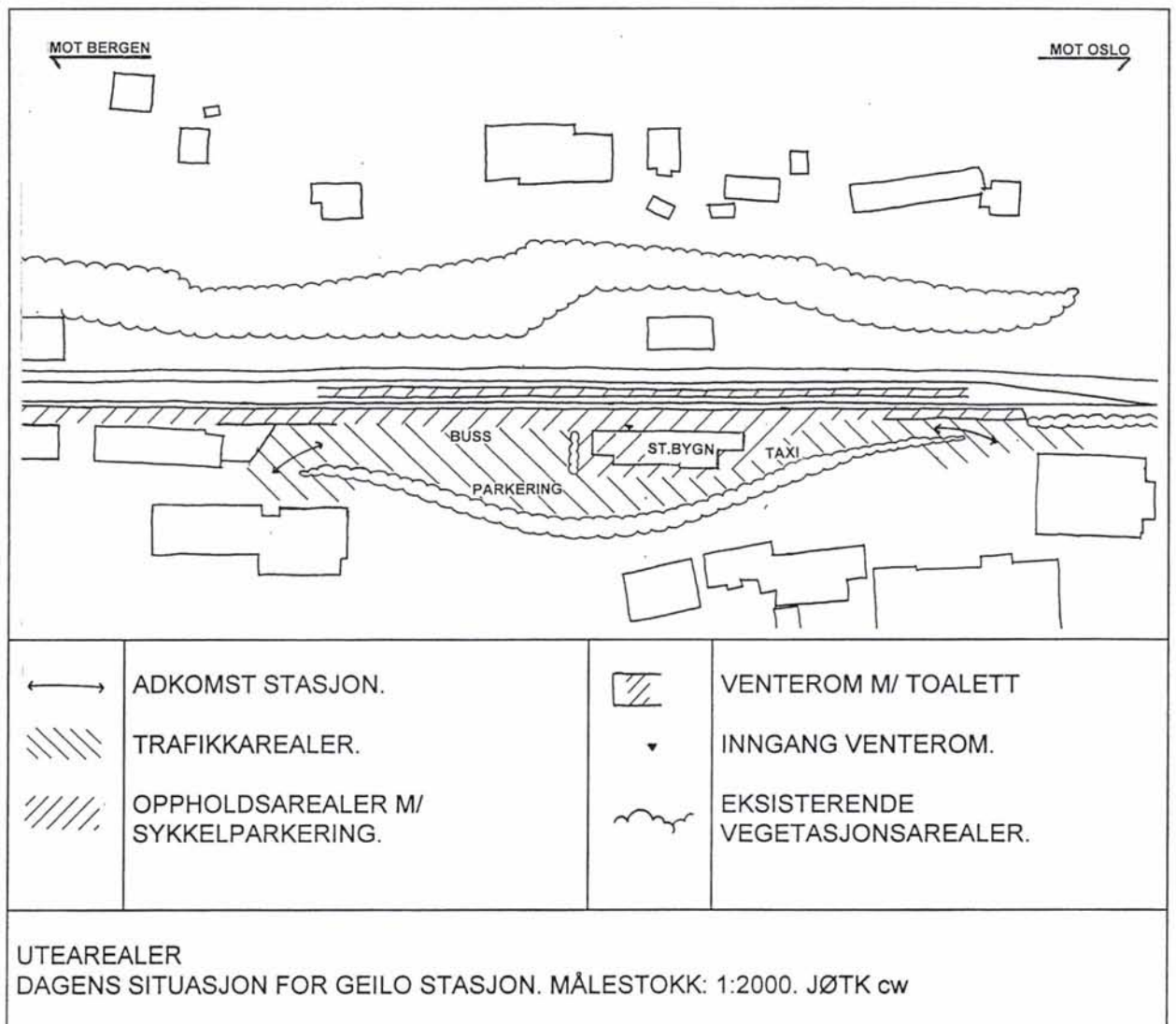
Tiltak Geilo

Stasjonsbygning

- Opprydding av skilt på fasade.
- Maling av fasade.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Noe bedre skilting for å hindre bilparkering på bussfeltene
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (I hht JBV's veileder)
- Vurdere bygging av bredere mellomplattform.
- Vegetasjonsbehandling i stasjonens yttersoner forsterkes.

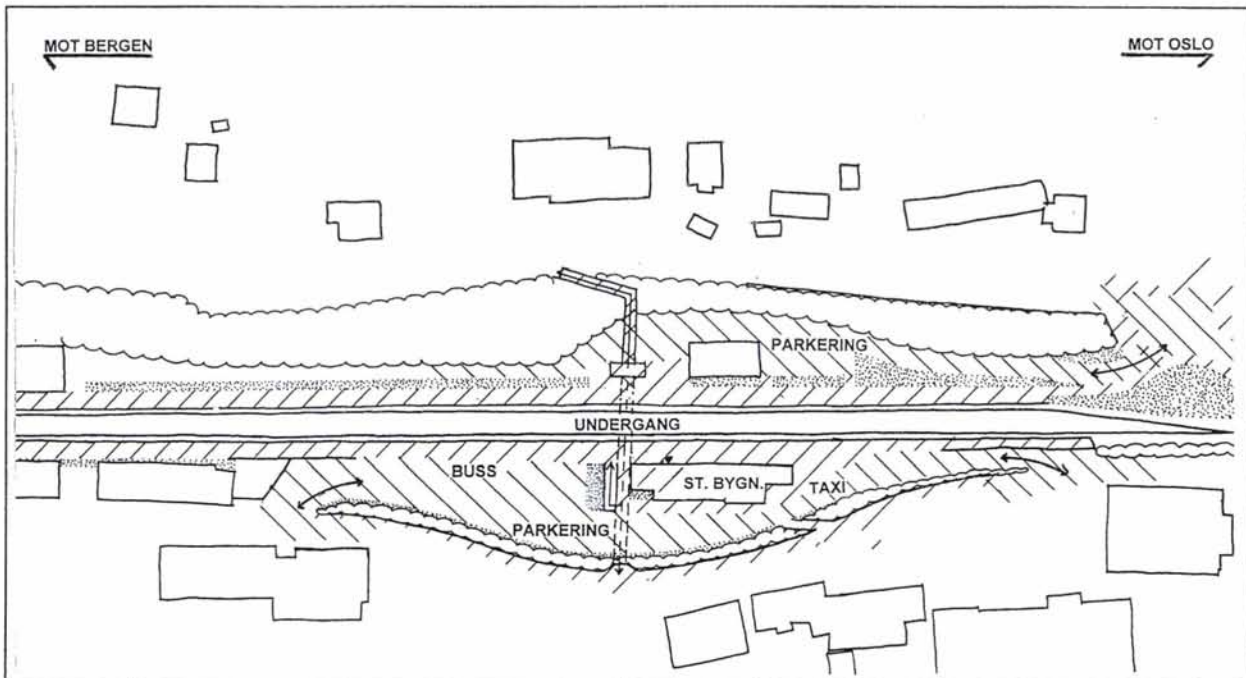


Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra vei til stasjon.
- Nytt skiltprogram monteres.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

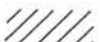
- JBV vurderer heving av plattformene



ADKOMST STASJON.



TRAFIKKAREALER.

OPPHOLDSAREALER M/
SYKKELPARKERING.

VENTEROM M/ TOALETT



INNGANG VENTEROM.

NYE VEGETASJONSAREALER.
(Grasbakke, busker og trær.)EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR GEILO STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. JØTK cw

Ål stasjon

Kommune: Ål

Beliggenhet: Ål sentrum

Spesielle forhold: Oversiktlig og stort stasjonsområde.



Overordnet inntrykk

Stasjonen ligger på en stor flate lett synlig fra riksvei 7. En pen stasjonspark mellom husene utgjør et hyggelig innslag syd på området. På den nordlige del er det derimot mere preg av tidligere tiders jernbanedrift med behov for opprydding.

Trafikkgrunnlag

48.730 per år (snitt 97/98)
basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

Det er skiltet fra riksvei 7 til stasjonen. Det er også skilting fra innkjøringsvei. Øst på stasjonsområdet er det en stor parkeringsplass. Den er lett å finne, er oversiktlig og har god kapasitet. I dette området er det også bussholdeplass og plass for avstigning og hurtigstopp.

Oppholdsarealer

Mellom et mindre godshus og stasjonsbygningen er det en stasjonspark med plen busker, trær og benker. Parken er godt vedlikeholdt og ligger med god kontakt til plattformer. Plattformen er lav og har enkelte skader langs kantene. Denne delen av stasjonen er ryddig.



Det er spor på begge sider av stasjonsbygningen og man må passere planovergang for å komme fra parkeringsplass og bussholdeplass til stasjonsbygningen. Planovergangen er sikret med bom og lydsignal.

Det er ikke tilrettelagt for og derfor ikke tillatt å kjøre bil på plattform. Det kjøres likevel på plattformen, bla. frem til nordsiden av stasjonsbygningen. Personbiler kombinert med busstrafikk er ikke gunstig i dette området.

På nordsiden er det to godsramper. Sporet er her fjernet. Begge ramper har slitt dekke og er antagelig ikke i bruk. Rampene bør fjernes. På den ene er det reklameskilt noe som forsterker inntrykket av liten bruksverdi.

Stasjonsområdet har benker og en del urneplanter utover på plattform. Stasjonen er betjent og venterommet kan tilby hyggelige omgivelser.

Stasjonsbygning

Bygningen er opprinnelig av Moinebyen-typen. Byggeåret er 1904. Den ble ombygget i 1939 og fikk da også et tilbygg. Inngangspartiet og en del av detaljeringen i 1 etg. er forandret fra det opprinnelige. Bygningen er ellers godt vedlikeholdt og vinduene er nye.

Andre bygninger

Ved siden av stasjonsbygningen på plattformarealet ligger en visitørhytte og rehus. På nordsiden av stasjonen ligger to betjentboliger. Disse er opprinnelig stasjonsbygg fra Vossebanen med bygge år 1879 og 1882. (arkitekt Baltazar Lange). De ble flyttet til Ål i 1914.



Venterommet er stort og er innredet både med stoler og benker. Skrankeåpningen er ny og hele interiøret er preget av trehvite panelflater med detaljering i bonderødt og bondeblått. Stasjonen har toalett tilpasset rullestolbrukere i tilknytning til stellerom.

Lokomotivstallen er bygget i gråstensforblendet betongmur og er fra 1914. Den er på verne-listen. Tilbygget med verksted og spiserom er fra 1949.

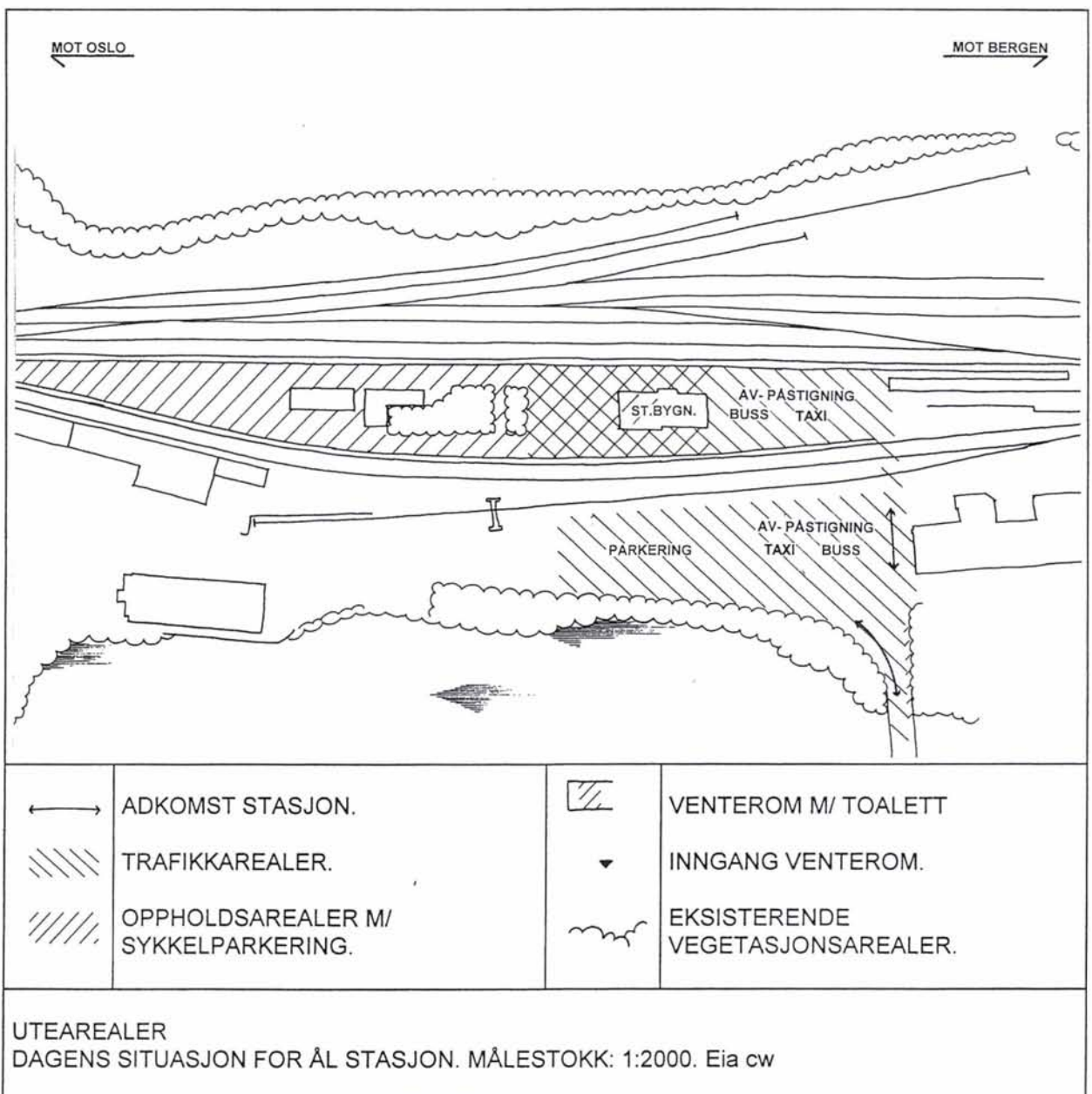
Tiltak Ål

Stasjonsbygning

- Løpende vedlikehold
- Opprydding av div. henvisningsskilt på fasade.
- Utskiftning av møbler i venterom.

Trafikk- og oppholdsarealer

- Fjerning av godsramper som ikke er i bruk.
- Fjerning av reklameskilt
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht. JBVs' veileder)
- Opprydding av trafikkforhold på plattform.

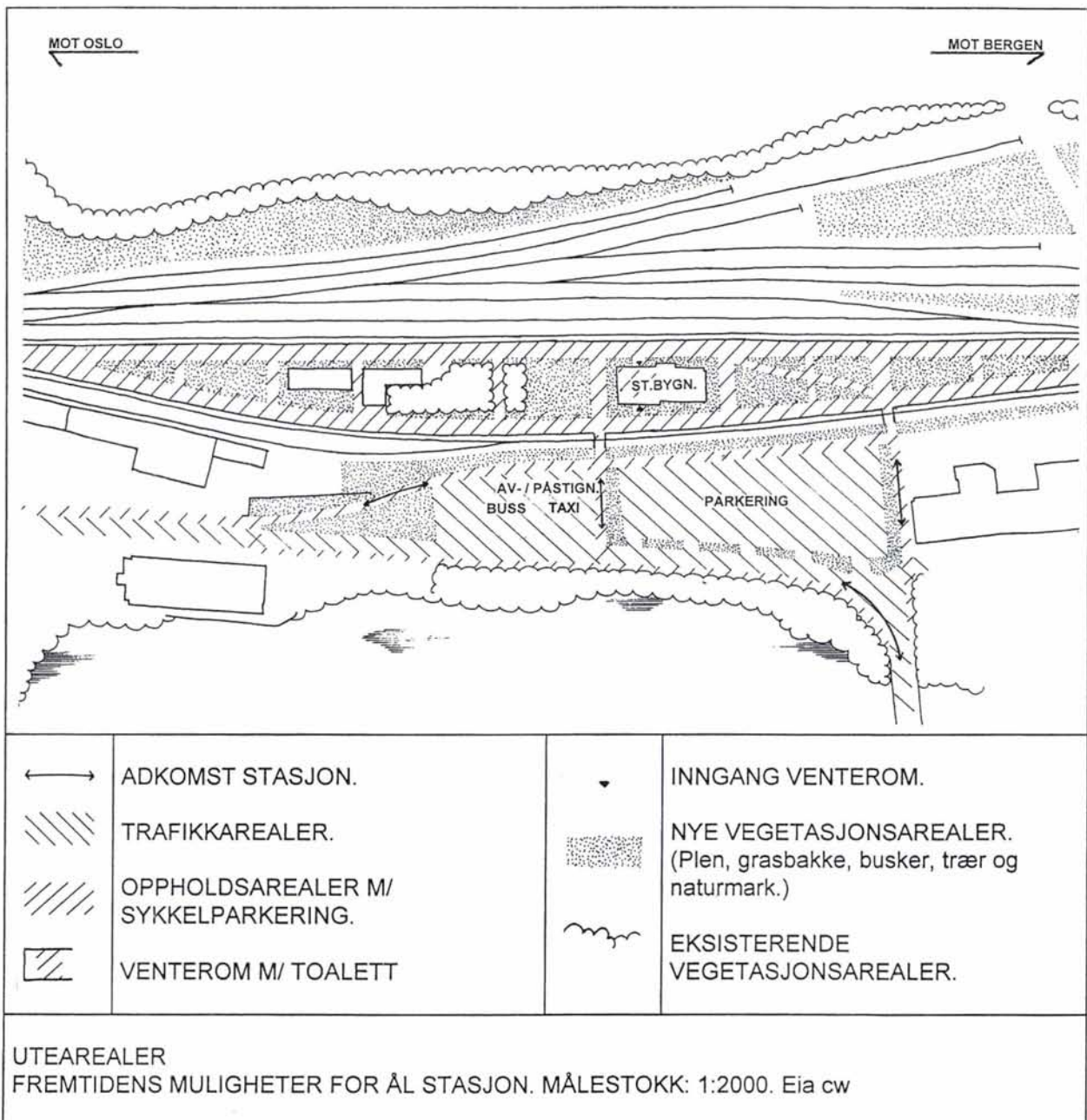


Identitet/informasjon

- Nytt skiltprogram innføres, bl. annet med korrekt stedsnavnskilt på fasade.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

- Jernbaneverket har søkt om midler til plattformheving i forbindelse med krengetogsprosjektet.



Gol stasjon

Kommune: Gol

Beliggenhet: Ca 1.5 km fra Gol sentrum

Spesielle forhold: Bussforbindelser til Fagernes og Hemsedal, to ekspressbusser har holdeplass ved stasjonen.



Overordnet inntrykk

Et åpent men noe goldt stasjonsområde uten spesielle kvaliteter. En noe uryddig parkeringsplass og en hovedplattform som bare delvis er hevet, svekker helhetsinntrykket av stasjonen ytterligere.

Trafikkgrunnlag

87.710 per år
basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

Det er meget god skilting fra riksvei og fra lokalvei. Selve parkeringsplassen er noe uklart skiltet. Et skilt med innkjøring forbudt foran parkeringsplassene virker forvirrende. Det hele kunne vært arrangert annerledes. Det er forøvrig god kapasitet på parkeringsarealet.

Oppholdsarealer

Stasjonen har komfortable benker langs hovedplattform. Her er kun små arealer med beplantning. Hovedplattformen er delvis hevet, en utbedring som kommer noe i konflikt med parkeringsplassen. Mellomplattformen er kun 1.3 m bred. Dette er utilfredstillende og kan gi farefulle situasjoner ved togkryssing.



I hovedsak er området oversiktlig og åpent. Det er likevel behov for å gjenomgå hele arealdisponeringen ved innkjøringssiden og å se på alternativ bil- og bussparkering.

Det pågår reguleringsplanarbeide som omfatter stasjonen.

Hovedplattformen bør heves i sin fulle lengde.

Stasjonen har et stort venterom med salgsluke. I tillegg er det nattventerom.

Stasjonsbygning

Bygningen er godt vedlikeholdt og har nytt takbelegg. En del av henvisningsskiltene kunne vært fjernet, eventuelt redusert i størrelse. Nattventerommet har oppbevaringsbokser og det ordinære venterommet er innredet med lenestoler, benker og bord.

vinduer, takflate med valm og alle fasadedetaljer er fjernet. Den siste utvidelsen kom i 1975 med restaurantfløy. Restauranten er nedlagt og lokalet er i dag en del av nattventerommet.



Interiørbehandlingen er tilsvarende den på Ål med furupaneler og detaljering i rødt. Stasjonen har toalettanlegg for funksjonshemmede i tilknytning til stellerom. Det er ikke teleslynge. Inngangsdørene har rampe. Som helhet fremstår bygget tiltalende, solid og velholdt.

Bygningen fikk sitt nåværende utseende i 1938. Det gamle bygget fra 1906 ble da utvidet. Ark,

Andre bygninger

På stasjonen er det uthus og godshus. Disse er sterkt ombygget i forhold til det opprinnelige. I bygningsregistreringen fra 1984 er det i alt registrert 6 bygninger på Gol.

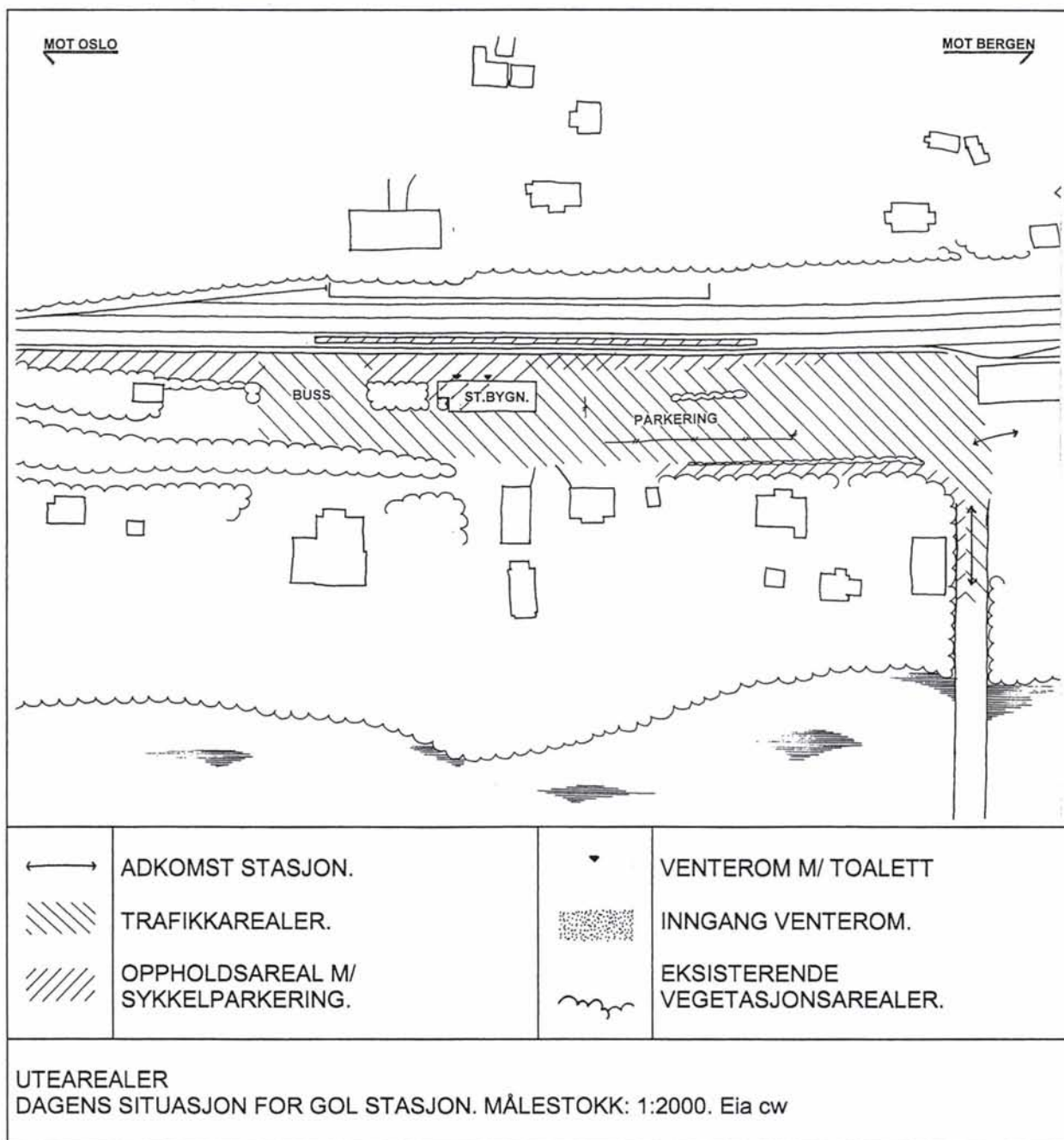
Tiltak Gol

Stasjonsbygning

- Løpende vedlikehold
- Reduksjon av skilt

Trafikk- og oppholdsarealer

- Ny organisering av bilparkering og bussholdeplass sett i sammenheng med innkjøringssone.
- Fullføre plattformheving
- Utvikle gode oppholssoner.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benker, søppelkasser osv. (i hht JBVs' veileder)

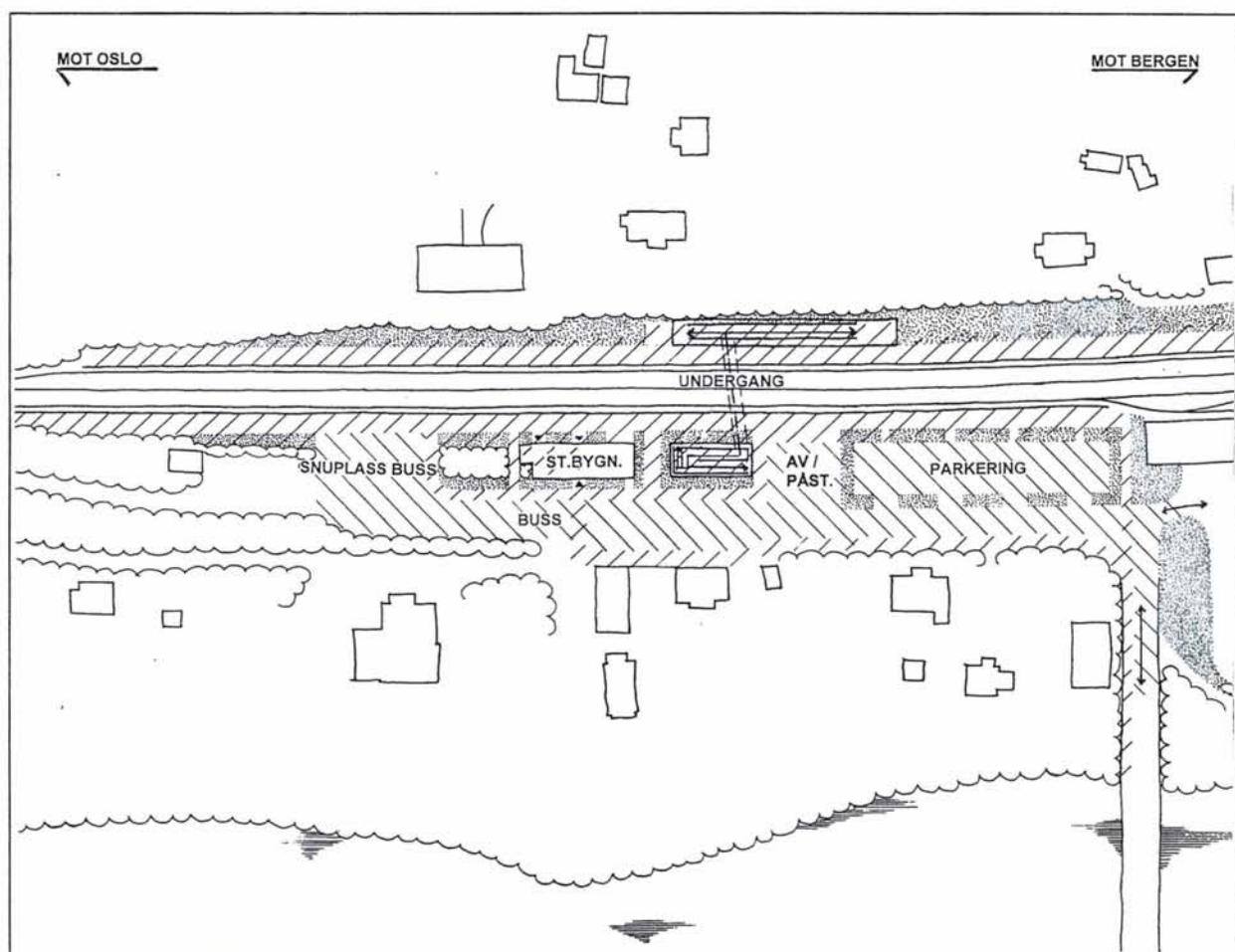


Identitet/informasjon

- Nytt skiltprogram etableres
- Skiltplan og oppmerking for bil, taxi og buss.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

- JBV vurderer plattformheving.



← →	ADKOMST STASJON.	▼	INNGANG VENTEROM.
////	TRAFIKKAREALER.	■	NYE VEGETASJONSAREALER. (Plen, grasbakke, busker og trær.)
////	OPPHOLDSAREAL M/ SYKKELPARKERING.	~	EKSISTERENDE VEGETASJONSAREALER.
■	VENTEROM M/ TOALETT		
UTEAREALER FREM TIDENS MULIGHETER FOR GOL STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw			

Nesbyen stasjon

Kommune: Nes

Beliggenhet: Nær småhusområde,
ca. 1 km. fra Nesbyen sentrum

Spesielle forhold: Et vakkert
stasjonsanlegg i parkmessige
omgivelser.



Overordnet inntrykk

Stasjonen ligger på en åpen flate som er del av tettstedet Nesbyen. Vegetasjonen gir området en fin ramme og her er ikke overdrevet bruk av asfalt. Stasjonsparken og de vakre bygningene er karakteristisk for denne spesielt fine stasjonen.

Trafikkgrunnlag

25.420 per år (snitt 97/98)
basert på BRIS

Atkomst- og trafikkarealer

Det er dårlig skiltet fra vei inn til stasjonen. Den kan være vanskelig å finne for den ukjente. Atkomsten virker kummerlig under og forbi et broanlegg. Parkeringsplassen er gruset, men det virker ikke som det er stor markslitasje av den grunn. Det er lett å finne parkeringsplass her.

Oppholdsarealer

Stasjonshaven mellom bygningene er et velholdt anlegg som utgjør det mest naturlige oppholdsstedet på stasjonen. Syd for stasjonsbygningen er det et parkanlegg med plen og grusganger. Stedet er idyllisk og inspirerer til lengre opphold.



En trapping av terrenget mellom stasjonsbygning og godshus hindrer biler å kjøre helt ut på plattform i denne sonen. En slipper dermed å få biler frem der de fleste kunder venter på toget.

Nesbyen har den mest komplette utearealsbehandling av de stasjoner vi har besøkt på denne befaringen. Det er forbilledlig at hageanleggene er bevart og forvaltet på en så god måte.

Stasjonsbygning

Bygningen er fra 1904 og er fredet. Den er en typestasjon og finnes også som godt bevart på Moi. På Ål er også typen benyttet selv om den her er en del ombygget. Tilbygget mot nord er fra 1947 og holdt i nøyaktig samme stil og med de samme detaljer som den opprinnelige bygning.

Andre bygninger

Det er i alt registrert 19 bygninger tilknyttet Nesbyen stasjon. Både vokterboliger og funksjonærboliger inngår her. Godshuset, privetet og ilgodsbygg er tegnet samtidig med stasjonsbygningen av arkitekt Paul Due og utgjør et komplett stasjonsanlegg fra årene 1904 – 1913. Disse tre bygningene er også fredet.



En del henvisningskilt som er montert på fasade kunne vært redusert i antall og størrelse.

Stasjonen har et stort venterom med mange originale detaljer. Det ble bygget nytt toalettanlegg i 1968. Reklamerammer med lys og takarmaturer for lysrør svekker helhetsinntrykket av interiøret.

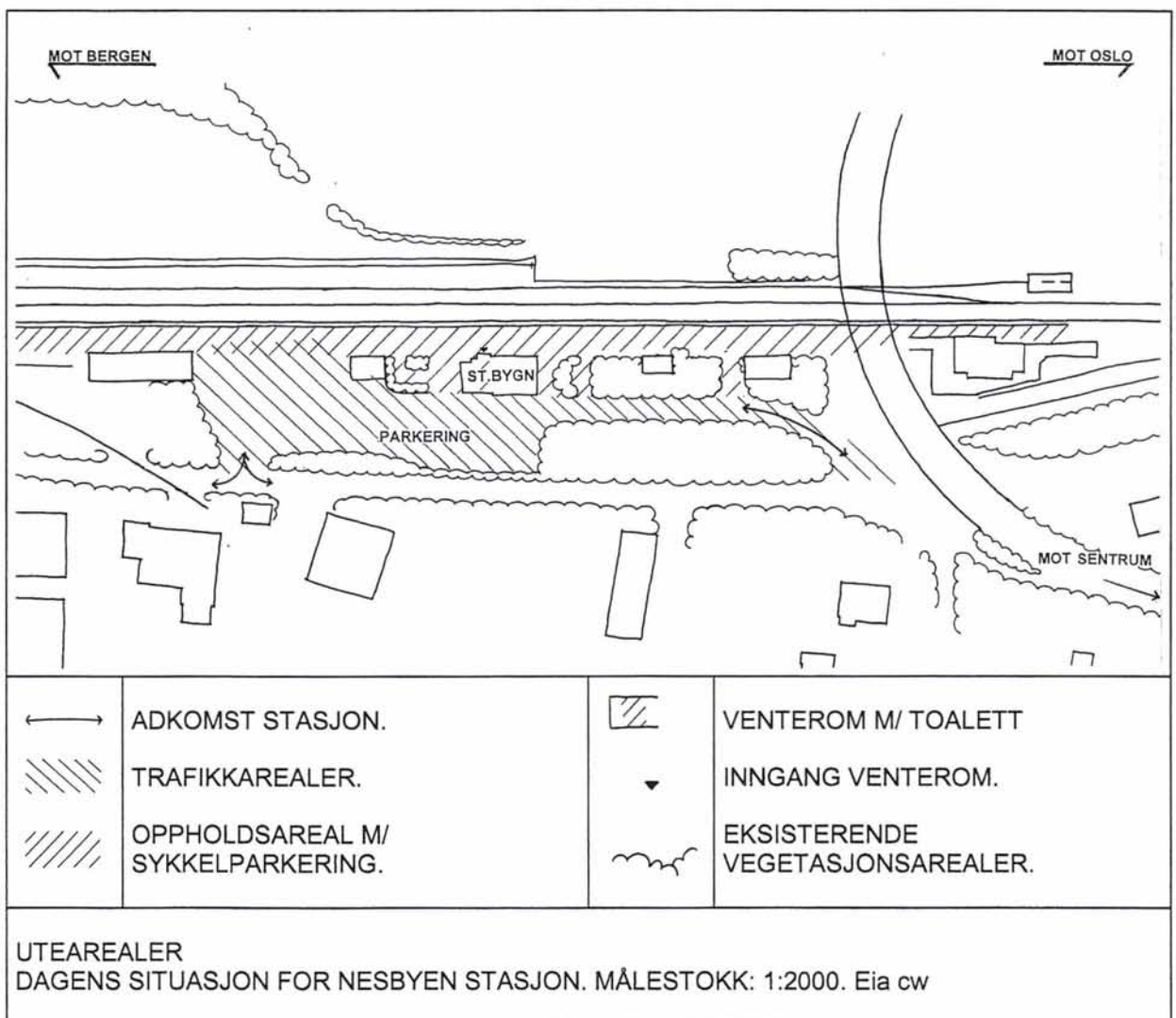
Tiltak Nesbyen

Stasjonsbygning

- Løpende antikvarisk vedlikehold.
- Fornyelse av venteromsinteriøret
- Fjerning av skilt på fasade

Trafikk-og oppholdsarealer

- Vanlig driftsvedlikehold av vegetasjonen i park, hager og parkeringsplass.
- Nytt produktprogram for utemøbler som benk, søppelkasse osv. (i hht. JBVs' veileder)

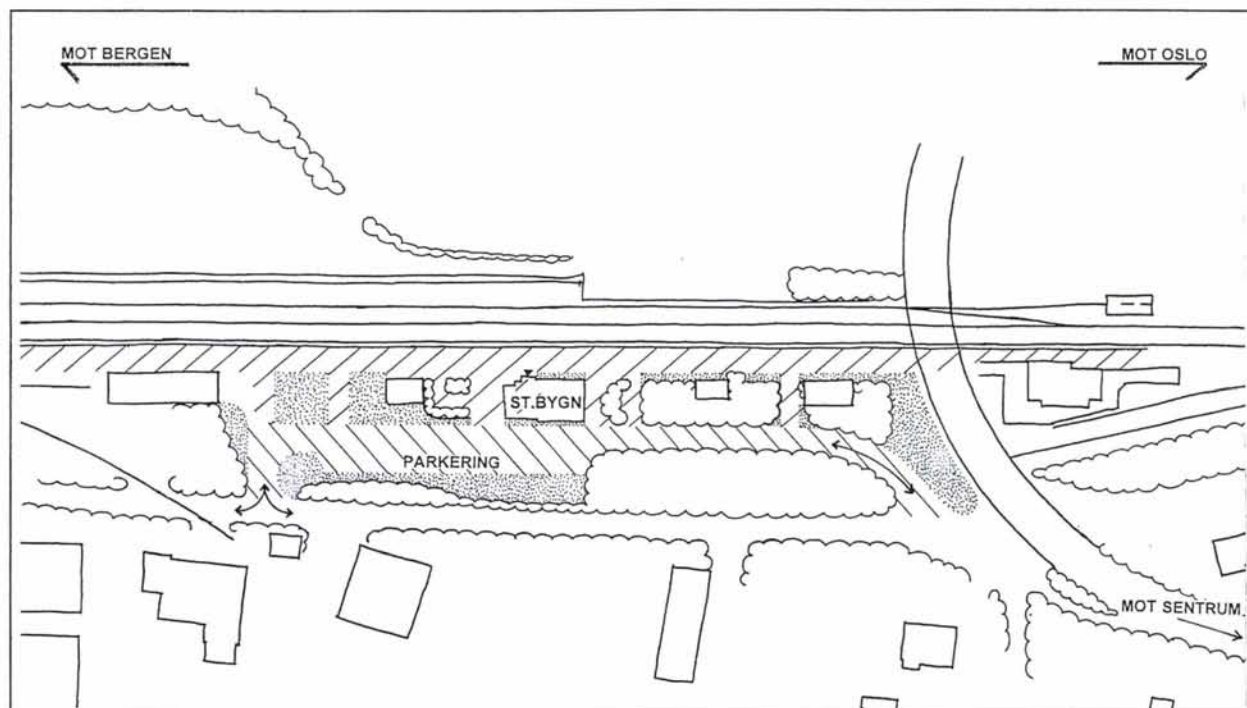


Identitet/informasjon

- Bedre skilting fra sentrum og fra tilkjøringsveier
- Nytt skiltprogram monteres.
- Monitorinformasjon om togavganger etableres.

Andre planer

- Ingen registrert



← → ADKOMST STASJON.

//// TRAFIKKAREALER.

//// OPPHOLDSAREAL M/
SYKKELPARKERING.

▨ VENTEROM M/ TOALETT

▼ INNGANG VENTEROM.

▨ NYE VEGETASJONSAREALER.
(Plen, grasbakke, busker, trær.)

~ EKSISTERENDE
VEGETASJONSAREALER.

UTEAREALER

FREMTIDENS MULIGHETER FOR NESBYEN STASJON. MÅLESTOKK: 1:2000. Eia cw

DISTRIBUSJONSLISTE

Stasjonsregistrering - Nytt fjerntogkonsept

Sør	Nord	Vest	Navn	Sted
		3.02	Andersen, Asbjørn produkt- og salgsjef	NSB P Vest Bergen
1.17	2.22	3.16	Andersen, Harald Markedsjef	NSB P Sør Kristiansand
	2.04		Berg Hansen, Finn O.ing.	JBV Nord Trondheim
1.31			Berg, Odd-Erik Banesjef	JBV Sør, sone 2 Vestfl.-Telemark Strømsø torg 1, 3006 Drammen
1.19	2.24	3.18	Birkelund, Bjørn Markedsdirektør	NSB Ei, Marked Skippergt. 31, 0048 Oslo
		3.05	Bontveit, Helge O.ing.	JBV Vest Bergen
1.33			Brovold, Kåre Banesjef	JBV Sør, sone 1 Drm-Randsfjdb. 3006 Drammen
	2.10		Burheim, Lindis Eiendomsjef	NSB Ei Trondheim Trondheim
1.04	2.05	3.04	Ege, Helene Designsjef	JBV, Pilestredet 19, 0048 Oslo
1.15	2.15	3.12	Eidsmoen, Terje Sjefs.ing	JBV, Pilestredet 19, 0048 Oslo
	2.03		Einum, Eirik Regionsjef	JBV Nord Trondheim
1.21	2.26	3.20	Gabriel, Greg Plansjef	NSB Ei, Utvikling Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.16	2.16	3.15	Galdal, Trygve salgsjef	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
	2.12		Granheim, Roger Regiondirektør	NSB P Nord Trondheim
1.08	2.47	3.42	Grinde, John Ole Regionsjef	JBV Sør Strømsø tog 1, 3006 Drm
1.34	2.37		Grøstad, Lars Eiendomsjef	NSB Ei 0048 Oslo
	2.21		Grøstad, Lars Eiendomsjef	NSB Eiendom Hamar
1.14	2.14	3.11	Guettler, Tanja Kleive O.ing.	NSB Ei, Utvikling Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.28	2.33	3.28	Gulliksen, Tom Markedsanalytiker	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
	2.20		Gulliksrud, Erik Banesjef	JBV Øst 0048 Oslo
1.30	2.35	3.30	Hajum, Erik	JBV Pilestredet 19, 0048 Oslo

	2.08		Haugen, Knut Banesjef	JBV Nord Trondheim
1.18	2.23	3.17	Haugseth, Bjørn Utviklingsdirektør	NSB Ei, Utvikling Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.47	2.48	3.14	Hegrenæs, Truls Regionsjef	JBV Vest Bergen
1.12			Hodne, Oddvar Regiondirektør	NSB P Sør Kristiansand
1.27	2.32	3.27	Iversen, Anders Markedsanalytiker	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.06	2.06	3.06	Jørgensen, Ivar Designer	NSB Ei, Utvikling Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.01	2.01	3.01	Kirsebom, Anders Prosjektleder	NSB P v/Nytt fjerntogkonsept Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.21	2.27	3.22	Wham, Arne Direktør mellomdist.	NSB P Oslo S, 0048 Oslo
	2.17		Landheim, Vigdis O.ing.	JBV Nord Trondheim
1.07	2.07	3.07	Line, Olav Eiendomsdirektør	NSB Ei Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.35			Lode, Henning Salgssjef vest	NSP P Stavanger
1.37	2.38	3.32	Lykke, Ivar Leder arkitektkontoret	NSB Eiendom, Ark.kontoret Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.48	2.19	3.41	Melsom, Jens Regionsjef	JBV Øst 0048 Oslo
	2.13		Moum, Svein Salgs- og produksjef	NSB P Nord Trondheim
1.32			Nordbø, Olaf Banesjef	JBV Sør, sone 3 Nelaug-Stavanger Kristiansand
1.03			Nøding, Gunnar, Eiendomsjef	NSB Ei Kristiansand
		3.21	Onarheim, Torolf Regiondirektør	NSB P Vest Bergen
		3.13	Otneim, Thoralf Stabsleder Plan	JBV Vest Bergen
1.29	2.34	3.29	Paulsen, Magne Jernbanedirektør	JBV Pilestredet 19, 0048 Oslo
		3.08	Petersen, Marit Eiendomsjef	NSB Ei Bergen Bergen
	2.36		Rauan, Hans Christian Plansjef	JBV Øst, Plankontoret 0048 Oslo
1.38	2.09	3.31	Serigstad, Knut Plan- og utr. konsulent	NSB P Nord Trondheim
1.36			Stallemo, Roald Salgsjef øst	NSB P Kristiansand

1.24	2.29	3.24	Stefanussen, Steinar Markedsdirektør	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.20	2.25	3.19	Strøm, Tor Birger Prosjektsjef	NSB Ei, Utvikling Skippergt. 31, 0048 Oslo
	2.18		Sveen, Jan Intercity	NSB P 0048 Oslo
1.10			Tanggaard, Morten Prosjektsjef	JBV Sør, Prosjektavd. Strømsø torg 1, 3006 Drm
1.05			Tunheim, Helge Plansjef	JBV Sør Torgeir Vraas pl. 5, 3006 Drm.
1.13			Tunli, Sten-Inge O.ing	JBV Sør, Teknisk kontor Torgeir Vraaspl. 5, 3006 Drm
1.22			Tveiten, Nina Seksjonsleder Knutepkt	JBV Sør, Plan Torgeir Vraaspl. 5, 3006 Drm
1.11	2.11	3.09	Tøgard, Nina Markedskonsulent	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.26	2.31	3.26	Ueland, Osmund Adm.dir.	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.09			Vatne, Johnny Driftskoordinator	NSB P Sør Kristiansand
1.23	2.28	3.23	Veggeland, Arne Direktør Persontrafikk	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.02	2.02	3.03	Wesenberg, Christian Landskapsark	NSB Ei, Ark.kontoret Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.25	2.30	3.25	Øverland, Leif Direktør Signatur	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
		3.10	Aase, Steinar	NSB P Vest Bergen
		3.43	Nordval Skjoldli Banesjef	JBV Vest Bergen
1.39	2.39	3.33	Appelqvist, Åke Driftsdirektør	NSB Ei, Drift Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.40	2.40	3.34	Knutsen, Gerd	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.41	2.41	3.35	Lien, Åge Ass. Jernbanedir.	JBV Pilestredet 19, 0048 Oslo
1.42	2.42	3.36	Hafredal, Judy Infoansv. Ei	NSB Ei Skippergt. 31, 0048 Oslo
1.43	2.43	3.37	Lorentz-Larsen, Kari Infoansv. P	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.44	2.44	3.38	Henning Olsen Weseth	NSB P Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.45	2.45	3.39	Heiberg, Iacob	NSB Prinsensgt. 7-9, 0048 Oslo
1.46	2.46	3.40	Hovda, Gro Karin	NSB Ei Skippergt. 31, 0048

1.49	2.49	3.44	Skudal, Liv-Kari	JBV Ingeniørtjenesten Oslo City, 0048 Oslo
1.50	2.50	3.45	Wetterstad, Helge	JBV Ingeniørtjenesten Oslo City, 0048 Oslo
1.51	2.51	3.46	Biblioeket	JBV Pilstredet 19, 0048 Oslo
1.52	2.52	3.47		
1.53	2.53	3.48		
1.54	2.54	3.49		
1.55	2.55	3.50		

01.04.99/TKG

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000166382

27. 05. 1999