



Oslo Lufthavn AS
Områderegulering for Oslo lufthavn Gardermoen
Universell utforming

Utgave: endelig
Dato: 2011-05-16

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Oslo Lufthavn AS
Rapportnavn: Områderegulering for Oslo lufthavn Gardermoen Universell utforming
Utgave/dato: endelig / 2011-05-16
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 524772 – Gardermoen reguleringsplan
Oppdragsbeskrivelse: Reguleringsplan
Oppdragsleder: Christensen Petter
Fag: Plan
Tema: Flyplass
Leveranse: Overordna plan

Skrevet av: Ane Ryttervoll Kvamshagenn
Kvalitetskontroll: Petter Christensen

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	4
1.1	Planprogram	4
1.2	Regelverk.....	4
1.3	Relevante styringsdokumenter	5
1.4	Definisjon og mål.....	5
2	Avgrensning av oppgaven	6
3	Metode	6
4	Beskrivelse av alternativer	7
4.1	0-alternativet – dagens situasjon.....	7
4.2	Forhold som ikke fungerer godt nok i dagens situasjon	8
4.3	Gardermoen som knutepunkt for lokal kollektivtrafikk.....	8
4.4	Ny ekspedisjonsbygning – T2.....	9
5	Konsekvenser for universell utforming	10
5.1	Utbyggingsmønster	10
5.2	Transportsystem og parkering.....	11
5.3	Omgivelser der det er lett å finne fram	12
5.4	Oppsummering av konsekvenser	12
6	Avbøtende tiltak og behov for ytterligere undersøkelser	13

1 INNLEDNING

1.1 Planprogram

I forbindelse med behandling av konsekvensutredningen for Terminal 2 har Ullensaker kommune påpekt at det ikke er tilstrekkelig redegjort for universell utforming og ønsker at dette utredes i forbindelse med områdereguleringen for flyplassen. Det er en forutsetning av reguleringsplanen skal utformes med utgangspunkt i gjeldende lover og forskrifter for universell utforming og i tråd med designhåndboka. Planprogrammet sier at konsekvensutredningen skal redegjøre for hvordan bebyggelse og utearealer vil bli utformet i henhold til krav om universell utforming.

I konsekvensutredningen for Terminal 2 er ikke universell utforming behandlet som et eget tema, men er nevnt som en av flere overordnede føringer. I kapittel 1.3 under beskrivelse av tiltaket er det henvist til grunnlagsdokumentene Designhåndboken, "Veileder for universell utforming utarbeidet" av Ullensaker kommune og "Rapport – kvalitetsplan for hele flyreisen" utarbeidet av Forum for tilgjengelighet til flyreiser, og at vinnerprosjektet har ivaretatt dette på en god måte.

1.2 Regelverk

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i **lov om planlegging og byggesaksbehandling**. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. I §29-3 fastslås at alle tiltak etter kapittel 20 skal være universelt utformet innenfor sin funksjon i samsvar med forskrifter gitt av departementet. **Teknisk forskrift (TEK10)** gir en minstestandard for universell utforming i nye bygg og anlegg (gjelder også veger) gjennom krav til utforming, som for eksempel maksimum stigning på ramper, minimum dørbredder og minste størrelser på heiser. Selv om noen av kravene kanskje kan være ekstra viktige å ivareta i enkelte byggeprosjekter bør ikke kravene i TEK gjentas i reguleringsbestemmelsene. Innenfor enkelte tema er det imidlertid slik at det må gis riktige føringer på reguleringsplannivå for at kravene til universell utforming skal kunne ivaretas på byggesaksnivå.

Det er også gitt nasjonale føringer for universell utforming i:

- St.melding nr 26 (2006-2007)
- Nasjonal transportplan 2010-2019
- Handlingsplan for universell utforming og tilgjengelighet 2009-2013

Rundskriv T-5/99 B "Tilgjengelighet for alle" har til hensikt å synliggjøre funksjonshemmedes interesser og hvordan disse kan ivaretas i planleggingen. Rundskrivet er rettet til kommuner, fylkeskommuner og fylkesmenn, samt til berørte departementer, organisasjoner, brukergrupper og planleggere av bygg og utemiljø. Del 1 av rundskrivet tar opp hvordan tilgjengelighet i de fysiske omgivelser og hensynet til funksjonshemmede kan sikres gjennom planleggingen etter plan- og bygningsloven. Rundskrivet er til dels utdatert i forhold til sikring av universell utforming da krav til dette nå er sikret gjennom teknisk forskrift, men gir en nyttig oversikt over hvordan grad av tilgjengelighet påvirkes allerede på plannivå.

1.3 Relevante styringsdokumenter

1.3.1 Grunnlagsdokumenter innen universell utforming

I forbindelse med utbygging av hovedflyplassen på Gardermoen ble det utarbeidet en egen **designhåndbok** som gir overordnede retningslinjer for et felles og enhetlig formuttrykk, som vektlegger estetisk kvalitet, og som beskriver hvilke prosedyrer som skal følges for å oppnå dette. Den har status som styrende dokument ved OSL og legges til grunn ved alle prosjekterings- og byggeoppgaver ved flyplassen.

Andre relevante grunnlagsdokumenter er ”**Veileder for universell utforming**” utarbeidet av Ullensaker kommune og ”**Kvalitetsplan for hele flyreisen**” en veileder utarbeidet av Forum for tilgjengelighet til flyreiser.

Standarden **NS 11001-01 ”Universell utforming av byggverk - Del 1: Arbeids- og publikumsbygninger**” benyttes som grunnlag for prosjektering.

1.3.2 Designhåndboka

Designhåndboka med underliggende temahefter er ikke oppdatert i henhold til gjeldende teknisk forskrift. Den overordnede ”Målsettinger og overordnede premisser” ble utgitt i februar 1998, mens temaheftene 1.1-3 som omhandler arkitektur og landskap ble utgitt i januar 2000. Gjeldende teknisk forskrift trådte i kraft 1. juli 2010, og setter en rekke krav til planløsning og bygningsdeler. Begrepet universell utforming dukket først opp på slutten av 90-tallet, og ble første gang nevnt i lovverk i 2003 (Universitetsloven). De siste årene er prinsippet om universell utforming gradvis blitt innarbeidet i lovverk og styringsdokumenter.

Selv om begrepet universell utforming ikke brukes i Designhåndboka er det likevel beskrevet mål om likhet for alle brukere og gode orienteringsmuligheter, og prinsipper for løsninger for belysning, kontrastbruk, skilting og informasjon med den hensikt å gjøre flyplassområdet enklest mulig i bruk for alle. Designhåndboka omhandler i hovedsak flyplassområdets visuelle kvaliteter, og det er ofte slik at gode visuelle kvaliteter også gir god orienterbarhet for synshemmede. Det er imidlertid flere mangler i forhold til ivaretagelse av universell utforming, blant annet finnes det ikke prinsipper for bruk av ledelinjer, taktil skrift og braille i Designhåndboka. Disse elementene er viktige for blinde.

1.4 Definisjon og mål

”Universell utforming er utforming av omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for spesiell utforming eller tilpasning.” (Rundskriv T-5/99 B)

For at omgivelsene i størst mulig grad skal bli utformet slik at de kan brukes av flest mulig bør prinsippet om universell utforming være i bevisstheten til planleggere og beslutnings-takere allerede på planleggingsnivå når premisser for løsninger legges. For eksempel vil avstand og stigningsforhold over lengre strekninger, mellom de viktigste besøksmålene

(jernbanestasjonen, ekspedisjonsbygningen, parkeringsmulighet osv), bli en konsekvens av reguleringsplanen. De menneskene som har særlig behov for universelt utformede omgivelser er de som på en eller annen måte har nedsatt funksjonsevne, slik som bevegelseshemmede, orienteringshemmede (nedsatt syn, hørsel eller forståelse) og miljøhemmede (astmatikere og allergikere). Ved å ha fokus på utforming for disse gruppene vil omgivelsene bli tilgjengelige for flere, og mer funksjonelle for alle.

For områdereguleringen på Gardermoen betyr dette at omgivelsene må formes slik at alle kan ferdes i området på en trygg og forutsigbar måte uten å støte på hindre og farer. Gangveiene må få tilfredsstillende stigningsforhold, og veger og kryssinger må utformes enkelt og logisk slik at trafikkmiljøet blir lett å bruke, forstå og huske. Enkle gateløsninger med langsgående linjer, klart definerte krysningssteder vinkelrett på fortau/gangveg, korte krysningsavstander og klare skiller mellom trafikkgrupper må tilstrebes.

2 AVGRENSNING AV OPPGAVEN

Planprogrammet forutsetter at konsekvensutredningen skal redegjøre for hvordan bebyggelse og utearealer vil bli utformet i henhold til krav om universell utforming. Slik ny Plan- og bygningslov og byggteknisk forskrift er bygget opp, er universell utforming i hovedsak et tema ved byggesaksbehandlingen. I selve plan- og bygningsloven er tilgjengelighet for alle oppgitt som et av lovens formål, men konkrete krav til universell utforming er gitt i byggteknisk forskrift. En områdeplan er såpass overordnet at det er relativt få av kravene knyttet til universell utforming som blir påvirket. I tillegg vil det bli stilt krav om detaljregulering for alle delområdene i områdereguleringen unntatt for felt E1, slik at det vil bli enda et plannivå før byggesak kan igangsettes. I denne konsekvensutredningen blir det derfor kun undersøkt om områdeplanen gir tilstrekkelige rammer for at de fysiske løsningene kan utformes slik at de kan brukes av alle. Aktuelle tema som en områdeplan har innvirkning på og som er av betydning for universell utforming er avstander mellom aktuelle besøksmål, orienterbarhet og stigningsforhold på gangveier og parkeringsområder, og det er dette som vil bli vurdert i denne utredningen.

3 METODE

Det er vurdert to alternativer, hvorav det ene er 0-alternativet som er en fortsettelse av dagens situasjon i tråd med gjeldende reguleringsplan. Det andre alternativet er løsning for utbygging som angitt i forslag til områdeplan. 0-alternativet er forventet utvikling dersom ikke områdereguleringen blir vedtatt, det vil si at utbygging vil skje med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan og bebyggelsesplaner. Dette innebærer at plangrunnlaget ikke fullt ut tilpasses forventet og ønsket utvikling av området.

I tilknytning til reguleringsplan for Oslo Lufthavn er det i følge planprogrammet konsekvenser som følge av endringene i forhold til gjeldende plan som skal utredes. Tidligere utførte utredninger skal refereres i saken, men det er ikke aktuelt for dette temaet da universell utforming ikke er blitt utredet tidligere.

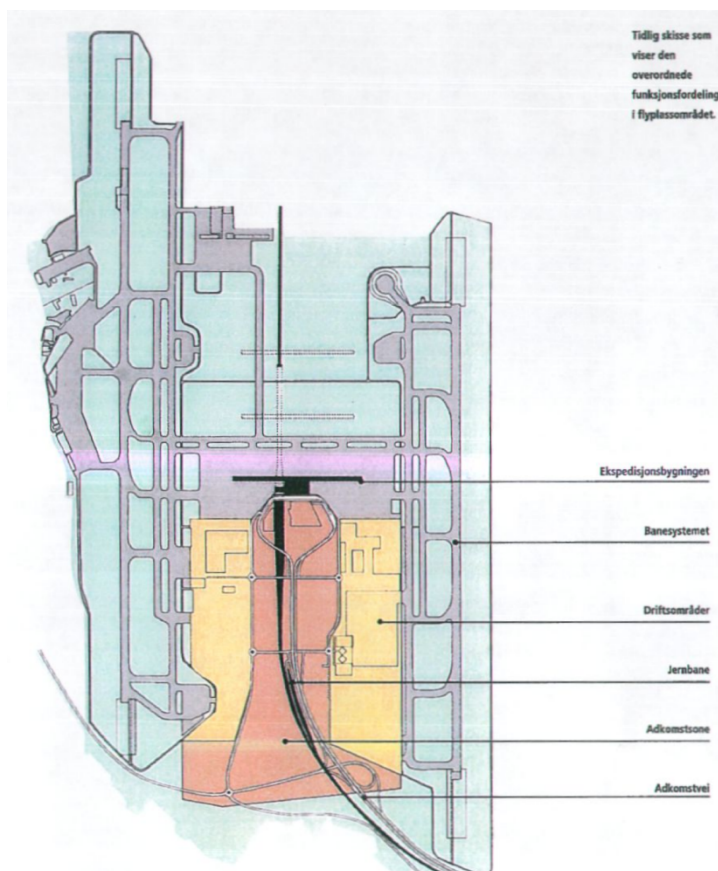
Vurderinger er gjort på grunnlag av beskrivelse av eksisterende ekspedisjonsbygning og ny ekspedisjonsbygning i konsekvensutredningen av T2, foreløpig utkast til områdeplan datert 15.06.2011.

4 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER

4.1 0-alternativet – dagens situasjon

Gjeldende reguleringsplan for ny hovedflyplass på Gardermoen ble vedtatt 4. juni 1993 etter plan- og bygningsloven av 1985. I denne reguleringsplanen er det gitt krav om bebyggelsesplan for de fleste delområder unntatt E1 som omfatter sone for ekspedisjonsbygninger og tilhørende flyoppstilling og flymanøvrering.

Dagens flyplassområde er bygget etter gjeldende reguleringsplan. Flyplassen har en hovedstruktur med to parallelle rullebaner og taxebaner (felt BØ og BV) som knyttes sammen av et tverrgående taxe- og flyoppstillingsområde (E1). Dette banesystemet danner til sammen en stor H. Området har kjøreatkomst fra sør (A1) med direkte tilknytning fra E6. Parallelt med atkomstveien går jernbanetraséen (A2). Denne går nordover under ekspedisjonsbygning og flyoppstillingsområde og kommer ut i dagen nord i planområdet. Atkomstsonen ligger som en kile inn i området og gir de reisende atkomst til ekspedisjonsbygningen (i felt E1) som ligger i nordre ende av atkomstsonen. Det er ekspedisjonsbygningen, parkeringsplassene for besøkende og jernbanestasjonen som er de mest publikumsintensive delene av flyplassområdet.



Figur 1 Skisse med konsept fra flyplassen (fra Designhåndboken)

Områdene for drift og flyplasstilknyttet virksomhet (S1-11) ligger parallelt med rullebanene mellom atkomstsonen og rullebanene. Driftsområdene brukes av OSLs og flyselskapenes drifts- og vedlikeholdsbase, catering, frakt, post og toll. Driftsområdene ligger på hver side av atkomstsonen, med direkte tilknytning til baneområdene på flysiden. I tillegg kommer driftsområdet (N) nord for ekspedisjonsområdet og driftsområdet vest (V) for vestre rullebane og Forsvarets område (F).

Atkomstsonen inneholder administrative funksjoner og annen flyplasstilknyttet virksomhet som ikke krever direkte tilknytning til flyside. Østre del av atkomstsonen er i hovedsak parkeringsplasser i hus eller på grunnen. Flyplassområdet har i dag plass for 18 800 biler. Av dette er 8 300 plasser i det sentrale p-huset ved ekspedisjonsbygningen, mens 10 500 plasser er markparkering.

4.2 Forhold som ikke fungerer godt nok i dagens situasjon

Et eget forum for personer med redusert mobilitet (PRM-forum) følger utviklingen av Gardermoen.

- PRM-forum har påpekt at *stigningen på passasjerbroer* ikke er tilfredsstillende i eksisterende ekspedisjonsbygning. Eksisterende ekspedisjonsbygning ble imidlertid bygget etter gamle regler, før universell utforming kom inn som et premissgivende element. I gjeldende TEK er det krav til maksimum stigning på gangveier og ramper, slik at dette kravet vil bli ivarettatt i forbindelse med ny utbygging.
- PRM-forum har også påpekt at *karusellører* ikke er tilfredsstillende i eksisterende ekspedisjonsbygning
- *Bjørk* er et av de mest problematiske treslagene for pollenallergikere. Bjørk er også et av de mest utbredte treslagene på Gardermoen (og på Romerike). I den overordnede landskapsplanen for flyplassområdet er bjørka et viktig element i områdene vest for atkomstsonen.

4.3 Gardermoen som knutepunkt for lokal kollektivtrafikk

Universell utforming av kollektivholdeplasser er også sikret gjennom TEK, men siden dette er mangelfullt i dagens situasjon nevnes det her.

Gardermoen er et viktig knutepunkt for lokaltrafikk i nordre del av Romerike. I gjeldende reguleringsplan er det lagt opp til at lokalbusser skulle stoppe i felt S5, men i praksis er det blitt slik at disse bussene stopper utenfor ankomsthallen. Dette gir kortere avstand mellom bussene, jernbanestasjonen og ekspedisjonsbygningen. Dette er en positiv endring i forhold til tilgjengeligheten. Ulempen er at det ikke er spesielt tilrettelagte holdeplasser her, slik at brukbarheten ikke er så god som den burde vært. Fortauskantene er for lave i forhold til påstigning, det er utilstrekkelig merking og skilting av holdeplassene og det er ingen sittemuligheter.

Da det er mange arbeidsplasser på Gardermoen, er det også viktig at bussholdeplassene langs Edvard Griegs veg, Henrik Ibsens vei og langs Gardermovegen er tilgjengelige for alle.



Holdeplass ved ankomst



Nyanlagt holdeplass ved Henrik Ibsens veg

Nyanlagt holdeplass i Henrik Ibsens veg har tydelig merking av fortauskant, markering av stopp og ventesone og har sittemulighet. Det savnes et tydelig skilt med navn på holdeplassen. Holdeplassene utenfor ankomsthallen har ikke tilstrekkelig høyde på fortauet ved påstgning, holdeplassene er ikke tydelig markert med kontraster i på fortauet, og det mangler sittemulighet og gjennomført skilting.

Sikring av universell utforming av holdeplasser og gangveger er viktig i etterfølgende byggesaksbehandling. Dette betyr blant annet tydelige og trygge ganglinjer og ventesoner der retningen understrekes av elementer som vegetasjon, belegg og bebyggelse, tydelig og gjennomført skilting, akseptable stigningsforhold og korte og godt markerte fotgjengeroverganger.

4.4 Ny ekspedisjonsbygning – T2

Eksisterende ekspedisjonsbygning ved Oslo Lufthavn blir ansett å være velfungerende og rasjonell, og av de mest effektive, sammenlignet med andre europeiske flyplasser. Forklaringen ligger i at det er én sentralisert ekspedisjonsbygning med en enkel utforming. Dette har teamet som har utformet forslag til ny ekspedisjonsbygning tatt utgangspunkt i, med mål om å opprettholde og styrke denne rasjonaliteten og enkelheten (s.26 KU av T2). De største endringene mellom ny og gjeldende reguleringsplan som har betydning for tilgjengelighet for alle gjøres innenfor felt E1, E2 og E3.

Felt E1 Beskrivelse av planlagt utvidelse av ekspedisjonsbygning

Den største forskjellen mellom gjeldende regulering og forslag til ny områdeplan er at den nye piren foreslås lagt vinkelrett ut i fra eksisterende ekspedisjonsbygning i stedet for å bygges som en frittstående pir liggende parallelt med den eksisterende.

Den nye piren vil bli bygget som en forlengelse av dagens ekspedisjonsbygning, slik at det fortsatt bare blir én ekspedisjonsbygning med én innsjekkingshall, én bagasjehall for innland og én for utland. Jernbanestasjonen, som i dag ligger i vestre ende av sentralbygget, blir et skille mellom de to delene av sentralbygningen.

Den nye piren får en lengde på 380 meter nordover fra sentralbygningen, og den forlenges med 90 meter i fase 2.

Felt E2

Øvre og nedre forplass blir i likhet med ekspedisjonsbygningen forlenget mot vest. Trafikkavviklingen blir på begge plan forenklet og rendyrket for buss og drosje. Innkjøring til korttidsparkeringen skjer direkte til/fra hovedvegen, gjennom parkeringshus P10.

Arealet innenfor kjøresløyfen blir som følge av utvidelsen en del større enn i dag og vil gi rom for mer flyplasstilknyttet bebyggelse, som hotell eller kontor. Området har gangveitilknytning til ekspedisjonsbygningen på ankomstnivå. Utvidet gangveinett vil bli en del av utbyggingen i dette området.

5 KONSEKVENSER FOR UNIVERSELL UTFORMING

5.1 Utbyggingsmønster

Mål: Korte avstander til offentlig og privat service, med vekt på daglige gjøremål.

Felt E1

Forslaget tar vare på en av de store fordelene ved dagens ekspedisjonsbygning som er de korte avstandene fra innsjekk til gate. Avstanden mellom den eksisterende ekspedisjonsbygningen og den nye delen av ekspedisjonsbygningen blir kortere og langt enklere å bruke for funksjonshemmede enn om gjeldende regulering hadde blitt lagt til grunn for utbygging.

Fremtidens passasjerer får fortsatt bare én ekspedisjonsbygning å forholde seg til. Selv om det nå blir svært store sentralhaller vurderes dette til å være en god løsning for orienteringshemmede. Planløsningen er enkel og en fortsettelse av eksisterende løsning. For bevegelseshemmede er det positivt at det ikke blir behov for å forflytte seg mellom ekspedisjonsbygninger som er fysisk atskilt fra hverandre, men på den andre siden fører denne løsningen til at det blir relativt store avstander inne på ekspedisjonsbygningen.

Felt E2

Områdeplanen viderefører prinsippene i gjeldende reguleringsplan, men gir mulighet for mer flyplasstilknyttet virksomhet innenfor kjøresløyfen. Dersom publikumsrettet virksomhet som for eksempel hoteller, prioriteres i dette området, vil det være en fordel i forhold til korte avstander for reisende og andre besøkende til flyplassen.

Andre utbyggingsområder

Områdeplanen viderefører prinsippene i gjeldende reguleringsplan. Flyplassområdet er stort og gir lange avstander mellom ulike delområder. Intern busstjeneste til parkeringsområdene

avhjelper de store avstandene for de reisende. For de ansatte ved flyplassen vil de nyanlagte bussholdeplasser langs Edvard Griegs veg og Henrik Ibsens veg gi bedret mulighet for kollektive arbeidsreiser.

5.2 Transportsystem og parkering

Mål: Transportsystemet bør dekke hele befolkningens behov, og anlegg for gående og syklende bør gi sammenhengende forbindelser mellom ulike besøksmål og være tilgjengelige for funksjonshemmede.

E1

På grunn av at ny sentralhall legges vest for jernbanestasjonen holdes gangavstanden fra stasjonen og til innsjekk kortest mulig, og dette er viktig med tanke på at over 60% av passasjerene ankommer flyplassen med kollektivtrafikk.

Felt E2

Forenklet kjøremønster med bare buss og drosje på øvre og nedre forplass vil bli lettere å orientere seg i. Det er imidlertid viktig at det sikres korttidsparkeringsplasser for bevegelseshemmede så nær hovedinngangene som mulig. Innkjøring til korttidsparkering gjennom parkeringshus kan bli vanskelig å oppfatte for noen. Dette stiller særlige krav til omtanke i utformingen.

Gangatkomst fra ekspedisjonsbygningen til korttidsparkering og til hoteller og kontorer i felt E2 vil fortsatt krysse forplass i plan. Trafikken med busser og drosjer vil bli vesentlig større enn i dag. Kryssingspunktene må utformes med særskilt omtanke for bevegelses- og orienteringshemmede. Dette gjelder både i forhold til nivåforskjeller, belegg, belysning og kontraster.

På grunn av at terrenget er tilnærmet helt flatt, er det ikke noe ved planforslaget som forhindrer at krav til maksimum stigningsforhold kan ivaretas i de neste fasene (detaljregulering og byggesak).

Parkering og bevegelseshemmede

Ikke alle som i praksis er bevegelseshemmede, har egen parkeringstillatelse. For eksempel er mange eldre mennesker dårlige til bens, og de fleste mennesker vil i perioder oppleve å ha redusert mobilitet, f.eks. ved benbrudd, bekkenløsning etc. Samtidig er det slik at de parkeringsplassene som ligger nærmest ekspedisjonsbygningen, er de mest attraktive, og de er derfor også de det er dyrest å parkere på. Prisen kan virke regulerende, slik at de som ønsker å bruke mindre penger på parkering, men som kan akseptere større avstand til ekspedisjonsbygningen, parkerer lenger unna. Dermed vil det forhåpentligvis alltid være mulig å finne ledige plasser i parkeringshuset nærmest ekspedisjonsbygningen for de som trenger det (men de må da betale for det). Det er selvfølgelig likevel viktig å sikre best mulig tilrettelegging av alle parkeringsplasser. Dette gjelder også påstigning til shuttlebusser, slik at de kan brukes selvstendig av flest mulig.

5.3 Omgivelser der det er lett å finne fram

Mål: Omgivelsene bør utformes slik at alle mennesker får gode muligheter til å orientere seg.

Det bør tas hensyn til at ikke alle har de samme forutsetningene for å lære seg å finne fram i komplekse omgivelser. Mange vil orientere seg etter hovedtrekkene i omgivelsene, mens andre er mer avhengig av gjenkjennelige detaljer.

Felt E1

Prinsippene for hvordan eksisterende omgivelser og byggverk er ordnet og utformet bør videreføres. Dette vil bli ivaretatt gjennom at prinsipper for utforming angitt i designhåndboka følges.

Felt E2

Utvidelse av området innenfor kjøresløyfen gir mulighet for mer bebyggelse i form av hoteller eller kontorer. Mange av brukerne vil være besøkende som ikke er kjent i området. Det er viktig at utbyggingen gis en oversiktlig og ryddig struktur slik at det blir lett å orientere seg.

Vegnettet

Flyplassområdet har et overordnet gang- og sykkelveinett som følger strukturen for kjøreveiene og er lett å orientere seg i. Dette vil ikke bli endret som følge av områdeplanen.

Tilknytningen for gående og syklende inn mot ankomst- og avgangssonene kan imidlertid være vanskeligere å finne. Muligheter for å forbedre dette bør utredes i forbindelse med detaljreguleringsplanene.

5.4 Oppsummering av konsekvenser

Områdeplanen innebærer en annen struktur for utvidelse av ekspedisjonsbygningen en det som er forutsatt i gjeldende reguleringsplan. Dette vurderes som en forbedring i forhold til at flyplassen skal kunne brukes av alle.

Enkelte deler av dagens ekspedisjonsbygning fungerer ikke tilfredsstillende for bevegelseshemmede. Bratte passasjerbroer og svingdører er eksempler på dette. Ved videre utbygging vil utforming av slike anlegg måtte gjøres i henhold til bestemmelsene i TEK. For pollenallergikere fører ikke planforslaget til noen forbedring eller forverring da det ikke legger noen føringer for vegetasjon og plantevalg, men det må vurderes om det skal gjøres endringer i designhåndboka vedrørende plantevalg i tilknytning til inngangspartier og lignende.

Utvidelse av øvre og nedre forplass, endring av kjøremønster og korttidsparkering krever særlig omtanke med hensyn til orienterbarhet og tilgjengelighet for bevegelseshemmede. Nedre forplass er tatt i bruk som kollektivknutepunkt for nordre deler av Romerike. Det er behov for bedre tilrettelegging av holdeplassen. Dette må ivaretas gjennom etterfølgende detaljregulering og i byggesaksbehandling.

6 AVBØTENDE TILTAK OG BEHOV FOR YTTERLIGERE UNDERSØKELSER

I plan- og bygningsloven § 12-7 ledd 4 angis det at det i nødvendig utstrekning kan gis bestemmelser om: "funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer, herunder krav for å sikre hensynet til helse, miljø, sikkerhet, universell utforming og barns særlige behov leke- og uteoppholdsareal". Det er altså anledning til å gi utfyllende bestemmelser om universell utforming dersom TEK 10 ikke anses å gi tilstrekkelig sikring av tilgjengelighet for alle.

Etterfølgende detaljreguleringsplaner

Det vurderes ikke å være nødvendig å gi utfyllende bestemmelser for universell utforming for områdeplanen, men det bør tas opp til vurdering i de enkelte detaljreguleringsplanene. Det anbefales å unngå gjentakelse av kravene i TEK i bestemmelsene, med mindre noen krav er *spesielt* viktige eller krevende å ivareta.

Designhåndboka

Designhåndboka bør oppdateres i hht til TEK 10 slik at kravene i håndboka tilfredsstiller eller konkretiserer/utdyper de relevante kravene i TEK10. For eksempel står det i § 12-4 punkt 2 a) i TEK10 at "Inngangsparti skal ha belysning slik at inngangsparti og hovedinngangsdør er synlig i forhold til omliggende flater". Designhåndboka kan konkretisere hvordan inngangspartiet skal utformes med hensyn til skilting, materialer, fargebruk og belysning for at det skal bli lett å finne og bruke.

Det vil kunne oppstå enkelte konflikter mellom kravene knyttet til universell utforming og kravene til visuelle kvaliteter. Dersom man ikke kommer fram til løsninger som kan fungere for begge hensyn, må det tydeliggjøres hvilke krav som fravikes enten gjennom bestemmelser knyttet til reguleringsplanen eller i Designhåndboka. Et eksempel på konflikt er landskapsplanens vektlegging av bjørk som dominerende treslag samtidig som det er krav om at allergifremkallende planter skal unngås ved inngangspartier etc.