



Innst. S. nr. 145

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:27 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Øyvind Halleraker, Trond Helleland og Jan Sahl om at nye Lysaker stasjon tilpasses prinsippene om universell utforming

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen gi en uavhengig aktør i oppdrag å utrede en tilpasning til de foreliggende planene om ombygging av Lysaker stasjon. Tilpasningen skal være i tråd med prinsippene om universell utforming. Utredningen skal også beskrive de økonomiske og praktiske forholdene, herunder økte utgifter, eventuelle forsinkelser og eventuell samfunnsøkonomisk nytte, knyttet til gjennomføringen av tilpasningen.

II

Stortinget ber Regjeringen orientere Stortinget om arbeidet med tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming for alle stasjonsanlegg for jernbanen i planperioden for Norsk transportplan (NTP) 2006-2015."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti,

Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 13. februar 2007 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til at tilgjengelighet for alle er vedtatt som ett av fem hovedmål i Nasjonal transportplan (NTP), jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004). Flertallet viser også til at NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet, der utvalget foreslår en ny lov om forbud mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne. Flertallet forutsetter derfor at transportetatene arbeider aktivt og målrettet for å fremme universell utforming i alle aktuelle saker og prosjekter. Nye trafikkknutepunkter må planlegges og bygges for å likebehandle alle grupper reisende, og alle kunderettede løsninger må tilpasses mennesker med nedsatt funksjonsevne for å oppnå slik likebehandling.

Komiteen forventer at arbeidet med universell utforming og tilgjengelighet for alle prioriteres høyt i hele transportsektoren gjennom forpliktende planer med milepæler.

Komiteen mener prosessen knyttet til planlegging og utforming av Lysaker stasjon kunne vært gjennomført på en bedre måte for å ivareta hensynet til universell utforming.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at planleggingen av prosjektet har pågått under flere regjeringer, og arbeidet var kommet langt da flertallsregjeringen overtok. Forhold knyttet til tilgjengelighet kunne vært belyst langt tidligere om dette var blitt politisk prioritert. I stedet kan det virke som om saken av politiske grunner ikke har blitt løftet fram til åpen debatt.

Flertallet viser til regjeringen Bondevik IIs forslag til statsbudsjett for 2006, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006) Samferdselsdepartementet, som gjennomgikk

status og framdrift for Lysaker stasjon. Av proposisjonen går det fram at reguleringsplanene ble godkjent i Bærum og Oslo kommune i desember 2004. Detaljplan for Lysaker stasjon ble godkjent sommeren 2005, og byggeplanleggingen skulle ferdigstilles i løpet av 2005. I gjennomgangen fra regjeringen Bondevik II opplyses det videre at:

"... prosjektet er kvalitetssikret i henhold til retningslinjene for kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter på over 500 mill. kr."

Flertallet vil vise til at Venstre hadde fagstatsråden. Flertallet konstaterer at denne kvalitetssikringen av Lysaker stasjon ikke kan ha omfattet prinsippet om tilgjengelighet for alle som ble vedtatt som et hovedmål i Nasjonal transportplan i 2004, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004).

Flertallet viser til at regjeringen Bondevik II etter at det hadde blitt satt politisk fokus på problemstillingen med manglende universell utforming av Lysaker stasjon i forbindelse med Jernbaneverkets fagdag om universell utforming 15. september 2005, ikke valgte å foreta endringer i reguleringsplanen for stasjonen som hadde vært nødvendig for å endre stasjonens plassering i kurve.

Flertallet støtter samferdselsministerens vurdering av representantforslaget gitt i brev av 13. februar 2007 der det gjøres greie for arbeidet for å oppnå universell utforming på nye Lysaker stasjon. I uttalelsen henvises det til flere iverksatte tiltak. Flertallet har merket seg at Jernbaneverket mener at disse tiltakene gjør at kravet om universell utforming vil bli innfridd fram til plattformkanten. Jernbaneverket mener videre at en forutsetning for å oppnå universell utforming for av- og påstigning også forutsetter nye løsninger for togene, med blant annet bevegelige stigtrinn.

Flertallet tar denne faglige vurderingen til etterretning og forutsetter at utbedrende tiltak og løsninger for stasjon og rullende materiell utformes i nært samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner.

Flertallet viser til at det per 31. desember 2006 var utbetalt og inngått kontrakter for til sammen 850 mill. kroner i prosjektet, og at første del av nye Lysaker stasjon (spor 1 og 2) vil bli tatt i bruk allerede sommeren 2007. Flertallet viser til at et forslag om ny utredning med målsetting om å også å tilpasse stasjonen til nye planer, vil måtte medføre stans i byggearbeidene i påvente av utredningen. Dette vil medføre betydelige forsinkelser og følgekostnader. Dette vil også kunne påvirke utbyggingen av det nye dobbelsporet mellom Lysaker og Sandvika. På denne bakgrunn fraråder Samferdselsdepartementet at pågående byggearbeid på Lysaker stasjon stanses. Flertallet støtter denne vurderingen og avviser derfor forslag I i representantforslaget om en ny utredning.

Flertallet er klar over at det vil være store økonomiske utfordringer knyttet til å tilpasse og forbedre eksisterende stasjoner med perronger til nye tilgjengelighetskrav. Flertallet mener det er nødvendig å arbeide planmessig og målrettet for å oppnå dette.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet følger opp dette arbeidet som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Etter som dette arbeidet vil kreve tid, ressurser og oppmerksomhet, har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om å utarbeide en plan med milepæler for å arbeide mot målet om tilgjengelighet for alle grupper av reisende. Jernbaneverket er i dette arbeidet bedt om å vektlegge behovet for tiltak som kan bidra til best mulig samvirke mellom infrastruktur og materiell. NSB AS er også bedt om en skriftlig redegjørelse om selskapets planer om utvikling av eksisterende og framtidige materiellpark, med særlig henblikk på hvordan prinsippet om universell utforming vil bli fulgt opp i årene framover.

Flertallet foreslår at forslag II i representantforslaget vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skuffet over at samferdselsministeren i sitt svarbrev fraråder forslag I om å utrede en tilpasning til de foreliggende planene til ombygging av Lysaker stasjon. Disse medlemmer vil understreke at forslaget innebærer å fremskaffe mer informasjon om mulighetene for å ivareta hensynet til personer med nedsatt funksjonsevne slik at beslutninger omkring ombyggingen av Lysaker stasjon kan fattes på et tilstrekkelig grunnlag. Disse medlemmer vil blant annet vise til Dokument nr. 8:27 (2006-2007) hvor mangler i beslutningsgrunnlaget er beskrevet.

Disse medlemmer viser til at samferdselsministerens begrunnelse er at en utredning vil medføre stans i byggearbeidet og følgelig forsinkelser og økte kostnader. Disse medlemmer vil peke på at disse forholdene er lite utfyllende beskrevet i samferdselsministerens svarbrev, og at dette ikke nødvendigvis reflekterer hva som er mulig å få til. Disse medlemmer vil understreke at en slik utredning ikke nødvendigvis ville krevd en stans i byggearbeidet.

Disse medlemmer vil derfor opprettholde forslag I i representantforslaget og foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen gi en uavhengig aktør i oppdrag å utrede en tilpasning til de foreliggende planene om ombygging av Lysaker stasjon. Tilpasningen skal være i tråd med prinsippene om universell utforming. Utredningen skal også beskrive de økonomiske og praktiske forholdene, herunder økte utgifter, eventuelle forsinkelser og eventuell samfunnsøkonomisk nytte, knyttet til gjennomføringen av tilpasningen."

Disse medlemmer er enig i at prosessen knyttet til planleggingen og utforming av Lysaker stasjon kunne vært utført på en bedre måte.

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til behandlingen av St.prp. nr. 1 (2006-2007), Budsjettinnst. S. nr. 13 (2005-2006) hvor komiteen uttalte følgende:

"Komiteen viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor en samlet komité gikk inn

for at et hovedmål i transportpolitikken skal være et transportsystem som er tilgjengelig for alle.

Komiteen vil i den anledning spesielt vise til Lysaker stasjon, hvor universell utforming ikke er ivare tatt til tross for at Stortinget har som målsetting å ta utgangspunkt i universell utforming i sine prosjekter.

Komiteen ser det som en selvfølge at offentlig transport skal være tilgjengelig for alle uavhengig av funksjonsdyktighet. Komiteen er glad for at Regjeringen følger opp dette prinsippet som har vært gjenstand for full politisk enighet i mange år."

Disse medlemmer vil også vise til Dokument nr. 8:27 (2006-2007) hvor prosessen omkring planleggingen av Lysaker stasjon er beskrevet.

Disse medlemmer vil vise til at i samferdselsministerens svarbrev konkluderes det med at prinsippet om universell utforming ikke vil bli innfridd dersom stasjonen legges på rett linje. Disse medlemmer vil imidlertid peke på at stasjonen vil bli mindre tilgjengelig når den ligger i en kurve da dette vil medføre en økt avstand mellom tog og perrong. Dette vil følgelig føre til økte investeringer i tilpasninger av togmateriell som skal betjene stasjonen. Disse medlemmer vil peke på at dette kan fungere som en barriere for at togtrafikken til og fra Lysaker stasjon vil være tilgjengelig for alle. Det kan også fungere som et konkurransehinder innen persontrafikk på jernbanen.

Disse medlemmer vil vise videre til at i samferdselsministerens svarbrev pekes det på at jernbanestasjoner må utformes slik at det tilpasses det bredeste togmateriell. Disse medlemmer mener det er svært uheldig at stasjoner med lang levetid tilpasses relativt kortlivet togmateriell. Dette synliggjør et behov for en standardisering knyttet tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming. Disse medlemmer vil vise til behandlingen av St.meld. nr. 40 (2002-2003), jf. Innst.S.nr.162 (2003-2004), hvor de nåværende regjeringspartiene gav uttrykk for nettopp et slikt behov.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utforme og implementere en standard for universell utforming av jernbanestasjoner som også ivaretar hensynet til andre togoperatører enn NSB AS."

Disse medlemmer vil peke på at det er naturlig å samarbeide med EU i spørsmål knyttet til en standard for universell utforming av jernbanestasjoner.

Disse medlemmer synes det er positivt at samferdselsministeren har tatt initiativ overfor Jernbaneverket og NSB AS for å følge opp arbeidet med tilgjengelighet for alle. Disse medlemmer mener at alle planer for nye stasjoner må gjennomgås for å sikre tilgjengelighet for alle. Disse medlemmer vil peke på at Jernbaneverkets og samferdselsministerens behandling av forholdene knyttet til tilgjengelighet på nye Lysaker stasjon inneholder en rekke svakhetspunkter.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener tilliten til at

Jernbaneverket og samferdselsministeren vil prioritere dette arbeidet er svekket, og at det derfor er behov for en orientering til Stortinget om det videre arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer forslag II fra representantforslaget:

"Stortinget ber Regjeringen orientere Stortinget om arbeidet med tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming for alle stasjonsanlegg for jernbanen i planperioden for Norsk transportplan (NTP) 2006-2015."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener samferdselsministerens inntar en posisjon som representerer et tilbakeskritt i arbeidet med antidiskriminering av personer med nedsatt funksjonsevne. Disse medlemmer mener dette også er en klar svekkelse i forhold til utøvelsen av demokratiet.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til merknader og forslag fremmet av de nåværende regjeringspartiene i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 40 (2002-2003), jf. Innst. S. nr. 162 (2003-2004):

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at det er behov for en helhetlig og forpliktende politikk for økt tilgjengelighet for funksjonshemmede. Disse medlemmer støtter forslaget om at prinsippet om universell utforming legges til grunn for nybygg og nyanskaffelser, og mener at dette må være forpliktende for all virksomhet i offentlig regi og som det offentlige finansierer.

Disse medlemmer vil peke på transportsektoren som et område der det gjenstår mye arbeid før målet om tilgjengelighet og likestilling er nådd. Disse medlemmer mener det er behov for å utarbeide tilgjengelighetsstandarder for alle kollektive transportmidler."

Disse medlemmer vil peke på at regjeringspartiene har utøvet et positivt trykk i forbindelse med arbeidet for tilgjengelighet i forrige stortingsperiode, men samtidig viser unnfalighet når det gjelder å følge dette arbeidet opp i konkrete saker i regjeringsposisjon.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen gi en uavhengig aktør i oppdrag å utrede en tilpasning til de foreliggende planene om ombygging av Lysaker stasjon. Tilpasningen skal være i tråd med prinsippene om universell utforming. Utredningen skal også beskrive de økonomiske og praktiske forholdene, herunder økte utgifter, eventuelle forsinkelser og eventuell samfunnsøkonomisk nytte, knyttet til gjennomføringen av tilpasningen.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen orientere Stortinget om arbeidet med tilgjengelighet for alle gjennom univer-

sell utforming for alle stasjonsanlegg for jernbanen i planperioden for Norsk transportplan (NTP) 2006-2015.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen utforme og implementere en standard for universell utforming av jernbanestasjoner som også ivaretar hensynet til andre togoperatører enn NSB AS.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:27 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Øyvind Halleraker, Trond Helleland og Jan Sahl om at nye Lysaker stasjon tilpasses prinsippene om universell utforming - forslag I avvises og forslag II vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

Per Sandberg
leder

Hallgeir H. Langeland
ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 13. februar 2007****Dok. nr. 8:27 (2006-2007) Representantforslag fra stortingsrepr. Borghild Tenden, Øyvind Halleraker, Trond Helleland og Jan Sahl om at nye Lysaker stasjon tilpasses prinsippene om universell utforming**

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen av 11. januar 2007, hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet til Dok. nr. 8:27 (2006-2007) om at Lysaker stasjon tilpasses prinsippene om universell utforming.

Forslag I:

Stortinget ber Regjeringen gi en uavhengig aktør i oppdrag å utrede en tilpassing av de foreliggende planene om ombygging av Lysaker stasjon. Tilpassingen skal være i tråd med prinsippene om universell utforming. Utredningen skal også beskrive de økonomiske og praktiske forholdene, herunder økte utgifter, eventuelle forsinkelser og eventuell samfunnsøkonomisk nytte, knyttet til gjennomføringen av tilpasningen.

Status for Lysaker stasjon er at byggearbeidene har pågått i ca. ett år og per 31.12.2006 er det utbetalt og inngått kontrakter for til sammen 850 mill. kroner. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 1 (2006-2007) hvor prosjektet er nærmere omtalt. Kostnadsrammen for prosjektet er oppgitt til 1 166,0 mill. kr. Første del av den nye stasjonen (spor 1 og 2) vil allerede bli tatt i bruk sommeren 2007.

Før oppstart av utbyggingsprosjektet, høsten 2005, gjennomførte Jernbaneverket analysen "Lysaker stasjon, vurdering av mulig tiltak", der fire hovedalternativer for videreføring av stasjonen ble vurdert. Etter en samlet vurdering ba Samferdselsdepartementet i desember 2005 Jernbaneverket om å arbeide videre etter hovedalternativ I; innenfor vedtatte reguleringsplaner. Etter pålegg fra departementet har Jernbaneverket i 2006 vurdert og anbefalt en rekke tiltak med sikte på å redusere og sikre avstanden mellom tog og plattformkant.

Tiltak som generelt gjennomføres på Lysaker stasjon for å oppnå universell utforming er blant annet:

- Oppgradering av atkomster til stasjonen
- Universell utforming av atkomster til plattformer (heis, rulletrapper og ramper)
- Taktil merking
- Plattformer med større lengde og areal, varme i plattform, klimabeskyttelse, kontrastmarkering, sklisikring, ledelys osv.

I tillegg vurderes ytterligere sikkerhetstiltak som bl.a. gitterrist under plattformkant.

I brev av 01.09.2006 til Samferdselsdepartementet summerte Jernbaneverket opp forholdet til universell utforming på Lysaker stasjon slik:

"Jernbaneverket er derfor trygg på at kravet om universell utforming vil kunne innfris fram til plattformkanten. For at universell utforming også skal kunne gjelde for av- og påstigning på toget, må avstanden mellom tog og plattform etter Jernbaneverkets oppfatning være mindre enn 7,5 cm horisontalt og 5 cm vertikalt for alle dører på togsettet. (...) vil dette ikke kunne innfris selv om stasjonen lå på rettlinje for noen togtyper. Med ulik bredde på de forskjellige materielltyper, må plattformer plasseres slik at det bredeste materialet kommer fram, og eneste mulighet for å få sideavstanden innenfor dette kravet er etter Jernbaneverkets oppfatning bevegelige stigtrinn på togene. I tillegg må høydeforskjellene løses, da de fleste togtyper i dag har stigtrinn eller innvendige trapper."

En løsning med å flytte stasjonen slik at den vil bli liggende på rettlinje vil altså ikke medføre at prinsippet om universell utforming blir vesentlig bedre ivaretatt i forhold til dagens løsning på Lysaker.

Igangsetting av en eventuell ny utredning, med målsetting om også å tilpasse stasjonen til eventuelle nye planer, vil måtte medføre stans i byggearbeidene i påvente av utredningsarbeidet. Dette vil medføre betydelig forsinkelse og følgekostnader i ferdigstilling av Lysaker stasjon. Dersom dette utredningsarbeidet medfører andre tiltak enn de igangværende, vil dette kreve ny prosjektering med ytterligere forsinkelser og kostnadsøkninger. Dette vil også kunne påvirke utbyggingen av det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika, både i forhold til tilknytningen til Lysaker stasjon og tidspunktet for ferdigstillingen av prosjektet. På denne bakgrunn fraråder Samferdselsdepartementet at pågående byggearbeider på Lysaker stanses.

Forslag II:

Stortinget ber Regjeringen orientere Stortinget om arbeidet med tilgjengelighet for alle gjennom universell utforming for alle stasjonsanlegg for jernbanen i planperioden for Norsk transportplan (NTP) 2006-2015.

Som oppfølging av St.meld. nr. 24 / Innst. S. nr. 240 (2003-2004) NTP 2006-2015 har Jernbaneverket utarbeidet et konkret handlingsprogram. Dette inneholder blant annet prosjekter og tiltak på jernbanestasjoner for å forbedre sikkerhet, tilgjengelighet og kundeservice. Ved planleggingen og gjennomføringen av alle prosjekter og tiltak i handlingsprogrammet blir prinsippene om universell utforming lagt til grunn for videre utvikling av stasjonenes publikumsarealer og serviceinnretninger.

Det statlige jernbanenet har i dag 357 stasjoner i bruk for persontrafikk. De er etablert over et tidsrom på vel 150 år under ulike lokaliseringskriterier og standardkrav. For de fleste av dagens stasjoner finnes det

bindinger som følge av topografi, bebyggelse, linjeføring, atkomstveier, miljø, sikkerhet og eiendomsforhold. Den største utfordringen for realiseringen av tilgjengelighet for alle og universell utforming ligger derfor i å tilpasse og forbedre eksisterende stasjoner til nye tilgjengelighetskrav.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) 2006-2015 ble "Tilgjengelighet for alle" vedtatt av Stortinget som et nytt 5. hovedmål for transportpolitikken. Dette er fulgt opp av Samferdselsdepartementet i den nye målstrukturen for NTP og gjennom handlingsplanen for BRA-programmet. Som en del av arbeidet fram mot NTP 2010-2019, har Samferdselsdepartementet bedt NSB AS om en skriftlig redegjørelse om selskapets planer om utvikling av eksisterende og framtidig materiellpark, med særlig

henblikk på hvordan prinsippet om universell utforming vil bli fulgt opp i årene framover. Videre har Jernbaneverket fått i oppdrag å utarbeide en langsiktig plan for hvordan prinsippet om universell utforming av Jernbaneverkets infrastruktur kan ivaretas. Departementet har bedt om at Jernbaneverket i dette arbeidet vektlegger behovet for tiltak som kan bidra til best mulig samvirke mellom infrastruktur og materiell. Ettersom det vil kunne ta mange år før hele det eksisterende linjenett og stasjoner vil ha en fullgod standard, er Jernbaneverket bedt om å utarbeide en plan med milepæler for når og på hvilken måte de ulike deler av infrastrukturen kan tilpasses og gradvis utvikles til å imøtekomme behovet for tilgjengelighet for alle grupper av reisende.

