



Dokument nr. 8:27

(2006-2007)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Øyvind Halleraker, Trond Helleland og Jan Sahl

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Øyvind Halleraker, Trond Helleland og Jan Sahl om at nye Lysaker stasjon tilpasses prinsippene om universell utforming

Til Stortinget

BAKGRUNN

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011, Innst. S. nr. 119 (2000-2001) understreket Stortinget viktigheten av at forholdene legges til rette for at flest mulig kan benytte de ulike transportformene. Stortinget mente det var viktig å stimulere til utvikling av løsninger som bidro til bedre universell utforming.

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 og Innst. S. nr. 240 (2003-2004) ble begrepet universell utforming innarbeidet som en strategi for et tilgjengelig transportsystem. Stortinget understreket at kollektivnettet må utformes slik at det er tilgjengelig for alle grupper av reisende gjennom utforming av holdeplasser og stasjoner. Universell utforming ble dermed tatt i bruk som en presisering og tydeliggjøring av at alle skal kunne benytte det ordinære tilbudet i så stor utstrekning som mulig uten behov for bistand.

På et seminar om universell utforming den 15. september 2005 ble daværende statssekretær i Samferdselsdepartementet, Arnfinn Ellingsen (V), gjort kjent med at Lysaker stasjon var planlagt utformet i strid med Stortingets krav om universell utforming, og at stasjonen i praksis ville bli utilgjengelig for en rekke grupper grunnet et stort gap mellom tog og perrong. Gapet kommer som følge av at stasjonen er planlagt liggende i en kurve. Dette førte til et opp-

følgende møte med Jernbaneverket i Samferdselsdepartementet den 22. september 2005, hvor det ble gitt klare signaler om at departementet ønsket en gjennomgang av Lysaker stasjon. I et påfølgende brev fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket 12. oktober 2005 ber departementet om en særskilt redegjørelse om etatens planer for hvordan prinsippet om universell utforming ville bli fulgt opp. I Aftenposten 16. oktober 2005 uttaler Jernbaneverket at prinsippet om universell utforming kun vil gjelde stasjoner som ikke er ferdig utredet i 2005. Jernbaneverket påpeker at dette fører til at kravet om universell utforming ikke er spesielt tatt hensyn til i så godt som noen av anleggene som er planlagt bygget i planperioden frem til 2015.

I Dagbladet 29. august 2006 kunne en lese at Jernbaneverket hadde gitt Samferdselsdepartementet tilbakemelding om at stasjonen ble liggende i en kurve og ikke kunne endres på grunn av en gammel steinhvelvsbru over Lysakerelven som var fredet. I Dagbladet 14. juli 2006 kan en lese at denne broen verken er fredet av riksantikvaren eller byantikvaren. Broen er på Oslo kommunes gule liste med vern etter plan- og bygningslovens § 25-6. Det betyr at verningen kan oppheves, at stasjonen kan legges utenom en kurve og at stasjonen kan tilrettelegges for alle gjennom universell utforming.

Forslagsstillerne mener denne typen forvaltning er uheldig og at Jernbaneverket ikke har tatt innover seg tidlige politiske signaler og vedtak fattet i Stortinget. Man må legge til grunn at Jernbaneverket har vært kjent med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011 og Nasjonal transportplan 2006-2015. Håndteringen av Lysaker stasjon har således vært svært uheldig i forhold til utøvelsen av demokratiet.

Forslagsstillerne vil for øvrig vise til at det i Regjeringens handlingsplan for tilgjengelighetspro-

grammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring), som samferdselsminister Liv Signe Navarsete har underskrevet på, står:

"En rekke kollektivknutepunkter, jernbanestasjoner og bussterminaler bygges om og utbedres i perioden. Prinsippet om universell utforming og krav om tilgjengelighet legges til grunn i alle nye prosjekter og ved utbedring av eldre infrastruktur. Ombygging av kollektivknutepunktene Lysaker, Ski og jernbanetorget er eksempel på større prosjekter som vil bedre tilgjengeligheten til kollektivtilbudet."

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) står det imidlertid om Lysaker stasjon at:

"Samferdselsdepartementet har besluttet at Jernbaneverket skal arbeide videre med tiltak innenfor den vedtatte reguleringsplan [...]. Hovedgrunnen er at en flytting av stasjonen vil medføre en betydelig kostnadsøkning og forsinkelse av ombyggingen."

For å kunne legge til grunn et best mulig beslutningsgrunnlag vil forslagsstillerne peke på at det er viktig å kjenne alle ulempene og alle fordelene knyttet til en universell utforming av Lysaker stasjon. Ifølge spørsmål stilt til Finansdepartementet (saksnr: 06/5102), kan ikke Regjeringen gi svar på hva den samfunnsøkonomiske nytten av å gjøre stasjonen tilgjengelig for alle vil være i hele stasjonens levetid. Forslagsstillerne mener det er uheldig at Samferdselsdepartementet så raskt har veid hensynet til kort-siktige økonomiske forhold og fremdrift tyngre enn

arbeidet med blant annet antidiskriminering av mennesker med nedsatt funksjonsevne. Det skal investeres om lag 1,1 mrd. kroner i stasjonen som er Norges tredje største jernbanestasjon målt i antall passasjerer.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

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.

19. desember 2006