

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Wergelandsveien 3
NO-0167 Oslo
Telefon:
22 99 59 00
Telefaks:
22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Att.:

Saksbehandler: Gunhild Halvorsrud, 22 99 59 16
Vår ref.: 02/119-32 SF-65
Deres ref.:
Dato: 20.12.2005

Vedrørende Lysaker Stasjon

Statens jernbanetilsyn viser til e-post fra Lars Krogset vedlagt brev fra Jernbaneverket til Samferdselsdepartementet av 19.12.05. Samferdselsdepartementet ber om at Statens Jernbanetilsyn utarbeider et tilsvar til Jernbaneverkets brev. Vi viser også til Jernbanetilsynets brev av 16.12.05 til Samferdselsdepartementet.

Ad avsnitt 1 og 2 i Jernbaneverkets brev: Som påpekt i vårt brev av 16.12.05 er tilsynet ikke gjort kjent med tiltak som gjør at hovedalternativ I vil tilfredsstille krav i eller i medhold av jernbaneloven. I dagens kravforskrift heter det i § 14-4 bokstav d:

Stasjonsanlegg og plattformer må utformes og utstyres slik at trafikken kan foregå sikkert og effektivt. Plattformer må ha tilstrekkelig bredde. Eventuelle høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattform må optimaliseres. Forholdene skal så langt det er mulig legges til rette for orienterings- og bevegelsehemmede samt barnevogner. Siktforholdene langs plattformer skal være gode, slik at lokomotivfører eller togfører og konduktør kan ha oversikt langs toget før igangsetting.

I sikkerhetsforskriften som erstatter gjeldende kravforskrift fra 01.01.06, og som skal ligge til grunn for å ta nye Lysaker stasjon i bruk er kravet til stasjonsanlegg og plattformer presisert ytterligere:

§ 12-3 Plattformer m.m.

Plattformer og adkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå sikkerhetsmessig forsvarlig.

Plattformenes bredde skal være tilpasset antall reisende og hastighet på passerende tog.

Plattformenes lengde skal være tilpasset lengde og utrustning på persontog som tillates å stoppe for av- og påstigning. Høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattform skal minimaliseres. Plattformen og plattformutrustningen skal være utformet slik at føreren, eventuelt i samarbeid med ombordpersonellet har oversikt langs hele toget ved av- og påstigning.

Nye plattformer skal ikke legges i kurve med radius under 2000 meter.

Forholdene skal legges til rette for orienterings- og bevegelseshemmede.

Kravet om minimum kurveradius på 2000 meter er satt for å oppnå en stasjon der gap mellom tog og plattform og siktforholdene er tilstrekkelig ivarettatt uten kompenserende tiltak. Dette må være utgangspunktet for nye stasjoner. For plattformer plassert i kurve vil unntak kunne bli gitt utifra de kompenserende tiltak som implementeres, gitt at tilsiktet sikkerhetsnivå ivaretas.

Ad avsnitt 3 i Jernbaneverkets brev: Når det gjelder nye Lysaker stasjon har Jernbaneverket fortsatt ikke klarlagt hvilke kompenserende tiltak som vil bli gjennomført under hovedalternativ I og hvilke effekter disse tiltakene vil ha. Tiltak er påkrevd både for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet under av- og påstigning og tilstrekkelig sikt langs togsiden. Mange tiltak er fortsatt under vurdering. Effekten av enkelte tiltak, for eksempel et trinn 35cm under plattformkanten, er etter tilsynets oppfatning ikke tilstrekkelig belyst. Dette tiltaket vil ikke bidra til å lukke gapet mellom togside og plattform ved av- og påstigning, men kunne redusere konsekvensene hvis et uhell først er ute. Verdien som konsekvensreducerende tiltak er heller ikke vurdert. Dette gjelder også andre tiltak.

I sin analyse "Lysaker stasjon Vurdering av tiltak for å bedre tilgjengelighet" benytter Jernbaneverket i stor grad gjennomsnittsberegninger av avstander mellom tog og plattform. Det kan videre synes som om det selv med de planlagte endringer i Jernbaneverkets regelverk vil være større eller mindre deler av alle plattformer som vil ha vesentlig dårligere sikkerhet ved av- og påstigning enn det som er gjennomsnittet for stasjonen. Dette underbygges ved at kurveradius tilsynelatende er vesentlig forskjellig mellom plattformene, noe som igjen fører til ulikt gap mellom tog og plattform. Dette påvirker spesielt gapet ved enkelte togtyper og lange tog. Det er her viktig å ta hensyn til disse "worst case" scenariene og ikke bare de gjennomsnittlige verdier for hele stasjonen. Hvis enkelte soner på plattformene har for dårlig sikkerhet, må kompenserende tiltak rettes mot disse, selv om sikkerheten for øvrig er akseptabel.

Ad avsnitt 4 i Jernbaneverkets brev: Statens Jernbanetilsyn har nevnt bevegelig plattformkant som eksempel på tiltak som kan vurderes. Tilsynet har ikke tatt stilling til dette eller andre mulige tiltak. Det er utbygger, i dette tilfelle Jernbaneverket, som skal identifisere mulige tiltak, og vurdere konsekvensen av disse.


Ad avsnitt 5 i Jernbaneverkets brev: Statens Jernbanetilsyn har ikke vært med i utarbeidelsen av Jernbaneverkets akseptkriterier, men har fått de presentert på generelt grunnlag. Det har vært en dialog om hensiktsmessigheten av akseptkriteriene, som førte til at de ble utarbeidet kriterier som tilsynet ikke hadde noen innvendinger mot. I midlertid vil disse akseptkriterier ikke overstyre krav gitt i eller i medhold av jernbaneloven.

Ad avsnitt 6 i Jernbaneverkets brev: Statens Jernbanetilsyn har gjennom egne målinger bekreftet at dagens Lysaker stasjon har avstand mellom tog og plattform på nærmere 50cm. Tilsynet påpeker for ordens skyld at dagens Lysaker stasjon er bygget etter andre krav enn de som er nedfelt i dagens jernbanelovgivning. Vi kan ikke se at dette poenget i seg selv har relevans for saken.

Ad avsnitt 7 i Jernbaneverkets brev: Ut fra de foreliggende opplysninger kan tilsynet ikke ta stilling til om Lysaker stasjon vil kunne bygges innenfor hovedalternativ I på en slik måte at den vil tilfredsstille krav i eller i medhold av jernbaneloven. Følgelig vil det fortsatt være tvil om Lysaker stasjon vil kunne godkjennes inntil faktiske tiltak og utforming er bestemt og forpliktet.

Statens jernbanetilsyn legger til grunn at departementets tilleggsspørsmål er dekket under tilsvar på Jernbaneverkets andre og tredje avsnitt.

Med hilsen


Erik Ø. Johnsen
Direktør