



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

Deres ref  
03/7497 sju870

Vår ref  
04/2185- LK

Dato  
21.12.2005

**Lysaker stasjon - vurdering av mulige tiltak**

Det vises til møte i Samferdselsdepartementet 21. november 2005, der samferdselsministeren ba Jernbaneverket, i samråd med NSB AS og Flytoget AS, legge fram en særskilt vurdering av mulighetene for og konsekvensene av å endre planene for ombyggingen av Lysaker stasjon. Det vises videre til møter avholdt 19.12.05 og 21.12.05, samt tilhørende korrespondanse. Bakgrunnen for saken er at nye Lysaker stasjon blir liggende i kurve og dermed får større avstand mellom tog og perrong enn ved optimal utforming av stasjoner på rett linje.

**Jernbaneverkets vurdering og tilråding**

Jernbaneverket har i brev av 9. desember 2005 til departementet gitt sin vurdering av ulike alternative tiltak. Jernbaneverket har avholdt to møter med NSB AS og Flytoget AS. Statens jernbanetilsyn har vært til stede på møtene. Et eget notat fra NSB av 2. desember 2005 om mulige tiltak på materiell ligger vedlagt Jernbaneverkets brev. Konklusjonen fra begge operatørene er at det er lite ønskelig å gjennomføre tiltak på materiellet.

Kontrahering av første grunnarbeidskontrakt var planlagt til 15. desember 2005. Selv meget små endringer i planene vil medføre forsinkelser og merkostnader. Konsekvenser av få dagers utsettelse vil i følge Jernbaneverket fort kunne bli ett års forsinket ferdigstilling.

Jernbaneverket mener den planlagte stasjonen har akseptabel sikkerhet. Flere tiltak for å øke sikkerheten er besluttet gjennomført, og nye tiltak vurderes for å øke sikkerheten ytterligere. Alle kjente tiltak for å gjøre tilgjengeligheten til Lysaker stasjon så universell som mulig, er i følge Jernbaneverket implementert i planene, med unntak av heiser.

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59

Telefon  
22 24 90 90 / 22248301  
Org. nr.:  
972 417 904

Veg- og baneavdelingen  
Telefaks:  
22249572

Saksbehandler:  
Lars Krogset  
22248326

Følgende hovedalternativer er vurdert:

- I Innenfor vedtatte reguleringsplaner, med avbøtende tiltak
- II Alternativer med mulighet for gjennomføring innenfor vedtatte reguleringsplaner
- III Utenfor vedtatt reguleringsplan, men fortsatt stasjon på Lysaker
- IV Utenfor vedtatt reguleringsplan og uten binding til dagens Lysaker stasjon.

- Jernbaneverket mener sikkerheten for Lysaker stasjon er akseptabel i forhold til akseptkriterier for samfunnsrisiko og individuell risiko. Tiltak for å bedre sikkerheten ytterligere er iverksatt og flere vurderes.
- Tilgjengeligheten til Lysaker stasjon er gjort så universell som mulig og ytterligere tiltak vurderes. Det er ikke identifisert tiltak som gjør det mulig for rullestolbrukere å komme av og på toget uten assistanse, men selv om Lysaker stasjon i sin helhet legges på rettlinje, vil rullestolbrukere måtte ha hjelp for å komme av og på.
- Hovedalternativ IV, som er å flytte stasjonen vekk fra Lysaker, gir liten effekt og er betydelig dyrere enn øvrige vurderte alternativer (> 500 mill. kr). I tillegg vil de samfunnsmessige konsekvensene av å ikke betjene Lysaker være usikre. Jernbaneverket fraråder dette alternativet.
- Hovedalternativ III gir mindre avstand mellom plattform og spor, men øker kostnadene med 150-200 mill. kr, utsetter prosjektet i anslagsvis 2-3 år og er betinget av frigivelse fra vernemyndigheter.
- Hovedalternativ II er justeringer som muligens kan gjennomføres uten reguleringsendring. Kostnadene ligger på 20-40 mill. kr og vil gi minst ett års utsettelse.

Alle forhold tatt i betraktning mener Jernbaneverket at hovedalternativ I (variant 0a) er det beste. Det alternativet som er vurdert innebærer dispensasjon fra Jernbaneverkets interne tekniske regelverk når det gjelder avstand spor/plattform. Tiltaket reduserer avstand fra tog til plattform med 6 cm i gjennomsnitt og innebærer at 80 pst. av eksponerte tog lengder vil ha en avstand til plattformkant som er mindre enn 22 cm (dvs. kun 2 cm mer enn om stasjonen hadde ligget på rett linje og bygget etter gjeldende tekniske regelverk). I hht. krav fra Statens jernbanetilsyn, som framkom på møtet 21.12.2005, forpliktet Jernbaneverket seg til at maksimal usikret avstand mellom tog og plattformkant ikke skal overstige 25 cm. Videre ble det i møtet enighet om at Jernbaneverket utreder avbøtende tiltak som imøtekommer dette kravet så raskt som mulig i løpet av 2006.

#### Samferdselsdepartementets vurdering

Departementet har i sin vurdering av saken lagt særlig vekt på følgende:

- Faktisk avstand mellom tog og perrong skyldes en rekke forhold og avstanden kan være både vertikal og horisontal. Vertikal avstand skyldes ulik perronghøyde og ulik gulv-/innstigningshøyde i ulike togtyper. Horisontal avstand framkommer som et resultat av tekniske krav til sikker togframføring. For stasjoner i kurve må avstanden mellom spor og perrong økes på grunn av geometriske forhold. Faktisk avstand mellom tog og perrong vil i tillegg variere avhengig av togtype, hvor dører befinner seg og om det er ytter- eller innerkurve.
- Rullestolbrukere vil uansett være avhengig av tekniske innstigningsmekanismer (i materiell og/eller på perrong) samt personellmessig assistanse for å komme inn/ut av tog. Departementet er opptatt av å få vurdert tiltak som gjør at alle reisende, inkludert reisende med ulike særbehov, kan benytte toget/stasjonen mest mulig trygt. Departementet vil spesielt påpeke at tilgjengelighet for orienterings- og bevegelseshemmede ikke begrenser seg til rullestolbrukere, men også omfatter synshemmede, eldre, gravide og andre med redusert mobilitet. For Lysaker stasjon bør det arbeides videre både med konkrete avbøtende tiltak i form av tekniske løsninger på perrong og en vurdering av behovet for personellmessig assistanse på stasjonen.
- Hovedalternativene II, III og IV innebærer endring av planene eller flytting av stasjonen og vil føre til vesentlige forsinkelser, kostnadsøkninger og/eller negative markedseffekter, uten at slike planendringer i seg selv kan forventes å gi fullgode løsninger for trygg, selvbetjent av-/påstigning for reisende med spesielle behov.

#### Samferdselsdepartementets tilråding


Etter en samlet vurdering vil Samferdselsdepartementet be Jernbaneverket arbeide videre etter hovedalternativ I; innenfor vedtatte reguleringsplaner. Et premiss for dette er at Jernbaneverket, som vist til foran, er forpliktet til å finne fram til tiltak som ivaretar tilsynets krav til sikker av- og påstigning. Departementet finner grunn til å presisere at rene kostnadshensyn i seg selv ikke må være begrensende for å foreslå effektive og målrettede avbøtende tiltak på stasjonen. Utgangspunktet må være at alle brukergrupper skal kunne reise med tog til/fra nye Lysaker stasjon på en trygg og sikker måte. Sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken har høyeste prioritet. Alle tiltak som gjennomføres i infrastrukturen skal innebære at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes eller bedres. Dette kravet gjelder også for nye Lysaker stasjon.

Departementet vil spesielt be om at aktuelle løsninger innenfor hovedalternativ I avklares med Statens jernbanetilsyn. Departementet vil for ordens skyld presisere at tilrådingen i dette brevet gjelder kun for nye Lysaker stasjon.

Samferdselsdepartementet vil generelt understreke betydningen av at Jernbaneverket i sitt arbeid legger stor vekt på universell utforming i forbindelse med all framtidig planlegging og gjennomføring av tiltak på norske jernbanestasjoner.

Med hilsen

  
Eva Hildrum e.f.

  
Tore Raasok

**Kopi til:**

Flytoget AS

NSB AS

Statens jernbanetilsyn