



Innst. S. nr. 189

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

Dokument nr. 8:41 (2004-2005)

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikken på Alnabanen

Til Stortinget

SAMANDRAG

I Dokument nr. 8:41 (2004-2005) vert følgjande forslag fremma:

1. Stortinget ber Regjeringen etablere prøvedrift på Alnabanen så raskt som mulig, i et samarbeid med Jernbaneverket, NS AS og eventuelt andre aktører og med offentlig kjøp som et mulig virkemiddel.
2. Stortinget ber Regjeringen utrede en langsiktig opprustning av Alnabanen som et viktig bindeledd i kollektivtrafikken i Oslo."

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Frøyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til vedlegg til Dokument nr. 8:41 (2004-2005) frå Samferdselsdepartementet v/ statsråden datert 17. mars 2005.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, støttar utgreiingsarbeid

med formål om å opne for prøvedrift av persontransport på Alnabanen. Fleirtalet ser det som eit ønskjeleg mål å få persontrafikk på Alnabanen. Fleirtalet ber om at oversikt over framtidige investeringskostnader kjem fram i endelig utgreiing, samt ei vurdering av behovet for offentlig kjøp av persontransporttenester på tog. Fleirtalet avventar difor endeleg utgreiing frå departementet.

Fleirtalet finn difor å foreslå at Dokument nr. 8:41 (2004-2005) vert vedlagt protokollen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at persontogtrafikk på Alnabanen vil støtte opp under areal- og byutviklingsplanane for Groruddalen.

Desse medlemene vil understreke tydinga av å planlegge for høge kollektivdelar ved byutviklingsprosjekt i ei tidleg fase, og spesielt i eit område som er utsett for luftforureining.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til brev fra Samferdselsdepartementet ved statsråden av 17. mars 2005 som refererer til flere analyser gjennomført av Jernbaneverket hvor det fremkommer stor usikkerhet i saken. Derfor er Alnabanen ikke blitt realitetsbehandlet ifølge statsråden.

Disse medlemmer viser også til departementets svar på spørsmål i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015. Disse medlemmer peker på at konklusjonene så langt har vært et rent lokaltilbud på Alnabanen og at et slikt tilbud ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Disse medlemmer viser til Jernbaneverkets vurdering i brev av 26. februar 2005 at dersom prøvedrift skal iverksettes, må tilbudet tilpasses kapasitetssituasjonen på tilstøtende baner (Hovedbanen og Gjøvikbanen).

Disse medlemmer registrerer at Jernbaneverket vurderer at det per dags dato finnes en rekke uavklarte forhold med hensyn til sikkerhet og kapasitet for gods-

trafikk som nødvendiggjør behovet for en rekke utredninger før eventuell prøvedrift kan iverksettes.

Disse medlemmer følger Jernbaneverkets henstilling om å fraråde at det igangsettes prøvedrift på Alnabanen idet fjernstyring og fullt utbygd sikringsanlegg sannsynligvis vil medføre så store investeringer at tiltaket først må utredes for å avklare om det er samfunnsøkonomisk riktig å innlemme Alnabanen i driftsopplegget for kollektivtransporten i Oslo og Akershus.

Disse medlemmer vil også minne om at det i Nasjonal transportplan 2006-2015 er vedtatt å bygge om containerterminalen på Alnabru i perioden 2006-2009, og av denne grunn vil prøvedrift av persontrafikk på Alnabanen medføre konflikter av forskjellig art. Samfunnsøkonomisk viktighet av en fungerende containerterminal er langt større enn en marginal jernbanestrekning for persontransport hvor det allerede eksisterer opptil flere alternative kollektivtilbud.

Disse medlemmer minner om at godstrafikken kan leve med den skinnekvantitet som finnes på dagens Alnabane, mens det for å tilfredsstille personbefordring, trengs en vesentlig og kostnadskrevende oppgradering av skinnegangen og annet teknisk utstyr.

Disse medlemmer registrerer Samferdselsdepartementets krav om nødvendighet og behov for å vurdere nærmere behov for materiell, personell, samt økt behov for kjøp av statlige- og/eller kommunale kjøp av persontransporttjenester.

Disse medlemmer har registrert at arealene langs Alnabanen vil komme til å være et fremtidig potensial for lokalisering av bolig- og industriareal med et tidsaspekt som ligger minst 25 til 30 år fremover. Selve jernbanetraseen vil så langt bli liggende til bruk for godstrafikk og kun fremtiden vil vise om behovet for personbefordring på Alnabanen kan bli aktuell og regningsvarende fra et samfunnsøkonomisk synspunkt.

Disse medlemmer ser ingen grunn til å bruke departementets og Jernbaneverkets ressurser til å vurdere mulig prøvedrift på Alnabanen, men heller bruke disse midler til andre prioriterte oppgaver innenfor samferdsel og jernbane.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:41 (2004-2005) - forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontogtrafikken på Alnabanen - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 19. mai 2005

Petter Løvik
leiar

Sigrun Eng
ordførar

Vedlegg

Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 17. mars 2005

Dokument nr. 8:41 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen og Heikki Holmås om prøvedrift med persontrafikk på Alnabanen

Jeg viser til brev fra samferdselskomiteen av 10. februar 2003, hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet til Dok. nr. 8:41 (2004-2005) om prøvedrift med persontrafikk på Alnabanen.

Innledning

Det har i flere år vært fremmet ulike ønsker om persontrafikk på Alnabanen. Både lokaltog, kombibane; T-bane - tog og kombibane; trikk - tog har vært vurdert. Jernbaneverket har gjort flere foreløpige analyser, men på grunn av stor usikkerhet har de ulike analysene/rapportene til nå ikke vært gjenstand for realitetsbehandling i Jernbaneverkets ledelse.

I tidligere utredninger, jf. også departementets svar på spørsmål 110 fra komiteen i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015, har konklusjonene så langt vært at et rent lokaltogtilbud ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Markedsgrunnlaget og lønnsomheten vil imidlertid kunne øke, dersom det lar seg gjøre å etablere kombibaneløsninger og dermed skape tettere tilknytning til det øvrige kollektivsystemet i Oslo.

Jernbaneverkets vurdering

Samferdselsdepartementet har forelagt saken for Jernbaneverket som i brev av 28. februar 2005 til Samferdselsdepartementet, bl.a. opplyser følgende:

I dokument 8:41 (2004-2005) viser representantene Sørensen og Holmås til mulighetsstudie for lokaltogpendel Lillestrøm-Grefsen utarbeidet i 2003. Mulighetsstudien beskriver eksisterende infrastruktur på Alnabanen samt omløpssporet gjennom Alnabru skiftestasjon og tar for seg mulige ruteplaner for en lokaltogpendel på denne infrastrukturen. Forhold omkring framføring av godstog fra Bergensbanen over Alnabanen, forholdet til kapasiteten på Gjøvikbanen mellom Grefsen og Kjelsås eller forhold rundt sikkerhet/krav fra Statens jernbanetilsyn, er ikke behandlet. Mulighetsstudien ble gjort før planene for ombygging av Alnabru skiftestasjon var kommet så langt at det var mulig å antyde byggestart for ombyggingen.

Jernbaneverket uttaler at dersom prøvedrift skal igangsettes, må tilbudet tilpasses kapasitetssituasjonen på tilstøtende baner (Hovedbanen og Gjøvikbanen). Jernbaneverket har ikke vurdert om anbudsutsetningen av persontrafikk på Gjøvikbanen vil være til hinder for at persontog på Alnabanen også trafikkerer deler av Gjøvikbanen (Grefsen - Kjelsås).

På grunn av at det fremdeles finnes en rekke uavklarte forhold, særlig med hensyn til sikkerhet og kapasitet for godstrafikk, er det nødvendig med nærmere

utredninger før prøvedrift kan igangsettes. Jernbaneverket vil fraråde at prøvedrift igangsettes uten at det etableres et stopp på Økern, noe som også vil kreve en offentlig planprosess etter Plan- og bygningsloven. Selv om Oslo kommune er velvillig og prioriterer behandling av en reguleringsplan for plattform på Økern og eventuell etablering av ny plattform på Alna stasjon, vil planprosessen ta noe tid. Dersom det av sikkerhetsmessige hensyn er nødvendig at Alnabanen skal fjernstyres før prøvedrift kan igangsettes, vil dette kreve ytterligere tid, både knyttet til bestilling og utbygging. I så tilfelle vil Jernbaneverket fraråde at det igangsettes prøvedrift. Fjernstyring og fullt utbygd sikringsanlegg vil sannsynligvis medføre så store investeringer at tiltaket først må utredes for å avklare om det er samfunnsøkonomisk riktig å innlemme Alnabanen i driftsopplegget for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Representantene Sørensen og Holmås' forslag bygger på en forutsetning om at prøvedrift kan skje med bruk av omløpssporene på Alnabruterminalen. I Nasjonal transportplan er det satt av midler til ombygging av containerterminalen på Alnabru i første fireårsperiode 2006-2009. I denne perioden kan det oppstå konflikter, både i forhold til ombyggingen av Alnabruterminalen og til kvaliteten og regulariteten på togtilbudet. Dersom prøvedriften skal baseres på denne forutsetningen, må det vurderes om disse forholdene er av en slik art at prøvedriften bør utsettes til ombyggingen er ferdig. Jernbaneverket antar at det vil kunne være alternative løsninger, men peker på at dette må vurderes nærmere i det videre arbeidet.

I følge Jernbaneverket bør følgende avklares før en beslutning om ev. prøvedrift kan tas:

- Kapasitet, snu- og hensettingsmuligheter for en lokaltogpendel må analyseres.
- Det må foretas vurderinger av markedsgrunnlag og stoppmønster for å avklare hvilken etterspørsel det kan forventes på et slikt tilbud.
- Ut fra markedsvurderinger og kapasitetsvurderinger må det utarbeides et hensiktsmessig driftsopplegg/ruteplan.
- Det må gjennomføres endringsanalyser av sikkerheten for de forskjellige alternativene som finnes for en eventuell prøvedrift.
- Statens jernbanetilsyn må kontaktes for å klarlegge hvilke krav som vil bli stilt mht. fjernstyring og sikringsanlegg på Alnabanen før persontrafikk kan tillates.
- Konsekvenser for godstrafikken på Bergensbanen må utredes.
- Konsekvensene for kapasiteten på Alnabruterminalen, dersom omløpssporene skal benyttes, må vurderes. (Containerterminalen skal ombygges og kapasiteten i byggeperioden må vurderes spesielt i

tillegg til sikkerhet/regularitet for Alnabanetog i en anleggssperiode.)

Jernbaneverket vil igangsette utredningene umiddelbart og tar sikte på at de viktigste vurderingene kan foreligge i løpet av sommeren 2005.

Før en eventuell prøvedrift kan igangsettes må det gjennomføres ytterligere planlegging:

- Eventuelle infrastrukturtiltak må planlegges og kostnadsberegnes. Det må også tas høyde for offentlig planprosess dersom dette er nødvendig. Som minimum behandlingstid ved eventuell reguleringsplan må påregnes ca. ett år i Oslo.
- Materiellbehov og materielltilgang må utredes.

Med bakgrunn i ovenstående vurderinger anser Jernbaneverket at en eventuell prøvedrift på Alnabanen tidligst kan igangsettes fra og med ruteterminskiftet i desember 2006.

Samferdselsdepartementets vurdering

Spørsmålet om valg av kombibane eller lokaltog og ev. hvilken form for lokal persontrafikk som kan være aktuelt på Alnabanen er fremdeles uavklart. En rapport om dette, i tilknytning til Oslopakke 2-samarbeidet forventes å foreligge våren 2005, og vil forhåpentlig danne grunnlag for å vurdere realismen i kombibane som driftskonsept i Oslo-området. Alle kombibaneløsningene som har vært diskutert krever imidlertid en rekke systemavklaringer langt ut over de rent tekniske mulighetene på Alnabanen, for eksempel knyttet til kapasiteten i det øvrige lokale trikke-/T-banesystemet, herunder T-banetunnelene gjennom sentrum m.v.

I tillegg til infrastrukturvurderinger vil det være behov for å vurdere nærmere materiellbehov/-kapasitet og behov for (økt) offentlig (statlig eller kommunalt) kjøp av persontransporttjenester med tog / øvrig banebasert lokal kollektivtransport. Konsekvenser for persontransporten på Gjøvikbanen i forhold til framtidig

avtale mellom Samferdselsdepartementet og trafikktutøver må også vurderes.

I tråd med vårt svar på spørsmål 110 fra komiteen i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015, legger Samferdselsdepartementet til grunn at Jernbaneverket viderefører arbeidet med å utrede hvilke muligheter som finnes for å starte persontrafikk på Alnabanen. I lys av Oslopakke2-rapporten om kombibanetraffikk, vil det være naturlig at Jernbaneverket i forlengelsen av dette utarbeider et utredningsprogram, med sikte på å avklare minimumsløsninger og konsekvenser av disse, samt hvilke framtidige utviklingsmuligheter det må tas høyde for - både med hensyn på trafikk med andre driftsarter og framtidig trafikkeringsmønster på jernbanen. Et slikt utredningsarbeid bør legges opp med sikte på ferdigstilling våren 2006, slik at et eventuelt investeringsprosjekt kan vurderes i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan. Materiellbehov og eventuelt behov for offentlig kjøp av persontransporttjenester som følge av et eventuelt persontransporttilbud på Alnabanen, bør inngå som en del av dette utredningsarbeidet.

Samferdselsdepartementets tilråding

Som det framgår av ovenstående har utredningsarbeidet knyttet til etablering av persontrafikk på Alnabanen allerede pågått over lengre tid. Det er imidlertid ikke satt av ressurser til Alnabanen innenfor de prioriteringer som ble gjort i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015. Samferdselsdepartementet har derfor bl.a. innledet drøftinger med Oslo og Akershus om å se mulig persontrafikk på Alnabanen som en del av det pågående arbeidet med Oslopakke 3. Departementet er positiv til å vurdere muligheten for prøvedrift på Alnabanen, som en del av det pågående utredningsarbeidet. En rekke forhold må avklares nærmere før det evt. kan etableres et persontogtilbud på Alnabanen. Departementet tilrår derfor at en avventer resultatene av utredningsarbeidet skissert over før det tas beslutninger om hvorvidt det er aktuelt å gjenåpne Alnabanen for persontrafikk - herunder prøvedrift.