



Innst. S. nr. 194

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:65 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentant Borghild Tenden om en handlingsplan for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme en handlingsplan i form av en stortingsmelding med mål om å redusere sårbarheten og øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi-hagen, 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 brev datert 27. mars 2008 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til representantforslaget der det pekes på at det i den siste tiden har vært en rekke innstillinger i togtrafikken i Oslo-området som følge

av feil ved Jernbaneverkets anlegg. Komiteen peker på, i likhet med forslagsstiller, at det er avslørt sårbarhet ved jernbanenettet ved at mindre hendelser har lammet store deler av trafikken.

Komiteen deler forslagsstillers mål om å redusere sårbarheten og å øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området. Komiteen mener et godt og pålitelig jernbanetilbud med tillit blant de reisende, er avgjørende for å få mer trafikk over fra vei til bane. Komiteen mener det er viktig at jernbanenettet i Oslo-området har en standard som sikrer pålitelig, sikker og effektiv trafikkavvikling, og at kapasiteten er tilstrekkelig.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har igangsatt et arbeid med å gjennomgå infrastrukturen med sikte på å identifisere og foreslå tiltak som kan gjennomføres allerede i 2008, utover tiltak som Jernbaneverket allerede har planlagt, for å få forsert arbeidet med fornyelsen av Oslostunnelen og eventuelt strekninger ved Oslo S og Skøyen. Gruppen har også fått i oppdrag å identifisere og foreslå tiltak for å forsere hovedplanarbeidet for mer omfattende arbeid med sikte på oppstart i 2009.

Komiteen understreker at det haster med å få gjennomført forbedringer, og mener det er viktig at det iverksettes tiltak så raskt som mulig. Komiteen viser til at for større fornyelses- og investeringsarbeider som trenger lenger planleggingstid, og som ikke vil være klare til oppstart i 2009, opplyser statsråden at Regjeringen vil komme tilbake til dette i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019.

Komiteen merker seg statsrådets svar om at det på bakgrunn av arbeider som pågår og arbeider som nå planlegges igangsatt, ikke er behov for å utarbeide en handlingsplan i form av en egen stortingsmelding om jernbanenettet i Oslo-området.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til at det på det nåværende tidspunkt ikke er behov for en egen stortingsmelding om jernbanenettet i Oslo-området.

Flertallet imøteser konkrete strakstiltak for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området. Flertallet forventer en redegjørelse i Nasjonal transportplan 2010-2019 for planer og tiltak som strekker seg ut over de tiltakene som iverksettes i 2008.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at dette også er i tråd med det som kom fram på den åpne høringen om saken i komiteen 8. april 2008. Det var stor enighet blant deltakerne om at det er behov for å sette inn tiltak i Oslo-området for å løse problemene på jernbanen i dette området. Oslo-området er navet i jernbanenettet og problemer her forplanter seg utover i landet med store forsinkelser som resultat. Det var imidlertid ingen av deltakerne som på direkte spørsmål tok til orde for behovet for en egen handlingsplan for å løse disse problemene. Tvert imot ble det framhevet at dagens planverk gjennom Nasjonal transportplan er tilstrekkelig. I tillegg ble prosjektet som raskt ble igangsatt av Regjeringen, og som skal gjennomgå infrastrukturen og identifisere tiltak som raskt kan gi merkbare forbedringer allerede i 2008, framhevet som positivt.

Dette flertallet vil vise til at det fra deltakerne også ble understreket behovet for ytterligere investeringer i jernbanenettet, og også større fokus på kollektivtransport i Nasjonal transportplan, eventuelt i en egen kollektivtransportplan.

Dette flertallet vil videre vise til at det ble fra Jernbaneverkets side opplyst at det i 2006 hadde bestilt en gjennomgang av vedlikeholdsbehovet på jernbanenettet. Denne gjennomgangen hadde vist et større vedlikeholdsetterslep enn tidligere forutsatt. Bevilgningene til vedlikehold har hatt en fallende kurve over flere år, også under regjeringen Bondevik II. Med bakgrunn i blant annet innspillene fra Jernbaneverket, har Regjeringen økt bevilgningene til vedlikehold utover det som ble forutsatt i gjeldende Nasjonal transportplan, og også økt bevilgningene til investeringer slik at NTP-vedtakets ramme oppfylles.

Dette flertallet viser til at Regjeringen har startet oppryddingsarbeidet i Oslotunnelen. Dette flertallet viser til at ytterligere tiltak blir å vurdere i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008 og statsbudsjettet for 2009.

Dette flertallet foreslår at forslaget vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker at det er nødvendig med strakstiltak for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området. Disse medlemmer viser til at Jernbaneverket, under den åpne høringen i saken 8. april 2008, orienterte om at kostnadene for strakstiltak er beregnet til om lag 100 mill. kroner. Disse medlemmer forutsetter at disse midlene kommer på plass i Revidert nasjonalbudsjett for 2008, og at bevilgningen ikke går på bekostning av vedlikeholdet i det øvrige jernbanenettet.

Disse medlemmer viser videre til at i høringen tirsdag 8. april 2008 støttet samtlige høringsinstanser hensikten med forslaget om en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området. Disse medlemmer viser til at jernbanen i Oslo-området er selve navet i den nasjonale jernbaneinfrastrukturen. Hendelser i Oslo-området med større stans i togtrafikken får konsekvenser både for person- og godstrafikken i hele landet. Mange bedrifter er avhengige av et pålitelig jernbanesystem for å få fraktet gods og personer på en effektiv og miljøvennlig måte.

Disse medlemmer har merket seg at det på høringen ble opplyst om at Jernbaneverket allerede i 2006 bestilte en konsulentrapport om jernbanen i Oslo-området. Rapporten avslørte et betydelig etterslep på infrastrukturen og behov for store oppgraderinger. Disse medlemmer har også merket seg at Jernbaneverket skal ha videreformidlet denne informasjonen til Samferdselsdepartementet samme år. Disse medlemmer vil peke på at en nå er kjent med at det allerede eksisterer en handlingsplan for jernbanen i Oslo-området, og at denne ikke er blitt tilstrekkelig fulgt opp.

Disse medlemmer anser vedlikehold for å være en del av Jernbaneverkets løpende oppgaver, og vil vise til at drift og vedlikehold har vært et prioritert område over statsbudsjettene i flere år. Til tross for dette oppleves stadige forsinkelser. Disse medlemmer mener dette gir grunn til å se nærmere på hvordan vedlikeholdsbehovet kartlegges og hvordan vedlikehold følges opp.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen straks utarbeide en sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området. Konklusjoner og utbedringsstiltak, utover strakstiltak, nedfelles i en egen handlingsplan som innarbeides i NTP 2010-2019."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behandling av represen-

tantforslag, Dokument nr. 8:27 (2007-2008), jf. Innst. S. 136 (2007-2008), den 4. mars 2008 og der Framskrittspartiet fremsatte følgende tilleggsforslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre ekstraordinære tiltak for å redusere sårbarheten og øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området. Følgende tiltak gjennomføres:

1. På kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold Jernbaneverket bevilges 100 mill. kr. til nødvendige strakstiltak. Beløpet dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett for 2008.
2. Med bruk av internasjonale konsulenter gjennomføres analyse av jernbanenettet i Oslo-området med tilhørende forslag om nødvendige tiltak.
3. Med basis i slik konsulentutredning fremmes egen sak til Stortinget med forslag til tiltak og tilhørende ekstrabevilgninger."

Disse medlemmer vil vise til at forslagene ble avvist av alle de øvrige partiene.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger fra Jernbaneverket på høring i transport- og kommunikasjonskomiteen 8. april 2008 i Dokument nr. 8:65 (2007-2008) om at nødvendige strakstiltak som skal/kan gjennomføres i 2008 vil koste ca. 100 mill. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at det i det siste dessverre har vært mange tekniske problemer som har medført store forsinkelser for kundene. Disse medlemmer mener at det er viktig å sikre nok midler til at alle tiltakene som er planlagt gjennomført i 2008, blir gjennomført. Disse medlemmer foreslår derfor at det avsettes 150 mill. kroner for å sikre at alle disse tiltakene kan gjennomføres i 2008. Samtidig vil også en bevilging på 150 mill. kroner sannsynligvis innebære at det er rom for å starte oppgraderingen/vedlikeholdet av de mer langsiktige tiltakene som må gjennomføres. Disse medlemmer vil samtidig også peke på at Jernbaneverket opplyste om at uten tilleggsbevilgning, vil dette beløpet måtte tas fra andre oppgaver innenfor rammen av bevilget hovedbudsjett for 2008. Disse medlemmer har også merket seg at anslaget for ekstrakostnader for nødvendige langsiktige tiltak i 2009 sannsynligvis vil være i størrelsesorden 200 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg at Jernbaneverket oppgir at etaten har utarbeidet et prosjekt for nødvendig oppgradering av jernbanenettet i det sentrale Oslo-området som skal gjennomføres f.o.m. 2008 og t.o.m. 2011. Disse medlemmer viser til at to av de fire årene ligger utenfor ny NTP 2010-2019. Ekstrakostnader for ekstraordinære opprustningskostnader må derfor i alle fall delvis dekkes inn uavhengig av ny NTP 2010-2019.

Disse medlemmer fremsetter følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 bevilge 150 mill. kroner på kap. 1350 Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold for å dekke ekstrakostnader for nødvendig opprustning av jernbanenettet i det sentrale Oslo-området."

II

Stortinget ber samtidig Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 bekrefte at nødvendige midler til ytterligere opprustning i 2009, foreløpig anslått til ca. 200 mill. kroner, vil bli bevilget i ordinært statsbudsjett for 2009."

Komiteens medlem fra Venstre vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen bevilge de nødvendige midler til strakstiltak på jernbanenettet i Oslo-området i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen straks utarbeide en sårbarhetsanalyse for jernbanen i Oslo-området. Konklusjoner og utbedringsstiltak, utover strakstiltak, nedfelles i en egen handlingsplan som innarbeides i NTP 2010-2019.

Forslag fra Framskrittspartiet:

Forslag 2

I

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 bevilge 150 mill. kroner på kap. 1350 Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold for å dekke ekstrakostnader for nødvendig opprustning av jernbanenettet i det sentrale Oslo-området.

II

Stortinget ber samtidig Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2008 bekrefte at nødvendige midler til ytterligere opprustning i 2009, foreløpig anslått til ca. 200 mill. kroner, vil bli bevilget i ordinært statsbudsjett for 2009.

Forslag fra Venstre:*Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen bevilge de nødvendige midler til strakstiltak på jernbanenettet i Oslo-området i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:65 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentant Borghild Tenden om en handlingsplan for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. april 2008

Per Sandberg

leder

Jan Sahl

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 27. mars 2008.

Dokument nr. 8:65 (2007-2008) Forslag fra stortingsrepr. Borghild Tenden om en handlingsplan for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området

Jeg viser til brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen av 4. mars 2008 hvor det bes om en uttalelse fra Samferdselsdepartementet til Dok. nr. 8:65 (2007-2008) om en handlingsplan for en mer moderne og velholdt jernbane i Oslo-området.

Det framgår at bakgrunnen for forslaget er at de reisende i Oslo-området i den siste tiden har opplevd en rekke innstillinger i togtrafikken som følge av feil ved Jernbaneverkets anlegg og at flere hendelser har avslørt en betydelig sårbarhet ved jernbanenettet ved at mindre hendelser har lammet store deler av jernbanetrafikken. På denne bakgrunn fremmes det forslag om at det utarbeides en egen handlingsplan i form av en stortingsmelding med mål om å redusere sårbarheten og øke kvaliteten på jernbanenettet i Oslo-området.

Jeg er enig i at de hyppige toginnstillingene på Oslo S, hovedsakelig på grunn av tekniske feil i Oslo-tunnelen, som vi har opplevd den senere tid, er skadelig for jernbanetrafikken og at det haster med å få gjort forbedringer. For å få forsert arbeidet med fornyelsen av Oslo-tunnelen og eventuelt strekninger ved Oslo S og Skøyen har jeg nedsatt et prosjekt som har fått i oppdrag å foreta en gjennomgang av infrastrukturen med sikte på å identifisere og foreslå tiltak som kan gjennomføres allerede i 2008 utover tiltak som Jernbaneverket allerede har planlagt. I tillegg har gruppen fått i oppdrag å identifisere og foreslå tiltak for å forere hovedplanarbeidet for mer omfattende arbeid med sikte på oppstart i 2009. Prosjektet ledes av Jernbaneverket og er dessuten sammensatt med deltagelse fra ledelsene i de største brukergruppene som omfatter NSB, Flytoget og Cargo Net. Prosjektet skal rapportere direkte til ledelsen i Samferdselsdepartementet.

Alle tiltak må planlegges og det må avsettes nødvendig tid til dette. Da dette gjelder den mest trafikkerte togstrekningen på det nasjonale jernbanenettet,

er det her snakk om meget komplisert planlegging for å få til en optimal gjennomføring av tiltak samtidig med behovet for avviklingen av togtrafikken på strekningen. For å få til en rask gjennomføring av planlagte tiltak er det behov for å inngå avtaler med togoperatørene om togfrie perioder og samtidig etablere alternative transportmuligheter. For å få til best mulig koordinering av gjennomføringen av tiltak og behovet for trafikkavvikling, deltar de mest berørte togselskapene i prosjektet sammen med Jernbaneverket.

Som det framgår haster det med å få gjennomført forbedringer av denne viktige jernbanestrekningen og jeg legger derfor opp til å følge opp saken med mulig tiltak så raskt som mulig. Når det gjelder større fornyelses- og investeringsarbeider som trenger lenger planleggingstid og som ikke vil være klare til oppstart i 2009, vil jeg komme tilbake til i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019 som etter planen skal fremmes for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. Basert på Stortingets behandling av denne, vil Jernbaneverket utarbeide et handlingsprogram for gjennomføringen av planlagte fornyelses- og investeringsarbeider for planperioden 2010-2013.

Jeg viser for øvrig til at det over flere år har pågått omfattende anleggsarbeider i Vestkorridoren med utbygging av nytt dobbeltspor sammen med bygging av ny Lysaker stasjon. Arbeidene er nå konsentrert om byggingen av ny Lysaker stasjon som etter planen skal stå ferdig i 2009 og utbyggingen av nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika som etter planen skal være ferdig i 2011. Det er her snakk om omfattende investeringer som vil bidra til en betydelig kapasitetsøkning som samtidig vil gi en mer robust og driftsstabil togtrafikk på denne meget viktige togstrekningen.

På bakgrunn av alle arbeider som pågår og arbeider som nå planlegges igangsatt, ser jeg ikke behov for å utarbeide enda en handlingsplan i form av en egen stortingsmelding om jernbanenettet i Oslo-området.

