



Eit ganske bra jernbanebudsjett

Det er bra at regjeringa vil auke løyvingane til jernbanesektoren i 2027 med vel 3 mrd., seier Kjell Erik Onsrud – leiar av For Jernbane. Det har vore ein nedgang i løyvingane dei siste åra. For 2025 og 2026 ligg løyvingane til saman 4,8 mrd. lågare enn rammene som var dregne opp i Nasjonal transportplan. – Vi får ikkje ein offensiv jernbane ved å svelteføre han, påpeikar Kjell Erik Onsrud.

Likevel aukar framleis behovet for fornying av banenettet. Regjeringa føreslår 5,7 mrd. til fornying. Samstundes har Bane NOR berekna at nettet minst må fornyast for 8,8 mrd. per år for å oppretthalde standarden. – Når det er mogleg å ta igjen vedlikehaldsetterslep på europaveg, så må det også vere mogleg på jernbanen, seier Kjell Erik Onsrud.

Regjeringa føreslår å auke investeringane i jernbanenettet med nærmare 2 mrd. Dette er for å kompensere for at Bane NOR ei tid no har tært på opparbeidd likviditet, ikkje for å starte opp nye større prosjekt. – Det har alltid vore strategien å fullføre prosjekt som er i gang. Skal jernbanen ta ein større del av transportarbeidet, må vi byggje han ut, seier Kjell Erik Onsrud.

Til det trengst planar for å vite kor vi skal vidare. Nye Veier AS har heile strekninga Stavanger–Kristiansand–Oslo–Lillehammer–Trondheim–Åsen i porteføljen sin. Bane NOR har på langt nær noko tilsvarande. Til dømes kunne tida vore nytta betre når Mosseprosjektet går sakte til å planleggje og byggje dobbeltspor vidare til Fredrikstad, slik at alt kunne stått ferdig samstundes og halde entreprenørane sysselsette.

Det er bra at regjeringa ikkje aukar infrastrukturavgifta. Persontog får denne kompensert gjennom offentleg kjøp. For godstog anslår Jernbanedirektoratet at dei samla betaler 85 mill. i infrastrukturavgift i år. Samstundes er tilskotet til gods frå veg til bane på 139,7 mill. Netto får gods dermed ca. 55 mill. i 2026.

I Sverige har dei ei 5-årig støtteordning som er 5 gongar så stor. – Godstogbransjen i Noreg treng også eit meir solid og føreseieleg fundament for å kunne investere i materiell og personell, seier Kjell Erik Onsrud.

Jernbanen står for 0,1 % av klimagassutsleppa og 0,4 % av energibehovet. Tog er 8 gongar meir energieffektivt enn lastebil. Gods på tog er med andre ord lønnsamt for samfunnet. Det må også bli lønnsamt bedriftsøkonomisk. Skal ei støtteordning for gods frå veg til bane hjelpe, så bør ho vere 100–200 mill. per år netto.

– Det vil seie ein auke på 50–150 mill. i forhold til framlegget frå regjeringa, seier Kjell Erik Onsrud.