

PRESSEMELDING 3.2.2023

FORFALLET PÅ NORSK JERNBANE MÅ STOPPES

Regjeringen har varslet at den vil justere statsbudsjettet for økte priser og lønninger. Skole, helse og politi er nevnt i pressemeldinga. Jernbane er ikke nevnt spesifikt, men det er et stort og stadig voksende forfall på det norske jernbanenettet som må stoppes, sier leder av For Jernbane, Kjell Erik Onsrud.

Punktligheten for norske tog utviklet seg negativt i 2022 med en nedgang på 2,5 prosentpoeng fra 2021 for persontog. For godstogene var fallet ca. 4,7 prosentpoeng. Punktlighet betyr at toget er i rute til endestasjonen med en liten tilleggsmargin. Punktligheten var nokså stabil 2012-2017. I 2018 ble det klart dårligere. I 2019 og 2020 ble det bedre. Det er grunn til å tro at det også hang sammen med betydelig færre passasjerer under pandemien. I 2021 og 2022 har punktligheten falt betydelig. Antall innstilte avganger er også for høyt.

En viktig forutsetning for at togene skal følger ruta er at sjølve jernbanen er i god stand. På det området blir tilstanden dårligere år for år. Jernbanen består av slitesterke deler, men de varer ikke evig. Signal, strøm, spor og underbygning må også fornyes. Bane NOR har i sin rapport Infrastatus 2021 beregnet et vedlikeholdsbehov på over 100 mrd. de kommende 12 åra for at norsk jernbane skal opprettholde sin funksjonsevne. Vedlikeholdsetterslepet har lenge vokst med mer enn en milliard i året. Med sitt forslag til gjeldende transportplan ville Solbergregjeringen la etterslepet fortsette å vokse til utbygginga av dobbeltspor i indre intercity stort sett var ferdig. Hurdalsplattformen derimot lover både å føre en offensiv jernbanepolitikk, en plan for innhenting av vedlikeholdsetterslepet og at jernbanen skal ta en større andel av trafikken.

- Vi hadde håpt at Støre og Vedum ville stoppe veksten i vedlikeholdsetterslepet i 2023, sier Kjell Erik Onsrud. De gjorde som Solberg foreslo, og lot etterslepet vokse videre i samme takt. På riksveg følger Støre også Solberg ved å hente inn etterslep på ca. 400 mill. i året. Det er bra for riksveg, men en uholdbar forskjellsbehandling, og bidrar ikke til å oppfylle Hurdalsplattformen.

For Jernbane oppfordrer sterkt regjeringa og Stortinget til å justere budsjettet i mai slik at økningen i vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane stopper. Det vil kreve en økning på 1,2 mrd, slik det er beskrevet i statsbudsjettet for 2023. - Vi kan ikke skjønne at det skal hjelpe verken norsk økonomi eller Ukraina at norsk jernbane blir mer og mer upålitelig? Om forfallet skal fortsette å vokse vil vi til slutt enten stå overfor spørsmålet om å legge ned det nasjonale jernbanenettet, eller enda mer omfattende stengninger med buss/trailer for tog for å komme til og få gjort de nødvendige fornyelsesarbeidene, sier Kjell Erik Onsrud.