

Statsbudsjettet. Et null-budsjett for jernbanen

For norsk jernbane betyr regjeringa Støres forslag til statsbudsjett 2025 omtrent en videreføring av årets nivå. Det tilsvarer Ramme 2 i Bane NOR og Jernbanedirektoratets transportplanforslag (NTP 25-36). Der skriver de at "Dette legger imidlertid i liten grad grunnlag for at jernbanen kan ta en betydelig økt rolle i en offensiv satsing på tog som et transportmiddel som kan bidra i det grønne skiftet." - Jernbane er eksisterende nullutslippsteknologi, svært energieffektiv og lite forurensende. Med store klima-, miljø- og energiutfordringer er det selvsagt den vi bør satse mest på framover, sier Kjell Erik Onsrud leder av For Jernbane.

Regjeringa foreslår å omdisponere fra investeringer til vedlikehold. Det er selvfølgelig helt nødvendig med mer penger til drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet. Likevel vil vedlikeholds- etterslepet øke. Regjeringa foreslår 5,5 mrd. til fornying av jernbanenettet. Det er 200 mill. mindre enn forutsatt i ny NTP 25-36, og det er 2,6 mrd. mindre enn behovet Bane NOR har beregna som et årlig gjennomsnittlig minimum for å unngå at etterslepet vokser.

Regjeringa foreslår økt kilometeravgift for togselskapene med 220 mill. til 1,5 mrd. Persontog får dette kompensert, men ikke godstog. Godstog har i flere år fått en miljøstøtteordning. For 2025 foreslår regjeringa 104,8 mill. Det har ligget på omtrent samme nivå i flere år. Ut fra fordelinga av avgiften i 2021 antar vi at gods betaler en andel av avgiften på ca. 25 prosent. Det vil si at godstog i 2025 betaler ca. 375 mill. Nettoeffekten for gods blir da en kostnad på 270 som de må finne dekning for hos sine kunder. - Ikke bra når vi veit at lønnsomheten er svak og at feil på godstog står for en betydelig andel av forsinkelsestimene - det blir mindre penger til vedlikehold og fornyelse av tog, påpeker Kjell Erik Onsrud.

Så er ikke alt like grått. For Jernbane er enig i regjeringas grep for å integrere togtilbudet på Østlandet. Å potensielt ha 3 ulike selskap til å kjøre persontog her når det er utfordringer med kapasiteten på spor, i tog og i verksteder, ville ikke vært bra.

For Jernbane er også enig i prioriteringa av Fredrikstad. Dette er en del av indre IC på linje med Tønsberg og Hamar. Men i tillegg mener vi det er viktig å få på plass de nødvendige og samfunnsøkonomisk lønnsomme kryssingsspora på enkeltsporet Fredrikstad-Kornsjø-Öxnered, i samarbeid med svenske kolleger innen 5 år. Da åpner Fehmarnforbindelsen med motorveg og dobbeltspor fra Lübeck og nordover. E6 har 4 felt helt til Moelv, men dobbeltsporet slutter ved Öxnered litt nord for Trollhättan. - Vi bør kunne utnytte Fehmarn til å kjøre mer av godset til og fra Europa på tog. Uten nye kryssingsspor vil Fehmarn bare bety enda flere trailere over Svinesund, påpeker Kjell Erik Onsrud.

For Jernbane er også enig i at det skal planlegges en ny Rikstunnell på jernbanen gjennom Oslo. Dagens to spor har vært erklært overbelasta i flere år. Disse spora knytter det vestlige og det østlige jernbanenettet i Norge sammen, og er sårbare for driftsforstyrrelser. Det er også utfordrende å komme til å drive nødvendig vedlikehold. Ingen annen investering vil være viktigere for det gjennomgående togtilbudet! Det kan derfor godt settes av enda mer penger til denne viktige og omfattende planprosessen, i tillegg til den forsiktige starten som regjeringa foreslår, sier Kjell Erik Onsrud.

omfattende planprosessen, i tillegg til den forsiktige starten som regjeringa foreslår, sier Kjell Erik Onsrud.

Elektrifisering til Steinkjer skulle det heller ikke være noen uenighet om. Men parallell E6 bygges ut til 4-felt for 110. Det svekker jernbanens relative konkurranseevne. Derfor bør det også settes av penger til å planlegge nytt dobbeltspor Trondheim–Steinkjer. Litt planlegging er alt gjort, men lagt i skuffen. Strekningen ligger på nord-sør-aksen i landet hvor vi har de lengste avstandene.

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle er det også tverrpolitisk enighet om. For jernbanen vil prosjektet bety et stort løft. Etter vår oppfatning bør prosjektet også legges til rette for en avgreining for en framtidig Vestlandsbane over Haukeli. Det kan gjøres innafor rammene av reguleringsplanen inne i fjellet i området ved Trengereid. Det vil spare fremtidige kostnader, ulemper og inngrep. En Haukelibane vil innebære mange samband i ett, ha et stort trafikkgrunnlag, være en lønnsom investering og kan bygges uten å forstyrre eksisterende togtrafikk eller ødelegge reiseopplevelsen på Bergensbanen med lange tunneller og ugunstig plasserte stasjoner.

Toget bør spille en større rolle i det grønne skiftet, og ikke bare som vegavlastet inn og ut av de største byene, men knytte landet tettere sammen med nye dobbeltspor. For likevel å ta storbyene først, så bør det være en lavthengende frukt å bygge ut for 10-minutterstog Stavanger–Sandnes og å gjenåpne den eksisterende Ålgårdbanen i Norges 3. største byområde. Videre bør det planlegges en Tromsbane som del av en helhetlig Nord-Norge-bane (som Stortinget har vedtatt) og ny høgfartsbane Hamar–Ålesund/Trondheim–Steinkjer. Planene for E18/39 må også gås over og sees i sammenheng med jernbanen slik at ikke Sørlandsbanen ender på posten for kulturminner.

La oss gjøre jernbanen storartet igjen!

Kontaktperson:

Kjell Erik Onsrud

www.jernbane.no

leder@jernbane.no