

REGJERINGEN ER IKKE OFFENSIV PÅ JERNBANE

6.10.2023

- Jeg hadde ønsket meg endelig å kunne juble litt over forslaget til statsbudsjett. Den må jeg dessverre spare også dette året, slår Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane fast.

Jernbane er den mest energieffektive og klimavennlige motoriserte transportformen vi har. I energi- og klimakrisens tid er det likevel luftfart og vegtrafikk Støre og Vedum satser mest på.

For å ta vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur først, så legger regjeringa opp til å hente inn etterslep for 100 mill. på riksveg, mens etterslepet på jernbanenettet skal vokse med 1,8 mrd., som er 1/2 mrd. mer enn i år. Punktligheten og regulariteten i togtrafikken utvikler seg i feil retning. Gammel og nedslitt infrastruktur er en god oppskrift på flere feil og forsinkelser. Først med sitt forslag til ny transportplan neste år vil regjeringa lage en plan for helhetlig vedlikehold og fornyelse, men da skal de snart gå av og Høyre overta.

Investeringer for morgendagens jernbane foreslås kutta med 116,4 mill. Sett i forhold til investeringsnivået i 2022 er kuttet nærmere 2,8 mrd. Bevilgninger til luftfart derimot foreslås økt med 75,5 %. Herunder skal det bygges nye flyplasser i Bodø og Mo i Rana for over 11 mrd. Ressursene burde heller vært brukt til å modernisere Nordlandsbanen. Nye Veier AS, som nesten bare bygger motorveg parallelt med jernbanen, foreslås en økning på 6,6 %.

Batterier, hydrogen og biodrivstoff har også sine begrensninger og ulemper, påpeker Kjell Erik Onsrud. Jernbane og bybane har vært elektromobilitet i over 140 år. De driftes direkte på strøm med lave effekttap. Et moderne jernbanenett ville bedre bundet sammen det Norge vi er så glad i enn 4-feltsveg og Europas mest omfattende flytrafikk.

Regjeringa vil at Bane NOR og Vy-gruppen skal betale 78 mill. i sum i utbytte til staten, mens de vil la Avinor slippe - gullgutten altså!

Noe bra er det også i forslaget. Det er bra regjeringa vil satse på fellesprosjektet Arna-Stanghelle. Prosjektet vil gi et betydelig løft for togtilbudet. Det er for så vidt bra at regjeringa ikke vil legge ned Ålgårdbanen på tett befolkede Nord-Jæren nå. Alternativt kunne de signalisert at de ville gjenåpne den. Det er bra regjeringa vil kompensere godstogselskapene så lenge de ikke kan kjøre Dovrebanen, og det er positivt at de vil opprettholde og øke tilskuddet for godsoverføring fra veg til bane.

Det er også bra at regjeringa ikke foreslår å øke kilometeravgiften for togselskapene. På den annen side burde avgiften og støtten til toggods vært sett i sammenheng slik at det blir en netto støtte. Persontog får avgiften kompensert, ikke godstog. Den svake lønnsomheten for gods påvirker bl.a. muligheten til å oppgradere og investere i togmateriell, som igjen påvirker antall stoppende feil. I følge Bane NOR er økningen i antall feil størst for godstogene.