

Til medlemmene av For Jernbane

Dette er kommentaren vi har sendt i dag 14.mai til politikerne, jernbanebransjen og media:

Reviderer ikke transportpolitikken

Regjeringen viser ingen offensiv jernbanepolitikk med revidert nasjonalbudsjett. Forslaget for jernbanen er en snusfornuftig bokføringsøvelse. Lavere behov og framdrift for en del investeringsprosjekter tilsvarende 1,45 mrd. omdisponeres til drift, vedlikehold og fornyelse.

Vedlikeholdsbehovet har fått vokse til uakseptable størrelser, men hvorfor var ikke bevilgningen til vedlikehold større i utgangspunktet? For riksveg er det ingen problemer å finne 640 millioner friske kroner til mer vedlikehold. Her foreslår regjeringa ingen omdisponering fra investeringsbudsjettet. Sånn var det også i fjor. Da fikk vedlikehold av riksveg en drøy mrd. friske kroner. Null til jernbanen.

-Ingen er uenig i at eksisterende infrastruktur må tas bedre vare på enn hittil, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane. For jernbanen er rettidig vedlikehold en forutsetning for at togene skal kjøre i henhold til ruta, og kunne utnytte hastigheten som ligger i kurvaturen - nei til saktekjøring!

- Men norsk jernbane er dårlig utbygd. Over 90 % av nettet er enkeltspor planlagt og bygd ut før 1960. Kapasiteten er sprengt på viktige strekninger som Oslo–Trondheim–Bodø. Det er få strekninger hvor toget er raskere enn bilen, se Jernbanedirektoratets sektorstatistikk.

- Tid er penger. Skal toget ta mer av transportarbeidet må kjøretidene ned og kapasiteten opp. Til det trengs det planer. Vi foreslår derfor at norsk jernbane får minst 640 mill. i friske kroner til planlegging, sier Kjell Erik Onsrud.

- For tida er det under bygging samt nylig fullført ca. 96 km nye dobbeltspor. Regjeringa Støre sine forslag til nye utbygginger, Arna-Stanghelle ca. 30 km og Haug-Seut 16 km, er bare snaut halvparten av dette. Samtidig ligger bygging av parallell motorveg langt foran. Dette er ikke offensiv jernbanepolitikk, påpeker Kjell Erik Onsrud.

- Det mangler ikke på gode jernbaneprosjekter. Vi foreslår en kryssingssporpakke for et raskt løft av kapasiteten på flere baner. Nye dobbeltspor Narvik–Tromsø, Hamar–Ålesund–Trondheim–Steinkjer, Rikstunnelen, Drammen–Hokksund, Hønefoss–Oslo, Haukelibanen, Stavanger–Ålgård/Nærbø....

- Vi må bygge ut jernbanen for det grønne skiftet. En moderne, konkurransedyktig jernbane er klart mer energieffektiv enn batteribiler, for ikke å snakke om fly, påpeker Kjell Erik Onsrud. Fjellet av batterier har også sitt fotavtrykk på miljø og energiforbruk.

La oss gjøre jernbanen storartet igjen!