

Svakere jernbanebudsjett 2023

Regjeringa Støre har siden i sommer varsla kutt i offentlig byggevirkosomhet. Man kan derfor ikke kalle det overraskende når de foreslår jernbanebevilgninger som er 285 millioner lavere enn i år. Nå gikk også jernbanebevilgningene litt ned fra 2021 til 2022 (64,8 mill.). På den annen side foreslår regjeringa å øke bevilgningen til Nye Veier AS med 167,6 mill. For Jernbane liker ikke utviklingen, understreker Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

Prosentvis foreslår regjeringa like store kutt på jernbanen som på riksveg, nemlig 0,9. Derimot legger regjeringa til grunn at vedlikeholdsetterslepet i 2023 skal minske på riksveg med ca. 400 mill. og øke på jernbanen med ca. 1,2 mrd! Beløpene er omtrent de samme for inne-værende år. Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen har økt gjennom mange år. Det er uholdbart. Bane NOR beregna i 2020 at 24 % av jernbanenettet, regna etter gjenanskaffelsesverdien, er i en slik tilstand at det bør fornyes innen 2032. Vedlikeholdet er grunnleggende for at togene skal kunne holde ruta.

Gods på bane vokser og når snart kapasitetstaket. Samtidig foreslår regjeringa å øke infrastrukturavgiften som togselskapene må betale til 1,17 mrd. Persontogselskapene får dette kompensert, men ikke godstogselskapene. Denne avgiften bidrar ikke til å overføre tungtrafikk fra veg til bane og bør avvikles eller settes kraftig ned.

Regjeringa foreslår å kutte planlegging og investeringer i jernbanenettet med vel 1,5 mrd. i forhold til i år. For Jernbane mener dette er uholdbart. Jernbanen konkurrerer i et transportmarked med parallell riks/europaveg og luftfart. Norske fjerntog er blant de langsomste i Europa. I følge Jernbanedirektoratets oversikt er det få strekninger hvor jernbanen er kortere og toget raskere enn parallell veg. For Jernbane mener derfor regjeringa med dette budsjettet svikter Hurdalsplattformen hvor det står at jernbanens andel av transportarbeidet skal økes. Det kan gjøres ved å omprioritere fra store vegprosjekter til jernbane, uten å øke budsjett-rammene.

For Jernbane er også kritisk til forslaget om å avvikle Infrastrukturfondet. Avkastningen på 2 mrd. er ikke ubetydelig. Uten fondet tror vi det vil bli lettere å prioritere ned samferdsel. Er det likevel et flertall for å avvikle, mener vi de 100 mrd. bør gå til å bygge ut en moderne konkurransedyktig jernbane.

For Jernbane synes det er merkelig at en regjering som har som politikk å ikke konkurranseutsette mer av persontogtrafikken og vil ha en mer samla organisering av jernbanen, likevel har satt i gang en prosess som kan føre til at togtrafikken på Østlandet deles mellom to statlige selskaper. Jernbanen er et system med stordriftsfordeler og høy grad av avhengighet mellom systemets enkeltdeler for å få ut en tilfredsstillende transportytelse. Dette bør også gjenspeiles i hvordan jernbanen organiseres.

For øvrig støtter For Jernbane regjeringas politikk med å ta en gjennomgang av vegnormalene og hva som skal være innslagspunktet for 4-felts veg. Er det først bygd 4-felt, så er også lista lagt høyere for hva som er en konkurransedyktig jernbane, påpeker Kjell Erik Onsrud. For Jernbane støtter også en gjennomgang av el-bilfordelene, da de nå ser ut til å gå på bekostning av kollektivtransporten. Vi støtter også forslaget om å avvikle fellesprosjektet Ringeriksbanen/ E16. Det åpner for å velge løsninger som er bedre for klima, økologi, økonomi og jernbane-systemet som helhet, sier Kjell Erik Onsrud.