

Vedlikeholdet må økes og jernbanen bygges ut

De hyppige forsinkelsene på jernbanen i Oslo-området er skadelig for tilliten til jernbanen, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane. Oslo er navet for det meste av togtrafikken i Norge. Feil her forplanter seg videre til mye av det regionale og nasjonale togtilbudet. Godstog og tog til utlandet blir også rammet.

Gammel og nedslitt bane med høy trafikkbelastning er en sikker oppskrift på forsinkelser og innstillinger. Kjell Erik Onsrud peker på at vedlikeholdsetterslepet har bygd seg opp over mange år, og fortsatt gjør det. - Det er et politisk ansvar å prioritere nok midler til et vedlikehold som holder tritt med den årlige slitasjen. Dessverre er vi ikke der ennå, sier Kjell Erik Onsrud.

Tvert imot legger regjeringen i nasjonal transportplan opp til at vedlikeholdsetterslepet skal fortsette å øke fram til og med 2030. Det er ikke holdbart. Nå har det over flere år vært mulig for politikerne å ta igjen vedlikeholdsetterslep på riks/europaveg. - Da må det også være mulig på jernbanen, sier Kjell Erik Onsrud. Det står på politisk vilje.

Bane NOR har beregnet at årlig fornyelse av jernbanenettet må ligge på ca. 8,4 mrd 2026-kroner. For 2026 er bevilgningen til fornyelse på 6 mrd. I tillegg sikret revidert nasjonalbudsjett 300 millioner ekstra til vedlikehold, fornyelse og mindre investeringer. Likevel ser vi at bevilgningen er 2 mrd under «nullpunktet».

Etter bare to år av den nye transportplanen (NTP 2025-2036) ligger bevilgningene til jernbanen 4,8 milliarder lavere enn rammene som er trukket opp i planen.

Til sammenlikning ligger bevilgningene til riks/europaveg 6,74 mrd høyere enn NTP 25-36. Disse går som regel parallelt med jernbanen, og i konkurranse med toget.

I tillegg er belastningen på jernbanenettet gjennom Oslo stor. Hver dag er ca 1000 tog innom Oslo S. Oslotunnelen har vært erklært overbelastet siden 2007. I 2023 erklærte Bane NOR hele strekningen Lysaker-Oslo S-Trondheim-Bodø for overbelastet.

Antall togreiser har hatt en stor økning over flere år. Skal jernbanen ta vare på de kundene den har og fortsatt vokse, må vi også bygge ut jernbanenettet. Det trengs nye dobbeltspor, herunder to nye spor under Oslo.

Flere spor gjør det også enklere å opprettholde et togtilbud samtidig som andre spor vedlikeholdes. Et godt eksempel er at fjern- og regiontog kjørte Hovedbanen Oslo S-Lillestrøm i sommer mens Romeriksporten ble renoveret, påpeker Kjell Erik Onsrud.

Kontakt for denne pressemeldingen:

leder@jernbane.no