

Pressemelding 22-11-2024

Venstre rausere med jernbanen

I sitt alternative budsjettforslag vil partiet netto bevilge 835 mill. kr. mer til jernbaneformål enn regjeringa. Dette er også 335 mill. mer enn Venstre foreslo i fjor. - Vi er glad for at Venstre med dette prioriterer jernbanen opp, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

For oss i "For Jernbane" er detaljene i forslaget interessante. Her finner vi igjen flere saker som vi har sendt innspill til alle partiene på. Venstre vil øke investeringer og vedlikehold særlig i forhold til gods på bane med 415 mill. Partiet vil bevilge 250 mill. ekstra til planlegging av bl.a. flere spor i tunnel gjennom Oslo (Rikstunnelen), flere kryssingsspor for mer gods på tog og færre lastebiler over Svinesund, dobbeltspor Drammen–Hokksund og Jærbanen/Sørlandsbanen/Drangsdalen.

Venstre vil også øke tilskuddsordningen for toggods med 45,2 mill. Det kommer godt med i en kritisk økonomisk situasjon. - Vi hadde selvfølgelig gjerne sett at støtteordningen ble ytterligere styrka slik at den ble en netto støtte i forhold til den kraftig økte kilometeravgiften, sier Kjell Erik Onsrud.

Videre foreslår Venstre 270 mill. ekstra til togselskapene slik at de kan kutte billettprisene med 10 %. For Jernbane er litt tvilende til effekten av et tross alt beskjedent priskutt. Vi ville heller prioritert pengene til toggods. Norsk jernbane har per i dag høy belastning og lav kapasitet. Den kan ikke tilfredsstille en stor økning i etterspørselen, for eksempel som følge av store kutt i billettprisene. Men utenom rush, og på lørdager har persontogene ledig kapasitet. Da burde det legges til rette for billige familie/gruppebilletter som konkurrerer med bil.

En annen sak i forhold til togtilbudet, er at det for ofte kjøres med enkle togsett, når det skulle vært doble. Da blir det blir trangt og ubehagelig. Er det ikke helt ålreit å jobbe i tog og på verkstedene lenger? Er økonomien i rammene og kontraktene for trange?

Under streken foreslår Venstre å kutte 150 mill. i drift og vedlikehold av jernbanenettet. -For Jernbane stiller seg tvilende til at det er 150 mill. å spare på mer konkurranseutsetting slik Venstre vil, uten at vedlikeholdet blir dårligere. Riksrevisjonen har gitt jernbanereformen av 2017, som Venstre var med på, stryk. Store oppgaver med utbygginger, fornyelser og vedlikehold blir i dag lagt ut på anbud, og slik vil det fortsatt være. Å beholde "vaktmesteroppgavene" på jernbanenettet i regi av Bane NOR gir oss en infrastrukturforvalter med bakkekontakt og bedre innsikt og forståelse i det de holder på med. Dette er også en ordning som sparer skattebetalerne for anbudsbyråkrati, grensesnitt mellom ulike kontrakter og usikkerhet hvert 5. eller 10. år når kontraktene skal ut på anbud på nytt.

Så vil Venstre også kutte 20 mill. fra Østfoldbanen. Østfold er Norges viktigste utenlandsforbindelse over land, men jernbanen har en altfor liten andel av denne trafikken. For Jernbane mener igangværende utbygginger må fullføres så raskt som forsvarlig. Så er Råde–Fredrikstad siste etappe av indre Intercity på Østlandet. Denne strekningen bør ikke bli stående igjen mens Tønsberg og Hamar får sine dobbeltspor. Bane NOR har skissert en ny trasé hvor grunnen er fastere enn der dagens bane går. Så er det flott at Venstre vil prioritere økt sporkapasitet mellom Fredrikstad og

Kornsjø, slik at vi kan få mer gods på tog og færre lastebiler over Svinesund. Det har ikke regjeringa gjort. Enkeltsporet går videre inn i Sverige til Öxnered. Først der begynner dobbeltsporet videre sørover. Norges regjering må også bli enig med sine svenske kolleger om en helhetlig utbygging. Da får de færre Norske trailere på sine veger.