

FJ kommenterer partienes alternative statsbudsjett for 2021

Fremskrittspartiet vil kutte 610 millioner til jernbanen

I sitt alternative statsbudsjett foreslår Frp et netto kutt i jernbanen på kr. 610 millioner. På den annen side foreslår Frp en netto økning til vegformål med kr. 6.020 millioner og påplussing til luftfart med kr. 122 millioner. - Det fremhever ikke akkurat satsing på tog, uttaler leder av For Jernbane, Kjell Erik Onsrud. For Jernbane håper at regjeringspartiene ikke tar kutforslagene til følge.

Det er synd at Frp er så defensiv på jernbane. Jernbanen er det mest energieffektive nasjonale transportmiddelet vi har. Jernbanen kan driftes direkte på norsk elkraft. Det reduserer en framtidig avhengighet av store mengder batterier fra utlandet, påpeker Kjell Erik Onsrud.

Frp foreslår et generelt kutt på nær 1/2 milliard i jernbaneinvesteringer for å oppnå effektiviseringer. For Jernbane synes det blir selvmotsigende da Frp har gjennomført en jernbanereform som nettopp skulle gjøre sektoren mer effektiv.

Frp foreslår også å kutte 1/2 milliard kroner på intercity Østfoldbanen. - For Jernbane er enig i at planene for IC Østfoldbanen må revurderes. Vi mener bl.a. at en framtidig Europabane må inn i planlegginga. Europabanen er et direkte spor Ski-Sarpsborg med avgreining til Fredrikstad og mulig st. ved Kalnes. - Likevel blir ikke planene og prosjektene i Østfold bedre dersom ressursene kuttes så kraftig som Frp foreslår, uttaler Kjell Erik Onsrud.

På den annen side fraråder For Jernbane forslaget om å plusse på 100 millioner kr. til Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16). Transportetatens egne utredninger av dette prosjektet mer enn antyder at dette ikke er et fremtidsrettet prosjekt. Netto samfunnsnytte er beregna til minus 22 milliarder kroner. Beregnede utslipp av klimagasser ved å bygge og drifte i et 60-årsperspektiv er mer en 13 ganger høyere enn sparte utslipp ved at noen går over fra luft/veg til bane. I følge Høyhastighetsutredningen vil en videreført høyhastighetsbane gjennom Hallingdal og under Finse medføre ugunstige stasjonsplasseringer, og høgfjellet/Finse må passeres med en minst 40 km lang tunnel med maksimalt tillat stigning. Reiseopplevelsen vil også bli kraftig forringet.

For Jernbane mener det er positivt at Frp foreslår kr 209 millioner i økte investeringer som vil komme godstrafikken mellom Oslo og Narvik til gode. På den annen side vil For Jernbane peke på at det også er behov for å realisere planene for godsterminalen i Bergen og planleggingsmidler til Alnabruterminalen i Oslo. - Konkurransen fra lastebilene er hardest på Dovrebanen og Nordlandsbanen. Her haster det med å bygge flere kryssingsspor, påpeker Kjell Erik Onsrud.

For Jernbane synes det er et interessant forslag å øke kryssingskapasiteten slik at det kan kjøres faste 1/2-timesavganger sør for Tønsberg. Dette kan være et kortsiktig tiltak i påvente av at dobbeltsporet Tønsberg-Farriseidet fullføres. Ellers savner For Jernbane en framskynding av planene for sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

For Jernbane vil også kommentere noen av de muntlige forslagene Frp vil fremme for Stortinget:

4. Manglerudtunnelen. Her mener For Jernbane at planlegging og bygging av en Bryndiagonal på jernbanen må få forrang. Bryndiagonalen vil bidra til å kunne overføre gods fra en hardt belasta E6 til Østfoldbanen. Dermed vil også Manglerudområdet bli avlasta, i stedet for å bruke milliarder på å pakke vegtrafikken ned.

8. Forslaget om bygging av tilstrekkelig omlastingskapasitet på Sørli terminal i Stange må etter For Jernbanes syn med i IC-planene.

9. Forslaget om inntil 2 km lange kryssingsspor må etter For Jernbanes syn utredes.

10. Forslaget om 4-feltsveg fra og med 6000 kjøretøyer per døgn i årlig gjennomsnitt (ÅDT) er etter For Jernbanes syn ei for lav grense. Utredninger fra NTNU og Vegvesenet viser at 2-feltsveg med midtdeler og forbikjøringsfelt gir lavere ulykkesrisiko enn 4-feltsveg og har tilstrekkelig kapasitet inntil 15.000 kjøretøy ÅDT.¹

13. Forslaget om å flytte fellesprosjektene Vossebanen/E16 og Ringeriksbanen/E16 (FRE16) til Nye Veier. For Jernbane mener det er en politisk forsømmelse at kommunene som NV forhandler med hittil ikke har fått seg forelagt noe jernbanealternativ. Motorvegtraséer planlegges uten å ta hensyn til ny framtidig jernbane. For Jernbane mener mandatet til Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Vegvesenet og Nye Veier bør gjennomgås. Føringsene bør være hvilken type infrastruktur som best svarer på utfordringene for transport, energi og miljø, samt vedtatte politiske målsettinger. Detaljplanlegging og utbygging bør samkjøres.

19. Forslag om folkeavstemninger om bompengefinansierte bypakker. For Jernbane synes forslaget er interessant. Vi mener avstemningene ikke må legges opp som for eller mot bompenger, men et valg mellom utredede alternativer for i hvilken retning et byområde kan utvikles hvor bompenger inngår som et element.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

FREMSKRITTSPARTIETS FORSLAG TIL ENDRINGER:

Jernbane

Påplussing:

FRE16 planlegging og grunnerverv	+ 100
mill IC Vestfoldbanen:	+ 75 mill
Kongsvingerbanen:	+ 109 mill
Narvik st. og terminal:	+ 100 mill
Sum:	+ 384 mill

¹ Arvid Aakre (2014): Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT-grense

Kutt:

Jernbanedirektoratet:

Byråkrati: - 11 mill

Investeringer:

Generelt, forutsetter 3 % effektivisering: - 483 mill

IC Østfoldbanen: - 500 mill

Sum: - 994 mill

NETTOEFFEKT: - 610 mill

Veg

Påplussing: + 6.796 mill

Kutt: - 776 mill

NETTOEFFEKT: + 6.020 mill

Luftfart: +122 mill

Gå til AP

Gå til MDG

Gå til SV

Gå til pressemelding Rødt

Arbeiderpartiet vil øke jernbanebevilgningene, men ødelegge klima og miljø.

- Det er positivt at Ap vil øke bevilgningene. Det er likevel forunderlig at de vil bruke 130 millioner mer på et grovt ulønnsomt og miljøødeleggende prosjekt som Ringeriksbanen/E16. Arbeiderpartiet glemmer samtidig vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet som i 2021 er forventa å vokse med kr. 1,3 mrd., uttaler Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

For Jernbane mener det er klokt av Ap å foreslå 110 millioner mer til planlegging av nye dobbeltspor i intercity og Jærbanen. Skal planene bli gode trengs det ressurser. Vi er bekymra for Solbergregjeringas nedtrapping av bevilgningene til planlegging de siste åra, uttaler leder av For Jernbane, Kjell Erik Onsrud.

Det er også positivt med forslaget om 100 millioner mer til Narvik godsterminal og godspakke Innlandet. I forslaget står det imidlertid ikke forklart hva som ligger i "Godspakke Innlandet". I 2019 ble forlengelsen av Kvam kryssingspor på Dovrebanen til 196 mill. fullført. - Dessverre vil det ikke være mulig å kjøre lengre godstog mellom Oslo og Trondheim før alle nødvendige kryssingspor på Dovrebanen er bygd ut, påpeker Kjell Erik Onsrud.

Arbeiderpartiet foreslår 130 millioner mer til oppstart av Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Det er påfallende at Ap vil bruke i alt 300 millioner på FRE16 før det er tatt en investeringsbeslutning. Det viser at Ap mangler respekt for at kvalitetssikring 2 som ennå ikke er fullført. Ap legger stor vekt på klima i sitt alternativ, men partiet viser her grov dobbeltmoral. Beregnede utslipp for Ringeriksbanen/E16 i et 60-årsperspektiv er mer enn 13 ganger høyere enn sparte utslipp ved at noen går fra veg/luft til bane. Ringeriksbanen/E16 har et beregnet samfunnsøkonomisk tap på 22 mrd, raserer internasjonalt vernet våtmark og vil passe dårlig inn som del av et framtidig høgfartsnett mellom landsdelene. Ap var en del av Stoltenbergregjeringa som i september 2012 ikke ville legge fram Ringeriksbaneutredninga for kvalitetssikring bl.a. fordi føringene på å velge en trasé mellom Sandvika og Hønefoss hadde vært for sterke. - For Jernbane savner at Ap tar opp tråden fra 2012 og setter innkorting av Bergensbanen inn i en større sammenheng, sier Kjell Erik Onsrud.

Kommentar MDG alternative statsbudsjett NTP

- Sett fra et jernbaneperspektiv gjenstår det ikke veldig mye mer å ønske seg av MDGs forslag til alternativt statsbudsjett 2021, uttaler Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

MDG vil nedprioritere motorvegprosjekter med snaut 9 milliarder kroner. - Motorveg er nesten bare aktuelt i transportkorridorene parallellt med jernbanen og konkurrerer derfor direkte om både investeringene og kundene. Er det først bygd en motorveg så er lista lagt høyt for hva som er en konkurransedyktig jernbane, påpeker Kjell Erik Onsrud.

3,3 av disse milliardene vil MDG bruke på jernbanen. MDG vil ikke sitte og se på at vedlikeholdsetterslepet vokser. Derfor har de foreslått en økning på 1,3 mrd. til vedlikehold - det samme beløpet som regjeringa antar at etterslepet vil øke med i 2021. Derfor bør Mdg – som de andre partiene, gi enda mer til vedlikehold av jernbanen.

MDG foreslår 1,7 mrd. mer til planlegging og investering i jernbanenettet. Nye prosjekter de vil planlegge er Nord-Norgebanen og Grenlandsbanen. De vil også utrede ny trasé for Ringeriksbanen utenom sårbare naturområder. Hurra!! MDG vil planlegge dobbeltspor på Trønderbanen og Jærbanen. MDG vil ha pilotprosjekt med hydrogen eller batterier på ikke-elektrifiserte linjer, ha bedre mobil og nettdekning og står ved dobbeltspor i hele det opprinnelige intercitytriangelet.

Det er særlig to punkter i forslaget som For Jernbane ønsker endret. Det ene er at MDG går inn for konsept K5 for Vossebanen/E16. K5 innebærer nesten 100 % tunnel og følgelig mye stein som skal deponeres. Det er en miljøutfordring som ennå ikke er løst. Reiseopplevelsen blir også sterkt forringet. K5 innebærer også liten økning i kollektivandelen. For Jernbane foreslår i stedet et prosjekt med større dagandel som også blir billigere, foruten å gi mindre forurensning og mer utsikt. Og prioriteringen bane/vei bør bli mer i favør av bane enn i K5. Her arbeider heldigvis Norsk Bane AS med en alternativ trase i tråd med vårt forslag.

Det andre er at For Jernbane mener MDG står i en spagat med både å ville utrede 4 timer reisetid på Dovrebanen og Bergensbanen og høyhastighet på de samme strekningene. 4 timer vil kreve store investeringer samtidig som det ikke er nok til å ta det vesentlige av flymarkedet. 4 timer synes derfor som et unødvendig og dyrt mellomsteg. - Fattige land har da heller ikke tatt mellomsteget med fasttelefonen, men gått rett på mobilteknologien, påpeker Kjell Erik Onsrud.

- For Jernbane vil selvfølgelig rose MDG for å ville utrede høgfart i et flerbrukskonsept. Det var dette Stortinget vedtok uten å ta steget fullt ut. I forslaget omtaler MDG Oslo-København i nye direkteførte traséer gjennom Østfold. Det er vi godt fornøyd med. For Jernbane har siden 2011 foreslått "Europabanen" et direktespør Ski-Sarpsborg med avgreining til Fredrikstad. Et slikt spor bør dessuten legges slik at det blir mulig å ha stasjon ved sjukehuset på Kalnes, sier Kjell Erik Onsrud.

SVs jernbanepåplussinger med stygg miljøripe

- SVs forslag inneholder mange gode elementer. SV vil omprioritere fra motorvei til jernbane. Det er i tråd med For Jernbanes forslag, kommenterer leder av For Jernbane, Kjell Erik Onsrud.

Planlegging og utbygging av jernbanen foreslås økt med 1250 millioner. Herunder tilgodeses godstrafikken, Nord-Norgebanen, Vossebanen, Ålgårdbanen og dobbeltspor i intercity på Østlandet. SV vil også øke den årlige miljøstøtteordningen for gods på bane med 130 millioner. Elektrifiseringen av jernbanen i Trøndelag vil SV styrke med 200 millioner og utvide til også å omfatte Nordlandsbanen, Rørosbanen og Solørbanen. SV foreslår videre 50 millioner til billigere enkeltbiletter, 90 millioner til økt kapasitet på nattog og 50 millioner mer til museumsjernbaner. Som det første av alternativene tar SV også et ansvar for vedlikeholdsetterslepet. Økningen på 460 millioner skal imidlertid også brukes på internettdekning langs linjene.

- Mer penger til Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16(FRE16) er imidlertid en stygg ripe i SVs miljølakk, uttaler Kjell Erik Onsrud.

SV skriver i sitt forslag at offentlige penger ikke skal undergrave det grønne skiftet. Likevel sviker partiet idealene sine for en gammel avtale med Arbeiderpartiet fra 1990-tallet. Den utredede traséen (Sandvika)-Jong-Sundvollen-Helgelandsmoen-Storelva-Hønefoss krysser et historisk og verdifullt kulturlandskap og internasjonalt verna våtmarksområde med mange rødlistearter. Dette landskapet er også krevende som byggegrunn for tung infrastruktur med vann, løsmasser og lang tunnel. Ingen bør bli overraska om foreløpig estimat på 34 milliarder sprekker underveis.

Prosjektet gir ikke jernbanegodset noe løft. E16 med fire felt vil derimot fremme lastebil på bekostning av tog. Overført trafikk fra fly til tog er beregna til kun 2,4 % av trafikken OSL-Flesland i 2019. Klimagassutslippene ved bygging og drift i et 60-års perspektiv er beregna å være mer enn 13 ganger høyere enn sparte utslipp ved at noen går fra bil/fly til tog. Et så stort prosjekt vil også trekke ressurser bort fra andre deler av jernbanenettet.

- SV burde hatt god tid siden 2008-utredninga til å jobbe for nye konsepter for en Ringeriksbane, sier en skuffa Kjell Erik Onsrud.

19.11.2020

PRESSEMELDING

KOMMENTAR TIL RØDTS ALTERNATIVE STATSBUDESJETT - JERNBANE

Nøkterne jernbanepåplussinger fra Rødt

I sitt alternative statsbudsjett 2021 har Rødt foreslått i alt vel 2.7 mrd. mer til jernbanen. - Jeg får inntrykk av at foreslåtte påplussinger kan være omtrent hva jernbanebransjen og etatene kan nyttiggjøre seg av økte midler neste år, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

Rødt har prioritert økte midler i denne rekkefølgen: vedlikehold, investeringer, jernbanegods, og planlegging. På Nordlandsbanen foreslår Rødt kr. 20 mill. til forsøk med batteridrift, og de vil sette av kr. 10 mill. til en konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen.

Rødt foreslår i alt kr. 200 mill. til togmateriell, de nevner spesielt sovevogner, og for å sikre et gjennomgående togtilbud Oslo-København.

I tillegg vil Rødt senke alle kollektivtakster med 20 % og foreslår snaue 2,1 mrd. til formålet.

Rødt foreslår å legge ned Nye Veier, og kan dermed omdisponere 5 mrd. Rødt vil også redusere bevilgningen til Vegvesenets motorvegprosjekter med kr. 395 mill.

For Jernbane er enig i omdisponering fra motorveg til bane. Vi mener det likevel er riktig å gjøre en systematisk oppgradering av europaveiene med tanke på sikkerhet og grei trafikkflyt, men ikke for å bygge motorveg dimensjonert for 120-130 km/t slik Nye Veiers mandat i hovedsak er. For Jernbane mener europaveg og ny jernbane burde vært planlagt samtidig, og spør om Nye Veiers organisasjon og metoder kunne være et egna redskap?

Kontakt: Kjell Erik Onsrud
leder@jernbane.no

Tilbake til toppen