FOR JERNBANE
Mer på sporet for miljø og helse

PRESSEMELDING 2.11.2026

SV vil styrke jernbanebudsjettet, men ikkje samd i FRE16

I sitt alternative statsbudsjett for 2027 foreslår SV 1460 mill. meir til jernbanens infrastruktur og 200 mill til billegare månadskort med tog, i alt 1550 mill ekstra.

- Vi meiner det er nødvendig med meir vedlikehald og investeringar i jernbanen dersom den skal hengje med og vere relevant, seier Kjell Erik Onsrud, leidar av For Jernbane.

Ein av postane i SVs framlegg er 200 mill til Ringeriksbanen. Det betyr i praksis 200 mill. til Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 (FRE16); 4-feltsveg og dobbeltspor Sandvika-Sundvollen-Hønefoss.

For Jernbane er kritisk til FRE16-traséen som er planlagd gjennom internasjonalt verna vårmark med mange raudlista artar og eit historisk kulturlandskap med landets beste matjord. Det er forunderleg at SV som har kritisert ny E6 gjennom Lågendeltaet ved Lillehammer ikkje gjer som Rødt og MDG som vil utrede ein alternativ trasé for ein Ringeriksbane, og for E16.

Dessutan vil motorvegen ta trafikkgrunnlag frå toget. Vegvesenet/Bane NOR har berekna liten overføring frå fly til tog. Reisetida Bergen-Oslo vil fortsatt vere ca 5,5 timer. Klimagassutsleppa frå byggjing vil ikkje kompenserast i prosjektet sin levetid. Grunnforholda for FRE16 er vesentleg meir krevjande og samansette enn for Follobanen. Det vil ikkje overraske om kostnadsestimatene ryker ved byggjing.

Blir FRE16 bygd vil den peike i retning av at ein framtidig høgfartsbane aust-vest skal byggjast i same trasékorridor som Bergensbanen. Det er ikkje gitt at det som framstod som den beste traséen på 1890-talet vil vere den rette for det 21. og 22. århundret. Hallingdal er smal. Ein beinare trasé for høg fart kan fort bety mykje tunnel og nye stasjonar lenger unna dagens tettstader. Frå Voss og opp til høgfjellet kan vi ende opp med ein lang og bratt tunnel. Det vil vere utfordrande for togdrifta.

Bergensbanen er kåra til ein av verdas vakraste togreiser. Vil vi inn på ein utvikling kor den gradvis ender opp som ein tunnellbane? Eit så fundamentalt valg bør ikkje gjerast utan at vi utreder grundig og fordomsfri kva som vil vere den beste trasékorridoren.

For Jernbane vil peike på Vestlandsbanen over Haukeli som framtidas samband mellom det sentrale Vestlandet og det sentrale Austlandet. Her kan vi få mange samband i eitt, m.a. eit vestlandsk IC, og reisetider godt konkurransedyktig med fly.

På Bergensbanen går dei fleste reisande av undervegs. - Eg meiner Bergensbanen vil leve betre saman med ein Haukelibane enn med dagens flytrafikk. Bergensbanen bør vidareutviklast som ein region- og turistbane, seier Kjell Erik Onsrud

FORJERNBANE
Mer på sporet for miljø og helse

Pressemelding 03.11.2026

Senterpartiet vil kutte i jernbane og gje til veg

I sitt alternative statsbudsjett for 2027 har Senterpartiet ei lang liste med konkrete prosjekt. For Jernbane er ikkje ueinig i dei jernbaneprosjekta som partiet vil prioritere. Vi er også samd med Senterpartiet i at togverkstadane ikkje skal seljast, og at norsk jernbane burde vore meir einheitleg organisert.

- Men der stoppar semja, seier Kjell Erik Onsrud, leiar av For Jernbane. Netto vil Senterpartiet ta 845 mill. kr. frå jernbanesektoren, samtidig som dei vil styrke veg med 1770 mill. og luftfart med 80 mill. – Det er «frå bane til veg» i praksis!

Herunder vil Senterpartiet løyve 780 mill. til store Europavegprosjekt parallelt med jernbanen. – Slik vil Senterpartiet svekke den relative konkurranseevna til jernbanen. Det må bli ein betre balanse mellom Sørlandsbanen/E18, E39 og Dovrebanen/E6. No blir det berre bygd motorveg, ingen ny bane, påpeiker Kjell Erik Onsrud. I Norges 3. største byområde, Nord-Jæren, bør vi evne å sjå E39 Figgjo–Ålgård i samanheng med å gjenopna Ålgårdbanen. Regjeringa skrivar at prisen på 4-feltsprosjektet har auka betydeleg. Ålgårdbanen vil bli klårt billegare per kilometer. Vi burde fått til ei heilskapleg løysing med ein ned skalert E39 (sparar matjord) kor det viktigaste er tunnel utanom sentrum og ein gjenopna Ålgårdbana (tar ikkje matjord), seier Kjell Erik Onsrud.

Når det gjeld drift, vedlikehald og fornying av jernbanen, så skrivar Senterpartiet at dei vil fortsette satsinga utan at dei har ført opp noko ekstra pengar til desse føremåla som er viktige for jernbanen i heile landet. Truleg er Senterpartiet nøgd med regjeringa sitt budsjettframlegg her. Fakta er at fornying av norsk jernbane, slik regjeringa foreslår, er dryge 3 milliardar lågare enn nedslitinga, og har vore utilstrekkeleg i mange år. Slik får velgjerande sporvekselfeil, signalfeil, forseinkingar og innstillingar, påpeiker Kjell Erik Onsrud. For vedlikehald av veg derimot føreslår Senterpartiet å løyve 400 mill. meir.

Senterpartiet vil óg kutte 20 mill. frå planlegginga av nytt dobbeltspor Lysaker-Oslo S (Rikstunnelen). - Dette er svært kortsiktig, meiner Kjell Erik Onsrud. Vi treng å få kunnskap om korleis ein Rikstunnell kan byggjast, og norsk jernbane treng eit meir robust nettverk.

Senterpartiet vil og kutte 38 mill. frå Entur, nasjonal kollektivreiseplanleggjar. – Eg har ikkje innsyn i kor mykje daudkjøt det er i Entur, men meiner det er viktig å oppretthalda og vidareutvikle denne tenesta som er tilgjengeleg i heile landet kor det er mobildekning, understeker Kjell Erik Onsrud.

FORJERNBANE
Mer på sporet for miljø og helse

PRESSEMELDING 04.11.2026

Rødt vil ha meir jernbane

Rødt er likevel ikkje fullt så raus med jernbanen som SV. Rødt foreslår 838 mill. kroner meir til jernbanen, medan SV har foreslått 1460 mill.

I sitt alternative statsbudsjett for 2027 vil Rødt styrke fornyinga av jernbanenettet med 600 mill. kroner. – Det vil kome godt med på ein jernbane kor vedlikehaldet ikkje har heldt tritt med nedslitinga på mange år, seier Kjell Erik Onsrud, leiar av For Jernbane. Det vil óg vere viktig for å unngå at jernbaneentreprenørane må seie opp fagarbeidarar.

Elles prioriterer Rødt kryssingsspor på Ofotbanen, i likhet med SV og SP, men ikkje Hamar stasjon. – For Jernbane meiner begge delar er viktige og bør prioriterast framfor meir veg- og flytrafikk, seier Kjell Erik Onsrud.

- Det er óg gledeleg at Rødt vil kome vidare med planleggjinga av Grenlandsbanen. - Den kan korte inn reisetida på Sørlandsbanen Aust, skape nye samband og eit sterkare nettverk, påpeiker Kjell Erik Onsrud. Det er óg positivt at Rødt vil revurdere planane for Ringeriksbanen/E16.

I tillegg vil Rødt løyve 1 milliard til billegare månadskort (SV 710 mill.kr.). – Det er viktig at det ikkje blir for dyrt å ta toget, men det bør ikkje gå på bekostning av utbyggjing av jernbanen. Vi trenger ein påliteleg og konkurransedyktig jernbane i Norge. Næringslivet og dei med god råd må også velgje toget, seier Kjell Erik Onsrud.

PRESSEMELDING 04.11.2026

MDG best på jernbane

MDG har foreslått ca 2,6 mrd meir til jernbanen i sitt alternative statsbudsjett for 2027. I tillegg kjem 1,4 mrd til billegare månadskort.

– Med dette er MDG mest offensive på jernbane blant regjeringa Støre sine budsjettpartnarar, seier Kjell Erik Onsrud, leiar av For Jernbane. Om ein held billegare månadskort utanom, så vil MDG grovt rekna løyve 1,2 mrd meir enn SV, 1,8 mrd meir enn Rødt og 3,4 mrd meir enn SP.

Fellestrekk i budsjettalternativa frå budsjettpartnarane er meir pengar til fornying og vedlikehald. – Det vil kome togtilbodet, både gods og person, i heile landet til gode, påkeiker Kjell Erik Onsrud. Vidare foreslår fleirtalet meir pengar til ny Hamar stasjon, Søsterbekk kryssingsspor på Ofotbanen og dobbeltspor Stokke-Sandefjord. – Skal jernbanen hengje med og vere konkurransedyktig er det også viktig å byggje den ut, påpeiker Kjell Erik Onsrud.

- Både MDG, Rødt og SV foreslår billegare månadskort. – Ein vil jo gjerne ha lågare priser og skattar. Viktigast er likevel punktlege, hyppige, raske tog kor ein ikkje må stå over lange distansar fordi det manglar togsett, meiner Kjell Erik Onsrud.