



## **IHR-Møte 2. og 3. juni 2022**

---

### **R– 28/22 Innspill til ruteplan for tog**

Indre Helgeland Regionråd har blitt invitert til å gi innspill til behov for utvikling av rutetilbudet for persontog på jernbanene i nord med høringsfrist 1. juni 2022. IHR har fått forlenget høringsfristen til etter vårt regionrådsmøte 3. juni.

Innspille ra NFK 11.05.22:

#### **Innspill til behov for utvikling av persontogtilbud på jernbanene i Nordland**

Nordland fylkeskommune er av Jernbanedirektoratet invitert til å gi innspill til behov for utvikling av rutetilbudet for persontog på jernbanene i Nordland.

Aktuelle innspill kan være nye enkeltavganger og justering av rutetider, forlengelse av eksisterende pendler eller nye pendler, holdeplasser/stopp for eksisterende togtilbud m.m.

Innspillene vil inngå i konkrete kapasitets- og ruteplan-analysevurderinger hos Jernbanedirektoratet og Bane NOR, og avtaler mellom Jernbanedirektoratet og togoperatør.

Interkommunale politisk råd inviteres herved til å gi konkrete og kortfattede innspill til Nordland fylkeskommune som ledd i innspillprosessen inn mot Jernbanedirektoratet. Innspillene må begrunnes og gjerne synliggjøre mulige effekter av tiltakene.

Frist for oversendelse av innspill til fylkeskommunen innen **1. juni 2022**, merk «Innspill til ruteplan for tog, v/Stian Jensen».

Jernbanedirektoratet vil gjøre en overordnet og helhetlig vurdering av innkomne innspill fra Nordland fylkeskommune.

Regionrådet bør benytte denne muligheten til å si noe om behovet for økt frekvens og materiell.

I dag er det 4 nordgående tog mellom Mosjøen og Bodø (2 fra Trofors/Trondheim) og 3 sørgående fra Mo til Trondheim. Fra Bodø til Mosjøen er det i dag 4 tog. (derav kun 2 fra Bodø til Trofors/Trondheim) se vedlagt tabell.

Ser vi på pendlertogtilbudet på Helgeland (Helgelandspendelen) er det i dag 5 tog Mosjøen-Mo i Rana, og 5 tog Mo i Rana Mosjøen. Kun 3 av disse til/fra Trofors.

#### **1.Togpendel på Helgeland:**

Dette bør være et prioritert krav fra Helgeland. Er viktig for å binde regionen sammen til ett arbeidsmarked, øke effektene av stor flyplass, rekruttere til industri, verdiskaping, eksport og folketall på Helgeland. Her kan vi vise til Menon Economics samfunnsanalyser.

Vi bør i første omgang sikte mot en dobling av frekvensen. Fra 5 til 10 togpar om dagen mellom Mosjøen og Mo i Rana. Det vil kreve anskaffelse av ett nytt togsett, målet må da være å utvide tilbudet til/fra Trofors.

<https://www.nfk.no/f/p1/i7029a303-15b1-4612-bd67-29b9c1708540/rapport-tilleggsutredning-helgelandspendelen-railsupport-2021.pdf>

Ut fra foreliggende kunnskapsgrunnlag bør derfor en utvidelse av tog-pendel på Helgeland gjøres i flere trinn, der det gradvis kan økes med flere togsett og flere holdeplasser for å nå større deler av Helgeland.

## **2. Kapasitet for flere tog:**

Staten må, som eier av infrastrukturen, sørge for at det bygges ut tilstrekkelig kapasitet (evt. et nytt kryssingsspor) slik at det blir kapasitet på Nordlandsbanen (Helgeland) både for ønsket persontrafikk og minst 6 daglige godstog hver vei ( i dag er det 4).

Det er ikke utenkelig at det må bygges ut et kryssingsspor til mellom Mo i Rana og Mosjøen. Derfor bør det gjøres en kapasitetsanalyse for å kunne vite med sikkerhet at behovet kan løses i tide.

## **3. Materiell på Nordlandsbanen**

Dagens togsett mellom Bodø og Mosjøen er lite egnet til transport over lengre avstander, Disse togsettene kan fungere godt på Helgelandspendelen/Saltenpendelen, men for strekningen Trofors-Bodø må dette settes inn mere egnet materiell. IHR ber også om at det må sees på muligheten til å få tilbake sovevogntilbudet som tidligere var til/Fra Mo og Mosjøen.

Dagens dieseldrift på Nordlandsbanen må snarest erstattes med en mere miljøvennlig driftsform. Elektrifiseringsløsninger eller eventuelt andre ordninger som hydrogen/ batteri må snarest på plass. Flere aktører ser nå på mulige løsninger for alternativ driftsform, det er viktig at staten bidrar og legger til rette for slike initiativ for å få en rask løsning slik at man klan erstatte dagens dieseldrift.

## **Forslag til vedtak:**

### **Indre Helgeland regionråd har følgende innspill til ruteplan for tog på Nordlandsbanen.**

#### **1.Togpendel på Helgeland:**

Dobling av frekvensen. Fra 5 til 10 togpar om dagen mellom Mosjøen og Mo i Rana. Det vil kreve anskaffelse av ett nytt togsett, målet må da være å utvide tilbudet til Trofors.

#### **2. Kapasitet for flere tog:**

Staten må, som eier av infrastrukturen, sørge for at det bygges ut tilstrekkelig kapasitet (evt. et nytt kryssingsspor) slik at det blir kapasitet på Nordlandsbanen (Helgeland) både for ønsket persontrafikk og minst 6 daglige godstog hver vei.

#### **3. Materiell på Nordlandsbanen**

Dagens togsett mellom Bodø og Mosjøen er lite egnet til transport over lengre avstander, Disse togsettene kan fungere godt på Helgelandspendelen/Saltenpendelen, men for strekningen Trofors-Bodø må dette settes inn mere egnet materiell. IHR ber også om at det må sees på muligheten til å få tilbake sovevogntilbudet som tidligere var til/Fra Mo og Mosjøen.

Dagens dieseldrift på Nordlandsbanen må snarest erstattes med en mere miljøvennlig driftsform Dette kan være elektrifiseringsløsninger eller eventuelt andre ordninger som hydrogen/ batteri.

#### **4. Samordning av transporttilbudene**

Det er viktig at Nordland Fylkeskommune og Jernbanedirektoratet har en god dialog i oppsett av togrutene slik at man kan få en sømløs transport mellom buss/båt/ferger og togtilbud. Fleksibel transportløsning som eksisterer i Trøndelag, må også tas i bruk Nordland.