

Bane NOR
Konsernsjef
Schweigaards gate 33
Oslo 0191

Nordlandsbanen ved et kritisk veiskille – strakstiltak kreves nå

Vi uttrykker sterk bekymring for det betydelige og stadig økende etterslepet i vedlikehold og fornyelse på Nordlandsbanen, samt den manglende robustheten mot flom, skred og ekstremvær. Dette svekker driftsstabiliteten og gjør banen sårbar for langvarige avbrudd.

En kritisk livsnerve for Midt- og Nord-Norge

Gjentatte og langvarige driftsavbrudd får alvorlige konsekvenser for innbyggere, næringsliv og samfunnskritiske tjenester. Når togtrafikken stanser, rammes helseberedskap, vareforsyning og mobilitet – og dermed også samfunnssikkerheten.

I en landsdel preget av store avstander, krevende klimatiske forhold og begrensede transportmuligheter over lengre avstander, har jernbanen tidligere vist seg som det mest pålitelige transportmiddelet. Dette blir særlig tydelig under ekstremvær, når veger stenges, fly kanselleres eller er fullbooket, og båtruter innstilles. Da er jernbanen ofte den eneste fungerende forbindelsen.

Denne rollen illustrerer jernbanens strategiske betydning – men avdekker samtidig en sårbarhet i det samlede transportsystemet.

Et mønster av sårbarhet

Skredet ved Nesvatnet i Levanger i august har nok en gang vist hvor sårbar Nordlandsbanen er. Dette var den andre langvarige stengingen på under ett år, der togtrafikken ble lammet. Hendelsen, som også rammet E6, illustrerer en alvorlig trussel mot transport- og forsyningssikkerheten til Midt- og Nord-Norge. I tillegg har flere mindre hendelser bidratt til redusert regularitet og økt sårbarhet i driften.

Nordlandsbanen lider under et alvorlig vedlikeholdsetterslep og manglende robusthet mot naturhendelser. Banens kapasitet er sprengt, beredskapen ved kriser er utilstrekkelig, og det er både mangel på lokomotiver og udatert togmateriell. I tillegg er banen fortsatt dieseldrevet – en teknologisk blindvei i en tid hvor bærekraft og det grønne skiftet krever moderne og klimavennlige løsninger.

De gjentatte driftsavbruddene i jernbaneinfrastrukturen og togtrafikken er ikke tilfeldige – de er symptomer på et system i krise.

Dette er ikke lenger enkeltstående hendelser, men et tydelig mønster som avslører et strukturelt svik. Uten raske og målrettede investeringer står vi i fare for et funksjonelt

sammenbrudd med alvorlige konsekvenser for samfunns- og næringsliv. Banen klarer ikke å møte dagens krav – og er fullstendig uforberedt på fremtidens behov.

Nordlandsbanen står nå ved et veiskille: enten tar vi grep, eller så mister vi en livsviktig transportåre.

Ved ekstremvær er det en krevende balansegang mellom å holde Nordlandsbanen i drift og å ivareta sikkerheten, samtidig som stengninger gir store konsekvenser for både samfunn og næringsliv. Restitusjonstiden etter skred, ras og andre hendelser er ofte lang – betydelig lengre enn på vegnettet. Dette medfører hyppigere og mer langvarige driftsavbrudd, og forsterker utfordringen med lav driftsstabilitet ytterligere.

Strategisk mulighetsvindu for raske og kostnadseffektive tiltak

Stengingen av Nordlandsbanen frem til sommeren 2026 gir en unik strategisk mulighet til å fremskynde kritiske vedlikeholdstiltak nord for skredområdet på strekningen Steinkjer–Bodø. Den reduserte togtrafikken skaper optimale rammer for effektiv gjennomføring, med minimale driftsforstyrrelser og betydelige gevinster: lavere kostnader, raskere fremdrift og bedre ressursutnyttelse – til fordel for både regionen og nasjonal transportinfrastruktur.

Satsing på Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er Norges lengste jernbanestrekning og utgjør hele 14 % av landets samlede banelengde. Til tross for banens lengde og nasjonale betydning mottar den uforholdsmessig lave bevilgninger til vedlikehold, fornyelse og kapasitetsøkning sammenlignet med andre baner. Denne lave prioriteringen fra jernbanemyndighetene har skapt en alvorlig situasjon for både driftsstabilitet og kapasitet på Nordlandsbanen.

I revidert statsbudsjett for 2025 ble bevilgningen til fornyelse av jernbanen styrket med 66,8 mill. kr, med en tydelig prioritering av Nordlandsbanen for å bedre driftsstabilitet og sikkerhet. Denne styrkingen var et viktig og nødvendig signal fra Stortinget om økt satsing på Nordlandsbanen.

Det er derfor med stor undring vi registrerer at denne styrkingen ikke videreføres i Bane NORs planer for Nordlandsbanen i 2026. Tvert imot er rammen redusert med godt over 100 mill. kr – til tross for en samlet økning på én mrd. kr til jernbanesektoren samme år. Dette er svært bekymringsfullt, gitt det store og økende vedlikeholdsbehovet og den dokumenterte sårbarheten i infrastrukturen.

Ifølge dokumentet til gjeldende Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP), «Oppdatert forslag til prioriteringer», viser analysen at effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø» oppnår høyest samfunnsøkonomisk lønnsomhet og er samtidig den rimeligste av alle pakkene, med en kostnad på 998 mill. kr. Til tross for dette er det i NTP kun prioritert et nytt kryssningsspor – først etter andre periode av transportplanen.

KVU Green anbefaler at Nordlandsbanen blir den første dieselstrekningen som gjøres utslippsfri. Til tross for denne tydelige anbefalingen er prosessen overraskende ikke fulgt opp av jernbanemyndighetene.

Dette er alvorlig og direkte i strid med:

- Målet om å redusere klimagassutslipp med minst 70-75 % innen 2035, hvor transportsektoren står i dag for over 30 % av klimagassutslippene.
- Nasjonale og regionale mål om økt overføring av persontransport og gods fra veg til bane.
- Ambisjonene i den nasjonale gods- og fjerntogstrategien.
- Forutsetningene i KVU Transportløsninger i Nord-Norge og KVU Nord-Norgebanen, som tydelig legger til grunn at vedlikehold og kapasitetsøkning på både Nordlandsbanen og Ofotbanen må styrkes betydelig.

Målrrettede grep for å styrke driftsstabilitet og kapasitet på Nordlandsbanen

For å sikre en robust og fremtidsrettet Nordlandsbane må følgende tiltak gjennomføres:

- **Betydelig økning i bevilgningene til vedlikehold, sikring og fornyelse på Nordlandsbanen i 2026**, som del av regjeringens samlede økning på én mrd. kr til jernbanesektoren – og som et minimum opprettholdelse av nivået fra 2025.
- **Fremskynding av planlagte vedlikeholdstiltak** fra Bane NOR, herunder svillebytte, dreneringsarbeid og utskifting av stikkrenner på de mest kritiske strekningene.
- **Styrket og målrettet satsing på skred- og rassikringstiltak nord for Trøndelag**, der sårbarheten er størst, for å redusere risikoen for langvarige stengninger og sikre bedre driftsstabilitet.
- **Rask utrulling av ERTMS på Nordlandsbanen**, og som må videreføres som høyeste prioritet i den nye nasjonale signalplan. Nordlandsbanen er lengst fremme i utbyggingsløpet og har de beste forutsetningene for rask ferdigstillelse. Dette gir en unik mulighet til å realisere betydelige samfunnsøkonomiske gevinster – gjennom økt sikkerhet, bedre punktlighet, høyere kapasitet og mer effektiv drift.
- **Prioritert finansiering av kryssningssporet på Saltfjellet**, slik at det kan ferdigstilles før 2030 for å sikre økt kapasitet, bedre regularitet og flere togavganger på Nordlandsbanen. Bane NOR må straks igangsette planlegging og prosjektering av kryssningssporet så snart reguleringsplanen er vedtatt.
- **Helhetlig kriseplan** - Det må umiddelbart utarbeides en konkret og helhetlig kriseplan for håndtering av både nåværende og fremtidige utfordringer på Nordlandsbanen. Planen skal inneholde klart definerte tiltak, tydelig ansvarsfordeling, samt en realistisk finansierings- og tidsplan med milepæler som muliggjør rask iverksetting.

Konkret tilbakemelding – Tiltak, fremdrift og finansiering

Vi ber om svar på følgende spørsmål:

- Hvilke tiltak planlegges for Nordlandsbanen i perioden 2026–2027, og frem mot 2030?
- Hvilket handlingsrom og hvilke prioriteringer Bane NOR kan og vil gjennomføre de kommende to årene?

Vi ber Bane NOR se på muligheten for å øke rammen til Nordlandsbanen i 2026.

Vi stiller gjerne til møte dersom det er ønskelig, og ser frem til en tilbakemelding fra dere snarlig.

Med hilsen

Polarsirkelrådet – Håkon Lund, ordfører i Lurøy og leder av Polarsirkelrådet

Helgelandsrådet – Rune Krutå, ordfører i Vefsn og leder av Helgelandsrådet

Salten Regionråd – Marlen Rendall Berg nestleder Salten Regionråd IPR og ordfører Fauske kommune

Nordland fylkeskommune – Richard Dagsvik, fylkesråd for samferdsel og leder av Jernbaneforum Nord.

Trøndelag fylkeskommune – Guri Heggem, leder av Jernbaneforum Midt-Norge og nestleder Hovedutvalg Samferdsel

Kopi:

Samferdselsdepartementet
Samferdselsministeren
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Jernbanedirektoratet
Jernbanedirektøren
Biskop Gunnerusgate 14
0185 Oslo

Nordlandsbenken på Stortinget

Trønderlagsbenken på Stortinget