

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
138/2026	Fylkesrådet	22.05.2026
071/2026	Fylkestinget	15.06.2026

Høring – Fjerntogstrategi: Jernbanen 2050

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Nordland fylkesting viser til høringen «Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050», og fremmer følgende innspill:

1. Nordland fylkesting slår fast at fjerntogstrategien er mangelfull og bygger på en utilstrekkelig forståelse av fjerntogenes samfunnsmessige og strategiske betydning i nordområdene. Strategien hviler på en selvforsterkende logikk der et lavt ambisjonsnivå svekker togtilbudet, og manglende investeringer brukes til å underbygge et påstått lavt potensial. Dette fører til redusert regional utvikling, svekket bærekraft, dårligere beredskap og samfunnssikkerhet, samt en videre forvitring av togtilbudet i nordområdene.
2. Nordland fylkesting understreker at fjerntogstrategiens manglende anbefaling av tiltak på fjerntogstrekningen Narvik–Stockholm er alvorlig og uakseptabel - særlig i lys av at tilbudet nylig er redusert fra to til én daglig avgang i hver retning. Strekningen er nordområdenes eneste persontogforbindelse til Sverige og videre til Europa, og den har avgjørende strategisk betydning for beredskap og samfunnssikkerhet i nordområdene. Samtidig er strekningen sentral for utviklingen av helårsturisme, næringsutvikling og et tettere grensekryssende samarbeid. Nordland fylkesting krever derfor at staten tar et tydelig og aktivt ansvar, og følger opp strekningen i tett samarbeid med svenske myndigheter gjennom konkrete og forpliktende tiltak som sikrer et styrket, pålitelig og framtidsrettet persontogtilbud mellom Narvik og Stockholm.
3. Nordland fylkesting understreker at fjerntogstrekningen på Nordlandsbanen har en særskilt todelt funksjon som skiller den fra øvrige fjerntogstrekninger. Den fungerer både som en nasjonal langdistanseforbindelse mellom Bodø og Trondheim, og som en sentral korridor som knytter nordområdene til resten av landet. Samtidig utgjør den et viktig regionalt transporttilbud mellom Helgeland-Trondheim og Helgeland-Bodø. Underveismarkedene er sentrale og gjør strekningen viktig for daglige reiser knyttet til fritid, arbeid, utdanning og helse, samt for tilgang til sentrale funksjoner i Bodø og Trondheim. Samtidig har Nordlandsbanen stor strategisk betydning for nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.
4. Nordland fylkesting er dypt bekymret for de vedvarende driftsutfordringene på Nordlandsbanen. Nedetid i infrastrukturen, mangel på lokomotiver og aldrende materiell med lang verkstedstid uten reservekapasitet har svekket tilbudet betydelig. I tillegg kommer omfattende bruk av buss for tog og innstillingen av nattoget siden oktober 2024. Dette har samlet gitt et markant dårligere togtilbud. Det er kritisk å snu utviklingen

- raskt for å styrke kvalitet, regularitet og pålitelighet, gjenopprette publikums tillit og styrke jernbanens konkurransekraft mot veg og luftfart.
5. Nordland fylkesting er sterkt bekymret for at en én-til-én-erstatning med fire nye bimodale fjerntog til Nordlandsbanen, med levering i 2029/2030, vil gi lav operativ robusthet. Uten reservekapasitet blir tilbudet sårbart for tekniske feil, vedlikehold og driftsforstyrrelser, med direkte konsekvenser for rutetilbudet og nasjonal og regional beredskap. Nordland fylkesting krever derfor at staten umiddelbart igangsetter anskaffelse av minst to ekstra fjerntogsett med levering innen 2029/2030.
 6. Nordland fylkesting krever at det midlertidige nødverkstedet i Bodø erstattes med et permanent og fullverdig verksted med tilstrekkelig kapasitet for tyngre vedlikehold av både eksisterende og framtidige togsett på Nordlandsbanen. Dette er en grunnleggende forutsetning for et robust og pålitelig togtilbud, og avgjørende for å ivareta nødvendig beredskap og samfunnssikkerhet.
 7. Nordland fylkesting krever togmateriell med tilstrekkelig sovekapasitet, tilpasset behovene på Nordlandsbanen.
 8. Nordland fylkesting krever at fjerntogbillettprisene settes på et nivå som gjør tog til det mest attraktive transportvalget sammenlignet med alternative reisemåter. Det må samtidig legges bedre til rette for helhetlige billettløsninger, tydelig og pålitelig reiseinformasjon og effektiv håndtering av avvik.
 9. Nordland fylkesting krever en betydelig opptrapping av satsingen på vedlikehold, fornyelse og sikkerhet på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Dette er nødvendig for å styrke driftsstabilitet og pålitelighet og gjenreise tilliten til jernbanen som foretrukket transportform.
 10. Nordland fylkesting krever økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom at ERTMS tas i bruk senest i 2027, og at nytt kryssingsspor på Saltfjellet settes i drift innen 2028. I andre seksårsperiode av NTP 2025–2036 skal minst tre nye kryssingsspor ferdigstilles der de gir størst effekt. Nullutslippsløsninger skal realiseres så tidlig som mulig i samme periode, og utbyggingen av flere kryssingsspor må videreføres fram mot 2040. Dette vil styrke driftsstabiliteten, øke kapasiteten og redusere framføringstidene for både person- og godstog.

Bodø den 22.05.2026

Marianne Dobak Kvensjø
fylkesrådsleder
sign

Richard Dagsvik
fylkesråd for samferdsel
sign

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har sendt fjerntogstrategien på høring. Strategien utgjør et sentralt kunnskapsgrunnlag for Nasjonal transportplan 2029–2040 og analyserer fjerntogets rolle på nasjonale og internasjonale strekninger. Den legger særlig vekt på lange reiser, konkurransen med fly og fjerntogets bidrag til å nå klimamålene og støtte overgangen til et lavutslippssamfunn.

Strategien foreslår tiltak for å sikre og videreutvikle fjerntogets posisjon i dagens marked, styrke tilbudet til eksisterende kundegrupper og gjøre tog mer attraktivt for nye reisende. Analysene bygger blant annet på transportmodellberegninger av reisetid, kapasitet og samfunnsøkonomisk nytte, samt vurderinger av prisvirkemidler i konkurransen mellom tog og fly. For Nordlandsbanen anbefales kun begrensede, kortsiktige tiltak. For strekningen Narvik–Stockholm foreslås det ingen tiltak, med begrunnelse i at den norske delstrekningen

er kort.

Bakgrunn og fakta

Jernbanedirektoratet (JD) har utarbeidet en fjerntogstrategi som gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag for videreutvikling av fjerntogtilbudet i kommende rullering av Nasjonal transportplan 2029–2040.

Strategien kombinerer tiltak for et mer kundeorientert tilbud med anbefalinger om prioriterte infrastrukturinvesteringer for å styrke fjerntogenes konkurransekraft. Analysene bygger blant annet på transportmodellberegninger av redusert reisetid, økt kapasitet og verdsatte tiltak, samt vurderinger av prisvirkemidler i konkurransen mellom tog og fly.

Arbeidet er gjennomført i samarbeid med Statens vegvesen, Avinor, regionale myndigheter og togoperatører, med Bane NOR representert i både prosjekt- og styringsgruppe.

Fjerntogstrategien er nå sendt på høring med frist for innspill 15. juni. Nordland fylkeskommune har fått utsatt fristen, slik at saken kan behandles av Nordland fylkesting.

Jernbanedirektoratet har også utarbeidet en egen godstrategi for jernbanen, som nå er på høring og behandles som en separat sak i fylkestinget i juni.

Medvirkningsråd

Fjerntogstrategirapporten ble ved mottak oversendt til medvirkningsrådene for vurdering og eventuelle innspill til høringsuttalelsen. Det er ikke mottatt innspill.

Problemstilling

Dagens fjerntogtilbud har få avganger og begrenset kapasitet på sporet. I markedet ved endepunktene taper toget tid mot fly, og tilbudet treffer i hovedsak fritidsreisende. Skal fjerntoget bidra til omstilling til et lavutslippssamfunn og bli et reelt alternativ også for arbeidsreiser, må tilbudet styrkes betydelig. Det krever både bedre komfort og reiseopplevelse, kortere reisetid, økt kapasitet og målrettet bruk av prisvirkemidler.

Fjerntogstrategien beskriver hvordan et mer kundeorientert og pålitelig tilbud kan etableres. Strategien omfatter de fire nasjonale fjerntogstrekningene og de fire grensekryssende banene.

Utredningen vurderer tiltak innen blant annet teknologi og materiell, billett- og driftstiltak for sømløse reiser, forbedret komfort og rutetilbud, mer effektiv ruteplanlegging, internasjonalt samarbeid, infrastrukturbygging samt prisvirkemidler.

Analysen viser at kortere reisetid er det viktigste grepet for å øke fjerntogets attraktivitet – og samtidig det mest kostnadskrevende. Prisvirkemidler kan påvirke konkurransen mellom tog, veg og luft, men behovet for slike tiltak avtar etter hvert som togtilbudet forbedres.

Strategien skisserer tre ambisjonsnivåer for fjerntogenes rolle i omstillingen til lavutslippssamfunnet, og viser hvilke effekter, tiltak og virkemidler som kreves på hvert nivå.

- **Ambisjonsnivå 1** skal sikre et pålitelig og kundeorientert fjerntogtilbud på kort sikt, innenfor begrensede investeringsrammer. Tiltakene retter seg mot bedre billettløsninger, sømløse reiser samt økt komfort og bedre tilrettelegging under reisen.
- **Ambisjonsnivå 2** tar sikte på å gjøre fjerntoget relevant for alle kundegrupper. I dag dominerer fritidsreisende, mens flyet preger endepunktmarkedet. Nivået belyser hvilke

tiltak som kreves for å styrke konkurransekraften mot fly og gjøre toget til et reelt alternativ også for tjenestereiser.

- **Ambisjonsnivå 3** viser hva som må til for at tog blir det foretrukne transportmiddelet. Foretrukket betyr her at mer enn halvparten av reisene i endepunktmarkedet skjer med tog. Nivået er analysert for utvalgte strekninger og illustrerer en langsiktig og ambisiøs utvikling.

De prioriterte strekningene i **prioritert rekkefølge** for fjerntogtilbudet

- Oslo-Bergen
- Oslo-Trondheim
- Oslo-Stockholm
- Oslo-Gøteborg/København
- **Trondheim-Bodø**
- Oslo-Kristiansand-Stavanger
- **Narvik–Stockholm / Trondheim–Stockholm via Meråkerbanen**

Reisetiden **mellom Trondheim og Bodø** er lang, noe som begrenser fjerntogets rolle i det samlede transportsystemet. De nye bimodale fjerntogsettene som planlegges levert i 2029/2030, vil på kort sikt øke kapasiteten, og det bør samtidig vurderes materiell med god sovekapasitet. Strekningen har også stor betydning for godstransporten. Prioriteringer av tiltak er derfor nærmere omtalt i godsstrategien for jernbanen, som også behandles i fylkestinget i juni.

Det grensekryssende togtilbudet **mellom Narvik og Stockholm** er vurdert, men den norske delstrekningen er kort. Det foreslås derfor ingen egne tiltak for å styrke fjerntogets rolle på denne strekningen. Videre utvikling av korridoren behandles i stedet gjennom godsstrategien for jernbanen.

Faglig drøfting – alternative løsninger og konsekvenser

Narvik-Stockholm: Fjerntogstrategien foreslår ingen tiltak for å styrke det grensekryssende togtilbudet mellom Narvik og Stockholm, med henvisning til at den norske delstrekningen er kort. Dette er problematisk. Strekningen utgjør nordområdenes eneste persontogforbindelse til Sverige og videre til Europa, og har avgjørende strategisk betydning for beredskap og samfunnssikkerhet i nord. Samtidig er den sentral for utviklingen av reiselivsnæringen, som i økende grad rettes mot helårsturisme, samt for annen næringsutvikling og styrket grensekryssende samarbeid. Mangelen på tiltak framstår som særlig uheldig i lys av at svenske Trafikverket nylig har redusert togtilbudet fra to til én daglig avgang i hver retning.

Bodø-Trondheim: Fjerntogstrekningen på Nordlandsbanen har en tydelig todelt funksjon som både nasjonal langdistanseforbindelse og et sentralt regionalt transporttilbud, og skiller seg dermed fra øvrige fjerntogstrekninger. Trafikken domineres av regionale reiser. I 2024 var Helgeland–Trondheim det største delmarkedet med om lag 96.000 passasjerer, etterfulgt av Trondheim–Bodø og Helgeland–Bodø med rundt 75.000 reisende hver.

Dette understreker fjerntogenes avgjørende betydning for innbyggernes daglige mobilitet, knyttet til fritids- og helsereiser samt reiser i forbindelse med arbeid, utdanning og tjeneste, og for tilgangen til sentrale funksjoner i Bodø og Trondheim. Mange av reisene inngår i lengre reisekjeder som kombinerer Nordlandsbanen og Dovrebanen. Dette synliggjør både Nordlandsbanens sentrale rolle i det nasjonale jernbanesystemet og hvor sårbar sammenhengen mellom landsdelene er ved manglende robusthet og regularitet. Samtidig har Nordlandsbanen, som en sammenhengende transportåre mellom nordområdene og

resten av landet, en særlig strategisk betydning for nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.

Trafikkutviklingen på Nordlandsbanen: I 2024 ble det gjennomført 355.000 passasjerreiser med fjerntog på Nordlandsbanen. Dette er betydelig lavere enn før pandemien, da nærmere 500.000 reisende benyttet tilbudet i 2016 og 468.000 i 2019. Før pandemien var kapasiteten på sovevognene i stor grad fullt utnyttet, med til sammen 120 sengeplasser.

Gjeninnhenting etter pandemien har vært klart svakere på Nordlandsbanen enn på øvrige fjerntogstrekninger. Dette skyldes langvarige driftsutfordringer i togtilbudet, ikke manglende etterspørsel etter togreiser.

Det ordinære persontogtilbudet: Før de omfattende driftsavbruddene på Nordlandsbanen de senere årene, besto fjerntogtilbudet av ett dagtog og ett kveld-/nattog med sovevogner i hver retning mellom Trondheim og Bodø. I tillegg omfattet tilbudet regiontog med én daglig avgang mellom Trondheim og Mo i Rana, to daglige avganger mellom Mosjøen og Bodø, samt Saltenpendelen med fem daglige avganger mellom Bodø og Rognan og to avganger mellom Bodø og Fauske.

Reisetiden var om lag ti timer mellom Trondheim og Bodø, rundt sju timer mellom Trondheim og Mo i Rana, om lag fire timer mellom Mosjøen og Bodø og om lag én time mellom Bodø og Rognan. Samlet ga dette et helhetlig langdistansetilbud og et viktig regionalt transportgrunnlag langs hele strekningen.

Konkurrerende transportmidler til tog: Med bil er avstanden mellom Trondheim og Bodø om lag 70 mil, med en reisetid på nærmere ti timer. Strekningen Trondheim–Mo i Rana er rundt 50 mil og tar i underkant av sju timer, mens Bodø–Mosjøen er cirka 35 mil med en kjøretid på litt over fire timer. Samlet sett er bilen noe raskere enn tog på strekningene Trondheim–Bodø og Trondheim–Mo i Rana. På delstrekningen Bodø–Mosjøen er toget derimot raskere enn bil.

I tillegg til lufthavnene i Trondheim og Bodø betjenes Helgeland av de regionale lufthavnene i Mo i Rana, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Både endepunktsmarkedet Trondheim–Bodø og de viktigste underveismarkedene langs Nordlandsbanen møter dermed konkurranse fra luftfarten. Flytilbudet på kortbanenettet er imidlertid preget av begrenset kapasitet, lav frekvens, lite attraktive rutetider og tidvis svak regularitet ved enkelte lufthavner. Dette fører raskt til fulle fly, redusert forutsigbarhet i reiseplanleggingen og en samlet konkurransekraft, som i praksis er svakere enn et robust og kapasitetssterkt togtilbud.

Fra Bodø tilbys flyforbindelser til og fra Trondheim med Widerøe (tre daglige avganger) og SAS (to daglige avganger), samt til og fra Oslo med Norwegian (tre daglige avganger) og SAS (fem daglige avganger). Flytilbudet på Helgeland er i hovedsak basert på statlig kjøp av regionale flyruter (FOT) og opereres av Widerøe. I Mosjøen og Sandnessjøen går det to daglige avganger til og fra Bodø og tre daglige avganger til og fra Trondheim. I Mo i Rana tilbys tre daglige avganger til og fra Bodø og fire daglige avganger til og fra Trondheim.

Avinor er i gang med bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana, med planlagt ferdigstilling i 2027. Den nye lufthavnen får en lengre rullebane enn dagens lufthavner på Helgeland, noe som åpner for større flytyper og et mulig endret rutetilbud. Samtidig har Stortinget lagt til grunn at utbyggingen ikke skal føre til nedleggelse av øvrige lufthavner i regionen.

Fylkesrådets vurderinger og konklusjon

Et strategisk blindspor: Fjerntogstrategiens fravær av tiltak på strekningen **Narvik–Stockholm** reflekterer en snever nasjonal tilnærming, der formelle og tekniske kriterier gis forrang framfor reell strategisk betydning. Når lengden på den norske jernbanestrekningen tillegges større vekt enn hensynet til beredskap, mobilitet og internasjonal tilknytning i Norden, framstår begrunnelsen som lite treffsikker og svak i et helhetlig samfunnsperspektiv.

Konsekvensene er betydelige. For samfunnet innebærer dette redusert tilgjengelighet, svekket beredskap og samfunnssikkerhet, samt lavere regional utviklingskraft. For næringslivet, særlig reiselivsnæringen, fører det til svekket markedsadgang og reduserte vekstmuligheter. I et nordområdepolitisk perspektiv undergraver denne tilnærmingen både målet om styrket grensekryssende samarbeid og ambisjonen om en mer helhetlig og framtidsrettet nordisk transportpolitikk.

En strategi som låser Nordlandsbanen til forvitring: Fjerntogstrategien legger til grunn at Nordlandsbanen kun skal tilføres kortsiktige minimumstiltak på laveste ambisjonsnivå (nivå 1). Begrunnelsen er lange reisetider, konkurranse fra fly og et antatt lavt trafikkgrunnlag, som samlet vurderes å gi svakt samfunnsøkonomisk grunnlag for større investeringer. Denne tilnærmingen bygger på en snever og lite treffsikker forståelse av jernbanens faktiske rolle og verdi i nordområdene.

Strategien er preget av en selvforsterkende logikk. Når ambisjonsnivået settes på et minimum, svekkes også forutsetningene for økt etterspørsel, bedre frekvens og videre utvikling av togtilbudet. Manglende investeringer brukes deretter som bevis for at potensialet er lavt. Slik snevres handlingsrommet inn for regional utvikling, bærekraftig transport, beredskap og samfunnssikkerhet. Dette er ikke et nøytralt fravær av prioritering, men et aktivt politisk valg som i praksis innebærer aksept for videre forvitring av togtilbudet i nordområdene.

Strategien erkjenner riktignok at Nordlandsbanen har en todelt funksjon – både som nasjonal langdistanseforbindelse og som et sentralt regionalt transporttilbud – og slår fast at strekningen skiller seg tydelig fra øvrige fjerntogstrekninger. Nettopp denne erkjennelsen burde ha utløst et høyere ambisjonsnivå og en annen prioriteringslogikk. I stedet stopper strategien ved beskrivelsen. Særtrekkene registreres, men følges ikke opp med tilstrekkelige tiltak, investeringer eller tydelige målsettinger.

Skal fjerntogstrategien fungere som et reelt verktøy for å binde landet sammen, må den ta inn over seg at jernbanens rolle i nordområdene er grunnleggende annerledes enn i mer sentrale deler av landet.

En strategi som ikke bygger på disse premissene, risikerer å svekke – snarere enn å styrke – regional utvikling i nordområdene. Innbyggernes største mobilitetsutfordringer er lange avstander, begrensede transportalternativer, krevende klimatiske forhold, lav redundans i transportsystemet og tiår med mangelfullt vedlikehold av infrastrukturen. Dette har undergravd driftsstabiliteten og gjort kollektivtilbudet lite robust. Når Nordlandsbanen likevel vurderes etter samme logikk som høytrafikkerte strekninger på Østlandet, der fly utpekes som togtransportens viktigste konkurrent, blir resultatet både faglig utilstrekkelig og politisk feil – og et tydelig uttrykk for en nasjonal politikk som fortsatt betrakter nord gjennom sørnorske briller.

Et trafikkgrunnlag bygget på svikt – ikke potensial: Strategien legger til grunn et årlig passasjertall på om lag 300.000 reisende på Nordlandsbanens fjerntogstrekning. Det

redegjøres imidlertid verken for trafikkutviklingen i årene før pandemien – da passasjertallet var nærmere 500.000 – eller for de ekstraordinære og langvarige driftsutfordringene togtilbudet har vært utsatt for i etterkant.

Trafikkgrunnlaget som benyttes, reflekterer dermed ikke faktisk etterspørsel, men konsekvensene av vedvarende driftssvikt. Gjentatte toginnstillinger over lange perioder, mangel på lokomotiver og bruk av aldrende og lite kundevennlig materiell har over tid ført til hyppige driftsavbrudd og omfattende bruk av buss for tog. Dette har systematisk svekket tilbudets attraktivitet og undergravd publikums tillit til jernbanen som transportform. Dagens trafikknivå er derfor ikke et uttrykk for Nordlandsbanens reelle potensial, men et resultat av et togtilbud som over tid er bygget ned – både operativt og politisk.

Når etterspørselen analyseres innenfor slike rammevilkår, blir konklusjonen nærmest gitt: Lav trafikk brukes til å legitimere lave ambisjoner, som igjen bidrar til ytterligere svekkelse av tilbudet. Strategien låser dermed politikken i en negativ spiral, der manglende investeringer fremstilles som en konsekvens av lav etterspørsel, men i realiteten er en vesentlig årsak til den.

Et betydelig, men undervurdert potensial for trafikkvekst: Strategien undervurderer systematisk Nordlandsbanens samlede potensial, også innen reiseliv og opplevelsesbasert transport. Togreisen går gjennom noen av Norges mest spektakulære landskap – fra kyst og fjorder til fjell og nasjonalparker – og krysser Polarsirkelen, et reisemål med høy internasjonal attraktivitet. Kombinasjonen av midnattssol, nordlys og store sammenhengende naturområder gir et utgangspunkt som få europeiske togstrekninger kan måle seg med.

Med stabil drift, moderne togmateriell og en mer offensiv utvikling av både tilbud og markedsføring kan Nordlandsbanen bli en internasjonalt attraktiv reiseopplevelse. Det vil styrke reiselivsnæringen, forlenge sesongene, spre besøksstrømmene og gi et reelt, klimavennlig alternativ til fly og bil. Å la dette potensialet forbli uutnyttet er ikke verdinøytralt, men et aktivt valg om å gi avkall på betydelig og bærekraftig verdiskaping i Nord-Norge.

En akutt og systemisk materiellkrise: Togmateriellet på Nordlandsbanen har over lang tid vært drevet langt utover det som kan anses som forsvarlige rammer, som følge av vedvarende politisk prioriteringssvikt. Et fjerntogtilbud basert på fire diesellokomotiver fra 1981, uten reell reservekapasitet, representerer ikke robust drift, men et høyrisikoregime der økt vedlikeholdsbehov eller tekniske feil raskt kan lamme hele tilbudet. Toginnstillinger er derfor ikke enkeltstående avvik, men strukturelle konsekvenser av manglende styring og gjentatte utsettelse fra sentrale jernbanemyndigheter.

Midlertidige løsninger gjennom innleie av lokomotiver, som først får full effekt mot slutten av 2020-tallet, bidrar til å forlenge usikkerheten snarere enn å løse de grunnleggende problemene. Samtidig viderefører den planlagte én-til-én-erstatningen med nye bimodale fjerntog, med levering i 2029–2030, den samme strukturelle sårbarheten. Når en hel landsdel med få og sårbare transportalternativer etterlates med et permanent skjørt togtilbud, undergraves tilliten til nasjonale prioriteringer og statens evne til å sikre et likeverdig transportsystem.

Manglende verksted- og beredskapskapasitet – et strukturelt problem: Kvikkleireskredet ved Nesvatnet i august 2025 avdekket en grunnleggende strukturell svikt i jernbanesystemet. All kapasitet for tungt vedlikehold var samlet på Marienborg i sørenden av banen, uten reell beredskap ved brudd i infrastrukturen. Da banen ble stengt, mistet togene nord for skredområdet umiddelbar tilgang til verksted, og trafikken måtte i praksis innstilles. Dette var

ikke en ekstraordinær hendelse, men et varslet sammenbrudd i et system uten geografisk redundans.

Det midlertidige nødverkstedet i Bodø, som åpnet i februar i år og er basert på innleid utstyr i en leid plashall, fremstår som improvisasjon snarere enn reell beredskap. Uten permanent og fullverdig regional verkstedkapasitet i nordenden, mangler Nordlandsbanen evne til å håndtere kriser på en forsvarlig måte. Erfaringene viser at dette ikke bare rammer togdriften, men også svekker samfunnssikkerheten og beredskapen i hele Nord-Norge. Når ett enkelt skred kan slå ut hele Nordlandsbanen, er det ikke naturen som svikter, men prioriteringene fra sentrale jernbanemyndigheter.

Behov for et tydelig statlig ansvar: Dette handler ikke bare om tog, infrastruktur eller strategidokumenter, men om hvilken verdi nordområdene faktisk tillegges i nasjonal politikk. Å akseptere lave ambisjoner og tekniske bortforklaringer for Nordlandsbanen og Ofotbanen er et bevisst politisk valg som svekker bosetting, næringsutvikling, verdiskaping og beredskap – og dermed også statens evne til å utøve suverenitet i nordområdene i en tid der den strategiske betydningen av nord øker.

En fjerntogstrategi som skal binde landet sammen, kan ikke bygges på sørnorske premisser alene. Skal nord rustes for fremtiden, må transportsystemene utvikles ut fra strategisk betydning og helhetlige samfunnshensyn – også der tradisjonelle trafikkmodeller og samfunnsøkonomiske beregningsmetoder kommer til kort.

Økonomiske konsekvenser av innstillingen

Saken har ingen økonomiske eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Andre konsekvenser

Dersom fjerntogstrategien følges opp med tilstrekkelige og konkrete tiltak innen infrastruktur, togmateriell og togtilbud, vil det styrke mobiliteten i Nordland og redusere klimagassutslippene.

22.05.2026 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Nordland fylkesting viser til høringen «Fjerntogstrategi – Jernbanen 2050», og fremmer følgende innspill:

1. Nordland fylkesting slår fast at fjerntogstrategien er mangelfull og bygger på en utilstrekkelig forståelse av fjerntogenes samfunnsmessige og strategiske betydning i nordområdene. Strategien hviler på en selvforsterkende logikk der et lavt ambisjonsnivå svekker togtilbudet, og manglende investeringer brukes til å underbygge et påstått lavt potensial. Dette fører til redusert regional utvikling, svekket bærekraft, dårligere beredskap og samfunnssikkerhet, samt en videre

- forvitring av togtilbudet i nordområdene.
2. Nordland fylkekesting understreker at fjerntogstrategiens manglende anbefaling av tiltak på fjerntogstrekningen Narvik–Stockholm er alvorlig og uakseptabel - særlig i lys av at tilbudet nylig er redusert fra to til én daglig avgang i hver retning. Strekningen er nordområdenes eneste persontogforbindelse til Sverige og videre til Europa, og den har avgjørende strategisk betydning for beredskap og samfunnssikkerhet i nordområdene. Samtidig er strekningen sentral for utviklingen av helårsturisme, næringsutvikling og et tettere grensekryssende samarbeid. Nordland fylkekesting krever derfor at staten tar et tydelig og aktivt ansvar, og følger opp strekningen i tett samarbeid med svenske myndigheter gjennom konkrete og forpliktende tiltak som sikrer et styrket, pålitelig og framtidsrettet persontogtilbud mellom Narvik og Stockholm.
 3. Nordland fylkekesting understreker at fjerntogstrekningen på Nordlandsbanen har en særskilt todelt funksjon som skiller den fra øvrige fjerntogstrekninger. Den fungerer både som en nasjonal langdistanseforbindelse mellom Bodø og Trondheim, og som en sentral korridor som knytter nordområdene til resten av landet. Samtidig utgjør den et viktig regionalt transporttilbud mellom Helgeland-Trondheim og Helgeland-Bodø. Underveismarkedene er sentrale og gjør strekningen viktig for daglige reiser knyttet til fritid, arbeid, utdanning og helse, samt for tilgang til sentrale funksjoner i Bodø og Trondheim. Samtidig har Nordlandsbanen stor strategisk betydning for nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.
 4. Nordland fylkekesting er dypt bekymret for de vedvarende driftsutfordringene på Nordlandsbanen. Nedetid i infrastrukturen, mangel på lokomotiver og aldrende materiell med lang verkstedstid uten reservekapasitet har svekket tilbudet betydelig. I tillegg kommer omfattende bruk av buss for tog og innstillingen av nattoget siden oktober 2024. Dette har samlet gitt et markant dårligere togtilbud. Det er kritisk å snu utviklingen raskt for å styrke kvalitet, regularitet og pålitelighet, gjenopprette publikums tillit og styrke jernbanens konkurransekraft mot veg og luftfart.
 5. Nordland fylkekesting er sterkt bekymret for at en én-til-én-erstatning med fire nye bimodale fjerntog til Nordlandsbanen, med levering i 2029/2030, vil gi lav operativ robusthet. Uten reservekapasitet blir tilbudet sårbart for tekniske feil, vedlikehold og driftsforstyrrelser, med direkte konsekvenser for rutetilbudet og nasjonal og regional beredskap. Nordland fylkekesting krever derfor at staten umiddelbart igangsetter anskaffelse av minst to ekstra fjerntogsett med levering innen 2029/2030.
 6. Nordland fylkekesting krever at det midlertidige nødverkstedet i Bodø erstattes med et permanent og fullverdig verksted med tilstrekkelig kapasitet for tyngre vedlikehold av både eksisterende og framtidige togsett på Nordlandsbanen. Dette er en grunnleggende forutsetning for et robust og pålitelig togtilbud, og avgjørende for å ivareta nødvendig beredskap og samfunnssikkerhet.
 7. Nordland fylkekesting krever togmateriell med tilstrekkelig sovekapasitet, tilpasset behovene på Nordlandsbanen.
 8. Nordland fylkekesting krever at fjerntogbillettprisene settes på et nivå som gjør tog til det mest attraktive transportvalget sammenlignet med alternative reisemåter. Det må samtidig legges bedre til rette for helhetlige billettløsninger, tydelig og pålitelig reiseinformasjon og effektiv håndtering av avvik.
 9. Nordland fylkekesting krever en betydelig opptrapping av satsingen på vedlikehold, fornyelse og sikkerhet på Nordlandsbanen og Ofotbanen. Dette er nødvendig for å styrke driftsstabilitet og pålitelighet og gjenreise tilliten til jernbanen som foretrukket transportform.
 10. Nordland fylkekesting krever økt kapasitet på Nordlandsbanen gjennom at ERTMS tas i bruk senest i 2027, og at nytt kryssingsspor på Saltfjellet settes i drift innen 2028. I andre seksårsperiode av NTP 2025–2036 skal minst tre nye kryssingsspor ferdigstilles der de gir størst effekt. Nullutslippsløsninger skal realiseres så tidlig som mulig i samme periode, og utbyggingen av flere kryssingsspor må videreføres

fram mot 2040. Dette vil styrke driftsstabiliteten, øke kapasiteten og redusere framføringstidene for både person- og godstog.

Vedlegg

Tittel

Fjerntogstrategi - høring - høringsfrist 15.06.2026
Fjerntogstrategi

DokID

2001851
2019447