

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
139/2026	Fylkesrådet	22.05.2026
072/2026	Fylkestinget	15.06.2026

Høring – Godsstrategi for jernbanen: Jernbanens rolle i transportsystemet i et 2050-perspektiv

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Nordland fylkesting viser til høringen «Godsstrategi for jernbanen – jernbanens rolle i transportsystemet i et 2050perspektiv», og fremmer følgende innspill:

1. Nordland fylkesting støtter godsstrategiens tydelige plassering av jernbanen i det framtidige godstransportsystemet fram mot 2050. Jernbanens fortrinn ligger i effektive, klimavennlige og energieffektive transporter av store volumer over lange avstander.
2. Nordland fylkesting slår fast at strategien grunnleggende svikter i ambisjonsnivå og utviklingstakt for Nordlandsbanen og Ofotbanen, og at dette direkte undergraver målene om effektiv godstransport og bærekraftig næringsutvikling i nordområdene.
3. Nordland fylkesting fastslår at Nordlandsbanen og Ofotbanen utgjør kritisk infrastruktur for bosetting, næringsutvikling, eksport, oppnåelse av klimamål samt nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.
4. Nordland fylkesting understreker at det sivile og militære transportsystemet utgjør en integrert del av totalforsvaret. Manglende robusthet og kapasitet i den sivile infrastrukturen vil direkte redusere Forsvarets operative evne i fred, krise og væpnet konflikt. I en stadig mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon, forsterket av Sveriges og Finlands NATO-medlemskap, har Ofotbanen og Nordlandsbanen fått økt strategisk betydning som vest-øst- og sør-nord-korridorer. Nordland fylkesting understreker at Ofotbanen og Nordlandsbanen må forvaltes som kritisk sikkerhetsinfrastruktur. Dette forutsetter tilstrekkelig robusthet, tilgjengelighet og kapasitet til å dekke både nasjonale og allierte behov i fred, krise og væpnet konflikt.
5. Nordland fylkesting konstaterer at jernbaneinfrastrukturen i nord over lang tid har vært systematisk underprioritert og dermed alvorlig svekket. Store vedlikeholdsetterslep, lav fornyelses- og investeringstakt, utilstrekkelige sikkerhetstiltak, kraftig redusert driftsstabilitet, manglende kapasitet, lange framføringstider og fortsatt dieseldrift på Nordlandsbanen preger situasjonen. Samlet utgjør dette en alvorlig trussel mot regularitet, sikker drift og tilliten til jernbanen som en pålitelig transportåre.
6. Nordland fylkesting viser til at Nordlandsbanen de siste fem årene i gjennomsnitt har mottatt 4,8 % og Ofotbanen 1,7 % av de samlede årlige nasjonale bevilgningene til jernbaneinfrastruktur, til tross for at strekningene samlet utgjør om lag 10 % av jernbanenettet. Dette står i skarp kontrast til nordområdenes betydning for landet som helhet, med over 10 % av fastlandseksporten, 42 % av lakseproduksjonen, 9 % av befolkningen, samt en betydelig nasjonal rolle innen beredskap og sikkerhet.

7. 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.
8. Nordland fylkesting krever at kryssingssporene Søsterbekk, Horisontalen og Katterat, samt oppgradering til 32,5 tonns aksellast på Ofotbanen, gjennomføres raskt og senest innen første seksårsperiode i NTP 2025–2036. Videre krever fylkestinget snarlig oppstart av prosjektering for dobbeltspor på hele Ofotbanen, med ferdigstillelse i andre seksårsperiode.
9. Nordland fylkesting krever 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, utbygging av flere kryssingsspor videreføres fram mot 2040, og terminalkapasiteten sikres i takt med utviklingen i godstransporten, inkludert effektive overganger mellom transportformer. Nordland fylkesting understreker behovet for en rask løsning for effektiv omlasting mellom sjø og tog i Bodø, som en forutsetning for utvikling av nullutslipps godssjørute Bodø–Tromsø.
10. Nordland fylkesting ber om at godsstrategien prioriterer en egen målrettet satsing på togtransport av tidskritisk fersk sjømat, med mål om å overføre mer gods fra veg til bane og styrke sjømatnæringens konkurransekraft som Norges største og raskest voksende fastlandseksportnæring. Satsingen skal sikre effektive overganger mellom transportformer, sammenhengende og robuste kjølekjeder, tilstrekkelig frekvens og tilpassede rutetider, samt høy kapasitet, regularitet og forutsigbarhet i en bærekraftig logistikk fra kyst til marked.

Bodø den 22.05.2026

Marianne Dobak Kvensjø
fylkesrådsleder
sign

Richard Dagsvik
fylkesråd for samferdsel
sign

Sammendrag

Jernbanedirektoratet har sendt godsstrategi for jernbanen på høring. Godsstrategien beskriver jernbanens rolle i godstransportssystemet **fram mot 2050** og hvilket nivå av infrastruktur og kapasitet som trengs i de ulike transportkorridorene. Jernbanens styrke ligger i transport av store volumer over lange avstander – særlig i kombitrafikk mellom de største byene, samt i malm- og tømmertransport. Prioriterte tiltak i NTP 2025–2036 gir ifølge strategien et godt utgangspunkt for å møte framtidig etterspørsel, men flere korridorer vil kreve ytterligere tiltak fram mot 2050.

Tiltaksbehovet varierer mellom korridorene. **Oslo–Narvik** og Oslo–Gøteborg vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet innenfor eksisterende NTP-tiltak. For strekningen **Trondheim–Bodø** trengs tiltak utover gjeldende NTP fram mot 2050, mens kunnskapsgrunnlaget anses som tilstrekkelig gjennom **KVU Nord-Norgebanen** og **KVU Green**. Korridorene Oslo–Trondheim, Oslo–Bergen og Oslo–Stavanger krever tiltak utover gjeldende NTP og videre utredning. Rapporten viser hvor nye tiltak er nødvendige, og hvor kunnskapsgrunnlaget må styrkes.

Strategien anbefaler å gjennomføre pågående og prioriterte effektpakker – helhetlige tiltak som samlet skal sikre tilstrekkelig kapasitet og kvalitet i jernbanesystemet. I tillegg foreslås trinnvise kapasitetsøkninger og justeringer i terminalstrukturen. Samtidig understrekes jernbanens kritiske rolle for nasjonal beredskap, særlig i korridorer med stor militær og sivil

betydning.

Bakgrunn og fakta

Jernbanedirektoratet (JD) har utarbeidet en langsiktig godsstrategi fram mot 2050, som er på høring fra midten av april til midten av juni. Strategien vurderer jernbanens rolle i det framtidige transportsystemet og behovet for tilrettelegging i sentrale transportkorridorer.

Strategien er utarbeidet i samarbeid med Bane NOR og en bred referansegruppe bestående av operatører (som utfører selve transporten), samlastere (selskaper som tilbyr dør-til-dør-transportløsninger) og vareeiere (som eier godset som skal transporteres) – aktører som dekker hele verdikjeden i godstransporten.

Strategien er strukturert rundt fire hovedområder: **infrastruktur og kapasitet, marked og rammebetingelser, samfunnssikkerhet og beredskap**, samt **teknologi**.

Godstransport på jernbane har allerede lave klimagassutslipp. I Norge går rundt 80 % av jernbanetransporten utslippsfritt med fornybar kraft, og jernbanen er den mest energieffektive formen for landtransport. Kombinasjonen av høy kapasitet og lave framføringskostnader gjør jernbanen særlig egnet for store volumer over lange avstander – en styrke som også er sentral for sikkerhet og beredskap. Jernbanen vil derfor ha en nøkkelrolle i omstillingen til lavutslippssamfunnet, i en framtid med økt etterspørsel etter fornybar kraft og strengere krav til beredskap.

Godsstrategien er nå sendt på høring med frist for innspill 15. juni. Nordland fylkeskommune har fått utsatt fristen, slik at saken kan behandles i fylkestinget 17. juni.

Involvering: Rapporten om godsstrategi for jernbane ble ved mottak oversendt Avdeling for samfunnsutvikling for vurdering og eventuelle innspill til høringsuttalelsen. Det er ikke mottatt innspill.

Medvirkningsråd

Rapporten om godsstrategi for jernbane ble ved mottak oversendt medvirkningsrådene for vurdering og eventuelle innspill til høringsuttalelsen. Det er ikke mottatt innspill.

Problemstilling

JD sin godsstrategi vurderer hvordan jernbanen kan dekke framtidige behov for godstransport fram mot 2050. Strategien fastslår at tiltakene i NTP 2025–2036 gir et godt utgangspunkt for videre utvikling. Samtidig peker den på behov for ytterligere kapasitetsøkende tiltak i flere korridorer for å sikre et robust, effektivt og beredskapsmessig forsvarlig transportsystem.

For jernbanekorridorene av særlig betydning for Nord-Norge framhever strategien blant annet følgende:

Nordlandsbanen:

- Nordlandsbanen har en sterk konkurranseposisjon mot veg, blant annet som følge av lange transportavstander og betydelige volumer i kombitrafikken, der flere transportformer inngår i samme transportkjede.
- Forventet vekst innen sjømat- og industrinæringene vil øke behovet for kapasitet på strekningen.
- Påbegynte og planlagte tiltak, inkludert anbefalinger fra KVVU GREEN om teknologivalg

for reduksjon av klimagassutslipp fra jernbane, bør gjennomføres.

- Fram mot 2050 er det behov for en ny effektpakke for kombigods mellom Trondheim og Bodø, i tråd med anbefalingene i KVV Nord-Norgebanen.
- Det anbefales også å tilpasse Bodø terminal for å legge til rette for bedre og mer effektive overganger mellom sjøtransport og bane, særlig i lys av planene om en ny nullutslipps sjørute med daglige avganger i begge retninger mellom Bodø og Harstad.

Ofofbanen:

- Ofofbanen er Norges mest trafikkerte godsbane målt i tonn, i hovedsak som følge av den omfattende malmtransporten.
- Korridoren Oslo–Narvik via Sverige og Ofofbanen vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet fram mot 2050, forutsatt at pågående og prioriterte tiltak i NTP gjennomføres.
- Strategien anbefaler å fullføre alle planlagte og igangsatte kapasitetsøkende tiltak på strekningen.
- Det er betydelig overlapp mellom sivile og militære transportbehov, og Ofofbanen er utpekt som en av de viktigste vest–øst-korridorene for militær mobilitet i Norge og Norden.

Faglig drøfting – alternative løsninger og konsekvenser

Store volumer over lange avstander: Godsstrategirapporten dokumenterer at jernbanen er særlig effektiv for transport av store godsvolumer over lange avstander, spesielt innen forbruksvarer, sjømat, industrigods og mineraler. Disse varestrømmene er grunnleggende for det eksportrettede næringslivet i Nord-Norge, som kjennetegnes av lange avstander, lange framføringstider, høye volumer, få alternative transportløsninger og lav redundans i transportsystemet. En robust og konkurransedyktig jernbane er derfor avgjørende for sikker markedsadgang, verdiskaping og regional konkurransekraft.

Verdiskaping i nord: Nord-Norge sto i 2025 for 10,6 % av Norges samlede fastlandseksport, hvor Nordland alene bidro med nær to tredeler av eksportverdien. Fylket har over tid hatt sterkere verdiskapingsvekst enn landsgjennomsnittet, og i 2024 lå veksten 8 % over nasjonalt snitt. Eksportverdien har mer enn tredoblet seg siden 2009 og nådde 50,6 mrd. kr i 2025. Sjømat utgjorde 60 % av eksporten, mens prosessindustri og annen industri sto for 35 %. Disse varegruppene representerer samlet om lag 95 % av Nordlands eksportverdi.

I 2024 var norsk lakseproduksjon om lag 1,65 mill. tonn, hvor 42 % ble produsert i Nord-Norge. Nordland sto alene for over halvparten av volumet i landsdelen. Transportert på veg tilsvarer dette mer enn 31.000 årlige lastebiltransporter med fersk laks fra slakteriene i nord. Ett fullastet godstog kan erstatte 25–30 lastebiler og betjenes av én lokfører. Dette illustrerer et betydelig potensial for overføring av gods fra veg til bane – et potensial som blir stadig viktigere i møte med økende mangel på lastebilsjåførere, framkommelighetsutfordringer på vegnettet og skjerpede krav til utslippskutt.

Tilstanden på Nordlandsbanen: Nordlandsbanen står ved et strategisk veiskille. Et økende vedlikeholdsetterslep, lav fornyelsestakt, manglende sikkerhetstiltak og aldrende infrastruktur har over tid svekket banens robusthet og motstandskraft mot skred, ras, flom og mer ekstremvær. Dette har resultert i hyppigere driftsforstyrrelser, lavere punktlighet og økt risiko for alvorlige hendelser.

Godstrafikken ble doblet fra 2020 til 2022, fra to til fire tog i hver retning per døgn. Mangelen på tilstrekkelig lange og hensiktsmessige plasserte krysningsspor førte til at Bane NOR i 2022 erklærte Nordlandsbanen overbelastet på ubestemt tid. Resultatet er et reelt kapasitetslokk

som stopper videre vekst i både gods- og persontrafikken – til tross for dokumentert etterspørsel.

Tilstanden på Ofotbanen: Ofotbanen opererer under svært krevende klimatiske og topografiske forhold, kombinert med høy trafikkbelastning og noen av verdens tyngste malmtog. Dette medfører betydelig slitasje på sporet, svekker driftsstabiliteten og begrenser aksellasten. Samtidig har banen lav motstandskraft mot flom, skred, ras og mer hyppige ekstremværhendelser.

Banen har vesentlig lavere punktlighet og oppetid enn øvrige jernbanestrekninger. Avhengigheten av både Malmbanen, svensk jernbaneinfrastruktur og Kongsvingerbanen gjør transportkorridoren særlig sårbar, og en betydelig andel av trafikkavvikene oppstår på svensk side. Samlet sett er kapasiteten presset til bristepunktet, med strukturelle flaskehalsen som begrenser trafikkvekst og gjør nødvendig vedlikehold krevende å gjennomføre uten omfattende driftsforstyrrelser.

Lav satsing på strategisk viktige jernbanestrekninger: Nordlandsbanen (726 km) og Ofotbanen (42 km) utgjør samlet om lag 10 % av det norske jernbanenettet. Ofotbanen er elektrifisert, mens Nordlandsbanen er én av kun fire gjenværende dieseldrevne strekninger og landets lengste ikke-elektrifiserte jernbane. Samtidig pågår det arbeid med elektrifisering på delstrekningen Trondheim–Stjørdal.

Jernbanen i Norge har et vedlikeholdsetterslep på om lag 35 mrd. kr, og dagens bevilgninger er ikke tilstrekkelige til å stanse forfallet eller redusere etterslepet.

Fylkeskommunen har fortsatt ikke mottatt en samlet oversikt fra Bane NOR over vedlikeholdsetterslepet på jernbanene i nord. Samtidig er det sterke indikasjoner på at etterslepet er uforholdsmessig høyt og langt overstiger det banenes samlede lengdeandel på om lag 10 % skulle tilsi. Det reelle vedlikeholdsbehovet ligger dermed trolig langt over dagens bevilgningsnivå – flere ganger høyere enn de årlige rammene.

Tall fylkeskommunen har innhentet fra Bane NOR viser at den samlede satsingen på Nordlandsbanen de siste fem årene i gjennomsnitt har vært 1,118 mrd. kr per år i løpende priser. Dette tilsvarer 4,8 % av de samlede nasjonale jernbanebevilgningene i perioden. For Ofotbanen har den årlige satsingen i samme periode i snitt vært 404 mill. kr, tilsvarende en gjennomsnittlig andel på 1,7 %.

Tabellen nedenfor gir en nærmere oversikt over hvordan bevilgningene fordeler seg på vedlikehold, fornyelse og investeringer.

Formål	Nordlandsbanen		Ofotbanen	
	Snitt årlig, mill. kr	Andel nasjonalt	Snitt årlig, mill. kr	Andel nasjonalt
Vedlikehold	160	6,0 %	74	2,7 %
Fornyelse	237	5,4 %	114	2,4 %
Investeringer	719	4,5 %	215	1,3 %

Alvorlige enkelthendelser med store trafikale konsekvenser: De siste årene har flere alvorlige enkelthendelser ført til hyppige og langvarige stengninger av jernbanen. Oversikten nedenfor viser de mest alvorlige hendelsene, som har hatt stor betydning for både gods- og

persontransporten til og fra Nord-Norge.

Banestrekning	Hendelse	Tidspunkt
Dovrebanen	Kollaps av Randklev bru	Delvis stengt fra 07.08.2023 til 20.05.2024.
Dovrebanen	Isdannelse på Otta bru	21.01.2025 til 04.04.2025
Ofofbanen / Malmabanen	Avsporing på svensk side	Delvis stengt fra 17.12.2023 til 20.02.2024
Nordlandsbanen	Ras førte til avsporing av persontog ved Bjerka	24.10.2024 til 29.11.2024
Nordlandsbanen	Ras mellom Majavatn og Mosjøen	13.01.2025 til 24.01.2025
Nordlandsbanen	Kvikkleirsked ved Nesvantet ved Levanger	30.08.2025 til forventet juni 2026

I tillegg til disse enkelthendelsene har en rekke mindre, men gjentakende driftsavbrudd samlet sett svekket forutsigbarheten og redusert tilgjengelig kapasitet i jernbanesystemet. Når jernbanen stenges, tvinges godset over på veg, ofte i situasjoner med begrenset lastebilkapasitet. Dette medfører høyere kostnader, lengre transporttider og økt belastning på et allerede sårbart vegnett. Konsekvensene er økte utslipp, svekket trafiksikkerhet og redusert tillit til jernbanen som en stabil og konkurransedyktig transportløsning.

Nasjonal transportplan 2025-2036: I andre seksårsperiode er det prioritert 300 mill. kr til nytt kryssingsspor på Saltfjellet på Nordlandsbanen. Tiltaket vil øke kapasiteten fra fire til fem godstog per døgn i hver retning. Videre er det avsatt 5,1 mrd. kr til utslippskutt på de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene Nordlandsbanen, Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen i samme periode. KVVU GREEN anbefaler at Nordlandsbanen prioriteres først, med en grovt estimert kostnad på om lag 6,5 mrd. kr for delelektrifisering basert på batteriløsninger og kjøreledning.

ERTMS – det digitale signal- og sikringssystemet som skal styrke sikkerhet, punktlighet, regularitet og kapasitet – er under innføring på Nordlandsbanen. Systemet er nå planlagt satt i drift mot slutten av 2027, etter gjentatte utsettelse.

Kryssingssporene Søsterbekk, Katterat og Horisontalen på Ofofbanen er lagt til første seksårsperiode, etter Stortingets anmodning om å framskynde nødvendige kapasitetsøkende tiltak på strekningen. Samtidig er økt aksellast fra 31 til 32,5 tonn prioritert. Planlegging og utbygging av dobbeltspor er imidlertid ikke omtalt.

Anbefalinger fra KVVU Nord-Norgebanen: Godsstrategien anbefaler at KVVU Nord-Norgebanen følges opp gjennom videreutvikling av eksisterende jernbanestrekninger i nord. Samtidig gir verken KVVU-en eller godsstrategien klare føringer for prioritering mellom tiltakene eller for gjennomføringstakten. KVVU-en anbefaler en modernisering av Nordlandsbanen og Ofofbanen innenfor en samlet kostnadsramme på over 15 mrd. kr, basert på en plan- og analysehorisont på 40 år.

For Nordlandsbanen foreslås investeringer på om lag 6,6 mrd. kr til kapasitetstiltak (inntil 12 nye kryssingsspor), samt om lag 6,4 mrd. kr til delelektrifisering. I tillegg anbefales investeringer på i overkant av 2 mrd. kr til kapasitetsøkende tiltak på Ofofbanen.

Kapasitetstiltakene omfatter også styrking av terminalkapasiteten.

Totalberedskap forutsetter robuste transportårer: Totalberedskap forutsetter et transportsystem som sikrer forsyningssikkerhet, mobilitet og ivaretagelse av kritiske samfunnsfunksjoner også i krise og krig. Dette krever robuste, redundante og godt samordnede sivile og militære transportløsninger.

Jernbanen har en sentral rolle i Forsvarets evne til mottak, forflytning og understøttelse av styrker i nord, samt i vest–øst-korridoren videre gjennom Sverige til Finland. Ofotbanen er dermed en strategisk infrastruktur av stor betydning for nasjonal sikkerhet og NATO-samarbeidet i Norden. Nordlandsbanen utgjør viktig sammenhengende landbasert transportåre i sør–nord-korridoren og er avgjørende for evakuering og transport av samfunnskritiske varer, personell og drivstoff i en beredskapssituasjon.

Fylkesrådets vurderinger og konklusjon

Dokumentert rolle – manglende vilje: Det er positivt at JD har utarbeidet en godsstrategi som tydelig fastsetter jernbanens rolle i det framtidige godstransportsystemet fram mot 2050. Strategiens hovedkonklusjon er entydig. Jernbanens styrke ligger i transport av store volumer over lange avstander. Dette forutsetter høy pålitelighet, effektiv drift, tilstrekkelig kapasitet, effektive overganger mellom transportformer og tilstrekkelig terminalkapasitet. Når dette kombineres med høy energieffektivitet og lave klimagassutslipp, gir jernbanen betydelig og godt dokumentert samfunnsnytte.

Dette er ikke nye erkjennelser, men etablerte realiteter med solid faglig forankring i statens egne strategier. Spørsmålet er derfor ikke om jernbanen har en legitim og nødvendig rolle i framtidens godstransport, men om staten er villig til å gi jernbanen rammevilkår som står i forhold til dens dokumenterte betydning – særlig i de strategisk mest kritiske nordområdene.

Det er nettopp her godsstrategiens grunnleggende svakhet kommer tydelig til syne. Ambisjonsnivået for utviklingen av jernbanen i nord er ikke bare lavt, men gjennomgående defensivt. Der strategien burde ha pekt ut nye veivalg og lagt til rette for et reelt og kraftfullt løft – med høye ambisjoner og tydelig gjennomføringstakt – begrenser den seg i praksis til å videreføre prioriteringene i NTP 2025–2036. Denne transportplanen er i seg selv preget av betydelig geografisk skjevfordeling i disfavør av nordområdene, med investeringer som i stor grad skyves mot slutten av planperioden og et vedlikeholds- og fornyelsesnivå som åpenbart er utilstrekkelig.

Uforpliktende tiltak uten effekt: Det er positivt at godsstrategien støtter tiltakene som anbefales i KVV Nord-Norgebanen og KVV GREEN som nødvendige for utviklingen av jernbanen i nord. Samtidig bygger KVV-ene for Nord-Norge på en 40-årig plan- og analysehorisont, uten klare føringer for prioritering mellom tiltakene eller tidfestet gjennomføring. Uten tydelige statlige veivalg, forpliktende finansiering og en gjennomføringstakt som står i forhold til både næringslivets faktiske vekst og totalforsvarets transportbehov, reduseres tiltakene i praksis til intensjonserklæringer uten reell effekt.

Systematisk underfinansiering i nord: Utfordringene knyttet til driftsstabilitet, pålitelighet og kapasitet på Nordlandsbanen og Ofotbanen er ikke tilfeldige. De er et resultat av langvarige politiske nedprioriteringer og systematisk underfinansiering av vedlikehold, fornyelse og kapasitetsutvikling. Dette har gradvis svekket jernbanens evne til å levere forutsigbar godstransport, og dermed undergravd dens rolle som en strategisk bærebjelke for næringslivets konkurranseevne, forsyningssikkerheten og beredskapen i nord.

Tallene taler for seg selv. Av de samlede årlige nasjonale jernbanebevilgningene de siste fem årene har Nordlandsbanen i gjennomsnitt mottatt 4,8 % og Ofotbanen 1,7 %, til tross for at strekningene samlet utgjør om lag 10 % av jernbanenettet. Dette står i skarp kontrast til Nord-Norges betydning for landet, med over 10 % av fastlandseksporten, 42 % av lakseproduksjonen og rundt 9 % av befolkningen. I tillegg kommer et betydelig og økende vedlikeholdsetterslep.

Dette skjer samtidig som næringslivet i nord etterspør mer jernbanetransport. Transportvalg styres av konkurransekraft, ikke ideologi. Når rammevilkårene forbedres, har jernbanen et klart konkurransefortrinn mot vegtransport – særlig i et marked der kundene stiller stadig strengere krav til utslippsreduksjoner og bærekraftige verdikjeder. Dette representerer et betydelig, men underutnyttet potensial for økt verdiskaping og lønnsomhet.

Jernbanen er kritisk for totalberedskapen: Når jernbanesystemet svikter, er det ikke godstogselskapene som svikter markedet – det er staten som svikter sitt ansvar. Gjentatte infrastrukturbrudd påfører selskapene tap de ikke kan kontrollere eller bære, og undergraver tilliten til jernbanen som transportløsning. Samtidig er godstogselskapene en del av samfunnets kritiske infrastruktur. Uten levedyktige aktører med nødvendig kompetanse, materiell og beredskapsevne settes vareflyt, forsyningssikkerhet og totalforsvar i spill.

Jernbanen er ikke bare et transportmiddel, men en grunnleggende bærebjelke i totalforsvaret. Forsvarets evne til raskt å forflytte personell, store og tungt materiell og forsyninger er direkte avhengig av en robust og velfungerende sivil jernbane. Det sivile og det militære transportsystemet er uløselig sammenvevd. Når den sivile infrastrukturen svekkes, svekkes også Forsvarets operative evne.

Manglende investeringer i jernbanen i nord er derfor ikke kun et samferdselspolitisk spørsmål, men et beredskaps- og sikkerhetspolitisk ansvar. I en tid preget av økt geopolitisk uro kan sivile og militære transportbehov ikke behandles separat. De er gjensidig avhengige og må planlegges, finansieres og prioriteres i sammenheng.

Politisk vilje avgjør: Staten står nå ved et veiskille. Enten anerkjennes jernbanen i nord som kritisk nasjonal infrastruktur – for klima, verdiskaping, forsyningssikkerhet, beredskap og nasjonal sikkerhet – og dette følges opp med tydelige prioriteringer, forpliktende finansiering og reell gjennomføring. Eller så aksepteres det, gjennom lave ambisjoner og passivitet, å svekke næringslivets konkurranseevne, øke sårbarheten i forsyningslinjene og undergrave totalforsvaret.

Fakta er kjent. Behovene er dokumentert. Konsekvensene av fortsatt unnlattelse er åpenbare. Det som mangler, er politisk vilje – og ansvaret ligger fullt og helt hos staten.

Økonomiske konsekvenser av innstillingen

Saken har ingen økonomiske eller personellmessige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Andre konsekvenser

Dersom godsstrategien for jernbane følges opp med tilstrekkelige og konkrete tiltak på jernbanenettet, vil dette bidra til mer bærekraftige godstransporter, styrke næringslivets konkurransekraft og øke verdiskapingen i Nordland.

22.05.2026 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Nordland fylkesting viser til høringen «Godstrategi for jernbanen – jernbanens rolle i transportsystemet i et 2050perspektiv», og fremmer følgende innspill:

1. Nordland fylkesting støtter godsstrategiens tydelige plassering av jernbanen i det framtidige godstransportsystemet fram mot 2050. Jernbanens fortrinn ligger i effektive, klimavennlige og energieffektive transporter av store volumer over lange avstander.
2. Nordland fylkesting slår fast at strategien grunnleggende svikter i ambisjonsnivå og utviklingstakt for Nordlandsbanen og Ofotbanen, og at dette direkte undergraver målene om effektiv godstransport og bærekraftig næringsutvikling i nordområdene.
3. Nordland fylkesting fastslår at Nordlandsbanen og Ofotbanen utgjør kritisk infrastruktur for bosetting, næringsutvikling, eksport, oppnåelse av klimamål samt nasjonal og regional beredskap og samfunnssikkerhet.
4. Nordland fylkesting understreker at det sivile og militære transportsystemet utgjør en integrert del av totalforsvaret. Manglende robusthet og kapasitet i den sivile infrastrukturen vil direkte redusere Forsvarets operative evne i fred, krise og væpnet konflikt. I en stadig mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon, forsterket av Sveriges og Finlands NATO-medlemskap, har Ofotbanen og Nordlandsbanen fått økt strategisk betydning som vest-øst- og sør-nord-korridorer. Nordland fylkesting understreker at Ofotbanen og Nordlandsbanen må forvaltes som kritisk sikkerhetsinfrastruktur. Dette forutsetter tilstrekkelig robusthet, tilgjengelighet og kapasitet til å dekke både nasjonale og allierte behov i fred, krise og væpnet konflikt.
5. Nordland fylkesting konstaterer at jernbaneinfrastrukturen i nord over lang tid har vært systematisk underprioritert og dermed alvorlig svekket. Store vedlikeholdsetterslep, lav fornyelses- og investeringstakt, utilstrekkelige sikkerhetstiltak, kraftig redusert driftsstabilitet, manglende kapasitet, lange framføringstider og fortsatt dieseldrift på Nordlandsbanen preger situasjonen. Samlet utgjør dette en alvorlig trussel mot regularitet, sikker drift og tilliten til jernbanen som en pålitelig transportåre.
6. Nordland fylkesting viser til at Nordlandsbanen de siste fem årene i gjennomsnitt har mottatt 4,8 % og Ofotbanen 1,7 % av de samlede årlige nasjonale bevilgningene til jernbaneinfrastruktur, til tross for at strekningene samlet utgjør om lag 10 % av jernbanenettet. Dette står i skarp kontrast til nordområdenes betydning for landet som helhet, med over 10 % av fastlandseksporten, 42 % av lakseproduksjonen, 9 % av befolkningen, samt en betydelig nasjonal rolle innen beredskap og sikkerhet.
7. 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.
8. Nordland fylkesting krever at kryssingssporene Søsterbekk, Horisontalen og

Katterat, samt oppgradering til 32,5 tonns aksellast på Ofotbanen, gjennomføres raskt og senest innen første seksårsperiode i NTP 2025–2036. Videre krever fylkestinget snarlig oppstart av prosjektering for dobbeltspor på hele Ofotbanen, med ferdigstillelse i andre seksårsperiode.

9. Nordland fylkesting krever 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, utbygging av flere kryssingsspor videreføres fram mot 2040, og terminalkapasiteten sikres i takt med utviklingen i godstransporten, inkludert effektive overganger mellom transportformer. Nordland fylkesting understreker behovet for en rask løsning for effektiv omlasting mellom sjø og tog i Bodø, som en forutsetning for utvikling av nullutslipps godssjørute Bodø–Tromsø.
10. Nordland fylkesting ber om at godsstrategien prioriterer en egen målrettet satsing på togtransport av tidskritisk fersk sjømat, med mål om å overføre mer gods fra veg til bane og styrke sjømatnæringens konkurransekraft som Norges største og raskest voksende fastlandseksportnæring. Satsingen skal sikre effektive overganger mellom transportformer, sammenhengende og robuste kjølekjeder, tilstrekkelig frekvens og tilpassede rutetider, samt høy kapasitet, regularitet og forutsigbarhet i en bærekraftig logistikk fra kyst til marked.

Vedlegg

Tittel

Høring - Godsstrategi for jernbanen - Jernbanens rolle i transportsystemet i et 2050 perspektiv - frist 15.06.2026
Godsstrategi til NTP2029-2040

DokID

2006467
2019446