



Jernbane-  
direktoratet

# **Jernbaneforum NORD**

Mandag 13.april 2026

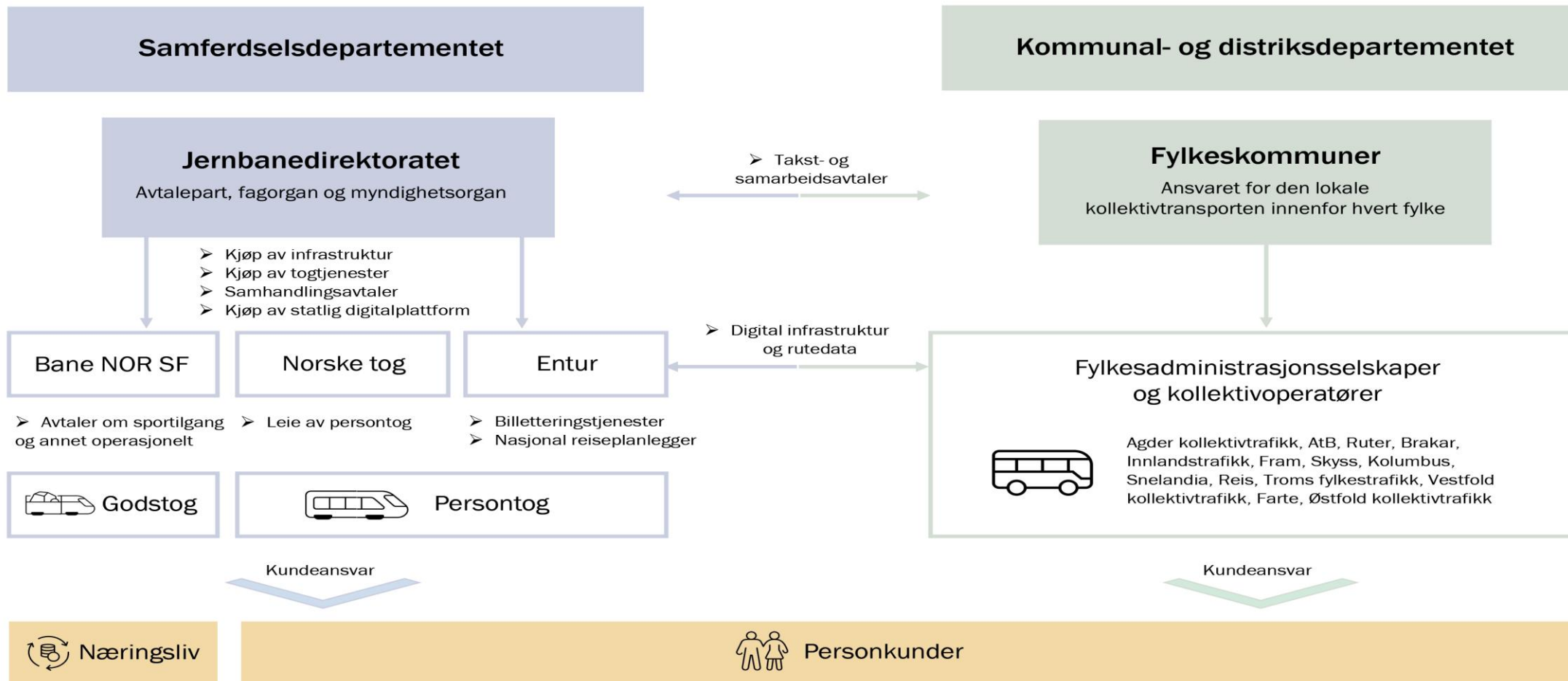


# Agenda

- Trafikkutvikling og kommende trafikkavtaler for persontog på Nordlandsbanen
- Nasjonal transportplan 2029-2040: Prosess og milepæler
- Jernbanedirektoratets godsstrategi til NTP 2029-2040
  - Og fjerntogstrategi



# Jernbanesektoren



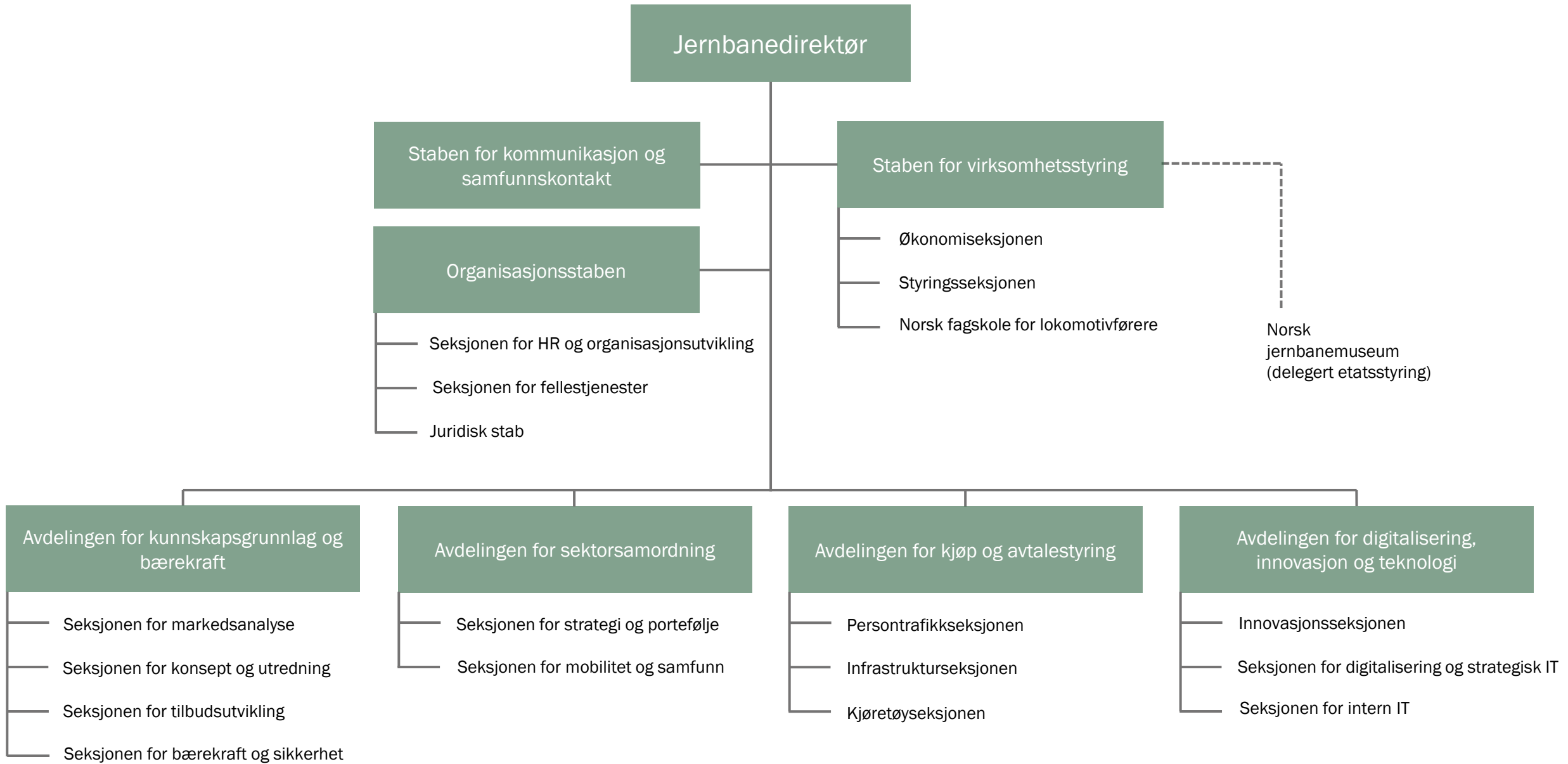
# Ny Jernbanedirektør fra 23.februar 2026

## Anne Iren Fagerbakke

- ble i statsråd 14. november 2025 tilsatt som ny direktør for Jernbanedirektoratet.
- Stillingen er et åremål på seks år.

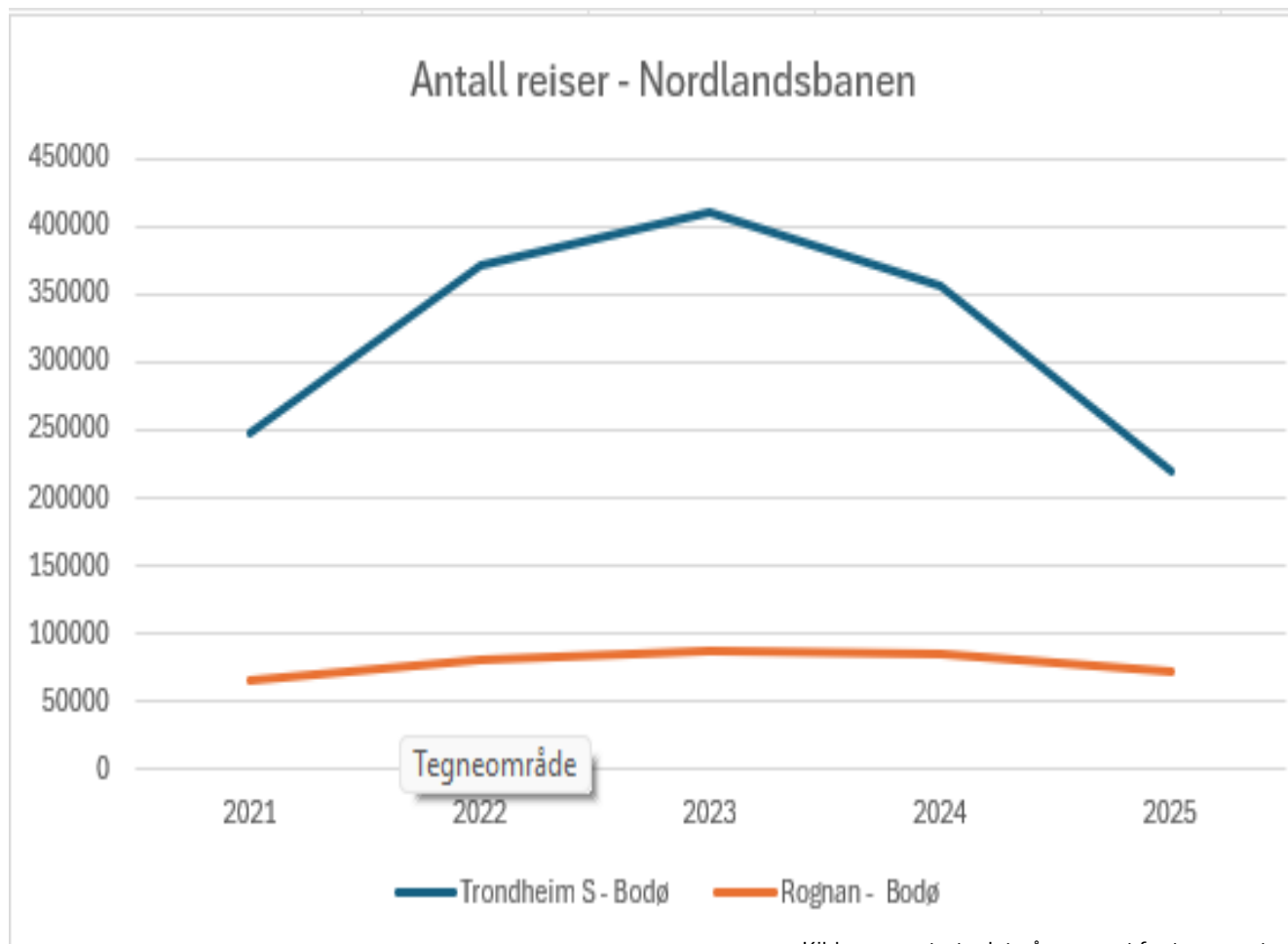
Fagerbakke kommer fra stillingen som direktør for mobilitet og kollektivtransport i Vestland fylkeskommune





# Trafikkutvikling og kommende trafikkavtaler for persontog på Nordlandsbanen

# Antall reisende Nordlandsbanen



Kilde: rapporterte data årsrapport fra togoperatør



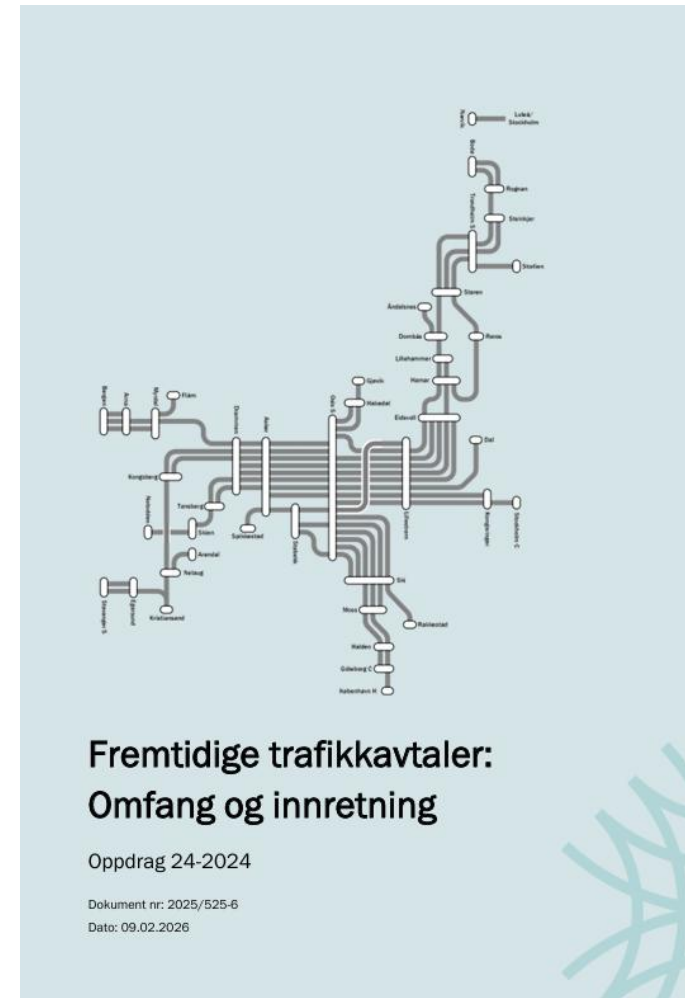
Foto SJ Nord

# Trafikkutvikling og kommende trafikkavtaler for persontog på Nordlandsbanen

- Utredningen belyser
  - behovet for offentlig tjenesteforpliktelse for persontogtilbudet
  - handlingsrommet i regelverket for organisering og innretning av persontogtilbudet

→ Utredningen er basert på gjeldende forutsetninger

- Videre utredninger vil belyse
  - Inndelingen i trafikkpakker
  - Anbefalte kontraktsformer

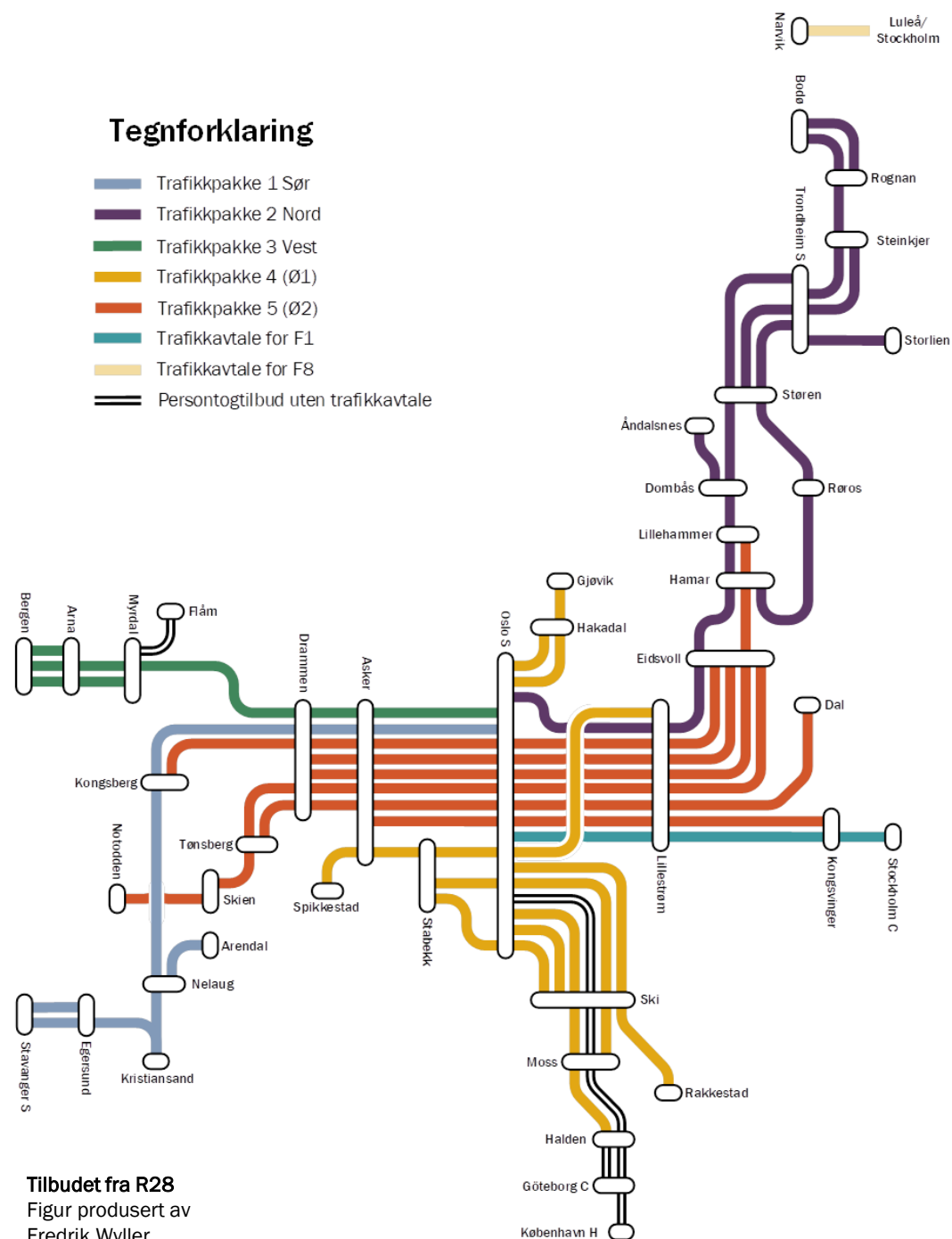


# Behov for å sikre persontogtilbudet når trafikkavtalene går ut

Trafikkavtale	Varighet	Opsjon
Trafikkpakke 1 Sør (Go-Ahead)	2019–2027	(1+1 år)
Trafikkpakke 2 Nord (SJ Norge)	2020–2028	(1+1 år)
Trafikkpakke 3 Vest (Vy tog)	2020–2029	(1+1 år)
Østlandet 1 (Vy-gruppen)	2023–2031	(1+1 år)
Østlandet 2 (Vy-gruppen)	2023–2031	(1+1 år)

## Tegnforklaring

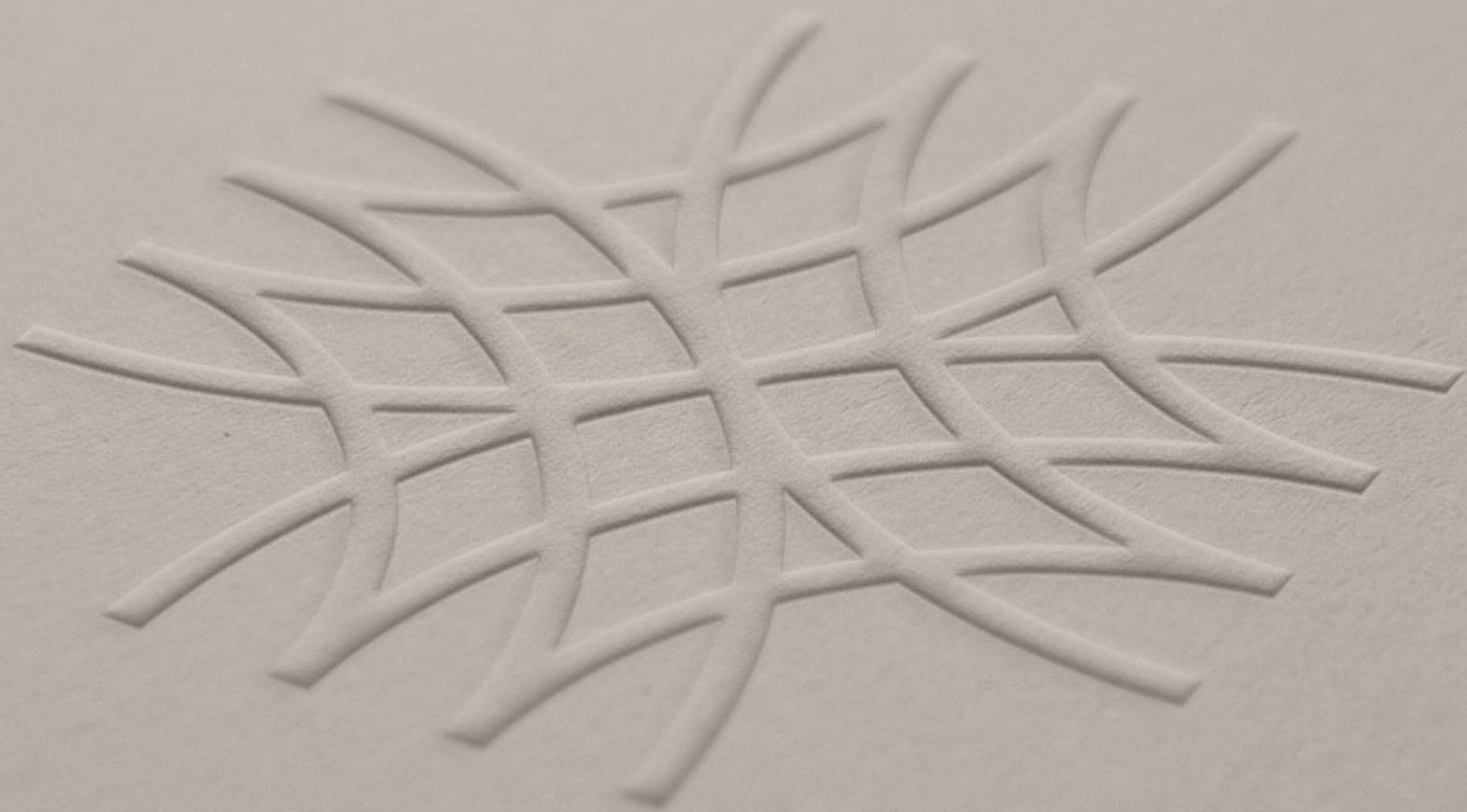
- Trafikkpakke 1 Sør
- Trafikkpakke 2 Nord
- Trafikkpakke 3 Vest
- Trafikkpakke 4 (Ø1)
- Trafikkpakke 5 (Ø2)
- Trafikkavtale for F1
- Trafikkavtale for F8
- Persontogtilbud uten trafikkavtale



Tilbudet fra R28  
Figur produsert av  
Fredrik Wyller

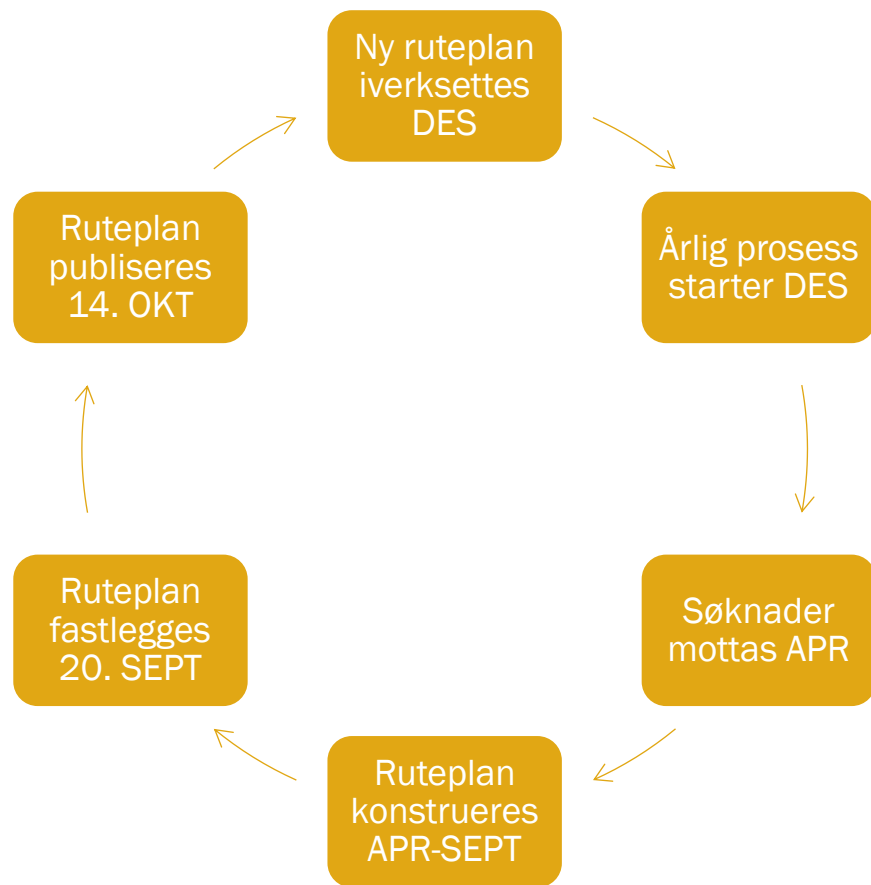
# Veien videre

- Jobber videre med tildelingsform
- Jobber videre med inndeling i ulike trafikkpakker
- Vurderer kontraktsform



# Kapasitetsfordeling \*rute-tildeling

Svar på spm i jernbaneforum NORD ref. togtilbud og innspill pendler avgang morgen fra Bodø



Årlig fordeling av infrastrukturkapasitet for jernbaneforetak og andre søkere er delt i tre faser:

## Fase 1 Oppdatere planforutsetninger

Er aktivitetene fra den årlige prosessen starter til søknader om infrastrukturkapasitet kan mottas.

## Fase 2 Fordele infrastrukturkapasitet

Er aktivitetene fra søknader om infrastrukturkapasitet er mottatt, hvordan fordeling av kapasitet skal foretas og frem til ny ruteplan er fastlagt.

## Fase 3 Iverksette ruteplan

Er aktivitetene fra ruteplanen er fastlagt til dokumentasjon, informasjon og kunngjøringer er utarbeidet og distribuert.

Bane NOR

# Nasjonal transportplan 2029-2040: Prosess og milepæler

# Plansystemet gir bedre koordinering av sektoren



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



Nasjonal transportplan

Statsbudsjett, inkl. prioriterte effektpakker

Tildelingsbrev og oppdragsbrev

Gjennomføringsplan for NTP

Avtaler med  
Bane NOR

Avtale med  
Norske tog

Trafikk-  
avtaler

Digitale  
tjenester

Rute-, takst-  
og billett-  
samarbeid

Operative planer: Bane NOR, Norske tog, togoperatørene, Entur, fylkeskommuner/kollektivselskaper



# Nasjonal transportplan (NTP)

Nasjonal transportplan (NTP) er **regjeringens strategi**, plan og oppdrag for transportsektoren de neste 12 årene.

Nasjonal transportplan **gir rammene for utviklingen av transportsystemene** og transporttilbudet i den tolvårsperioden den gjelder.

- Det er særlig vekt på prioriteringene de første seks årene.

**Regjeringen prioriterer** hvilke transportprosjekter som skal realiseres gjennom bevilgninger i det **årlige statsbudsjettet**.

## Meld. St. 14

(2023–2024)

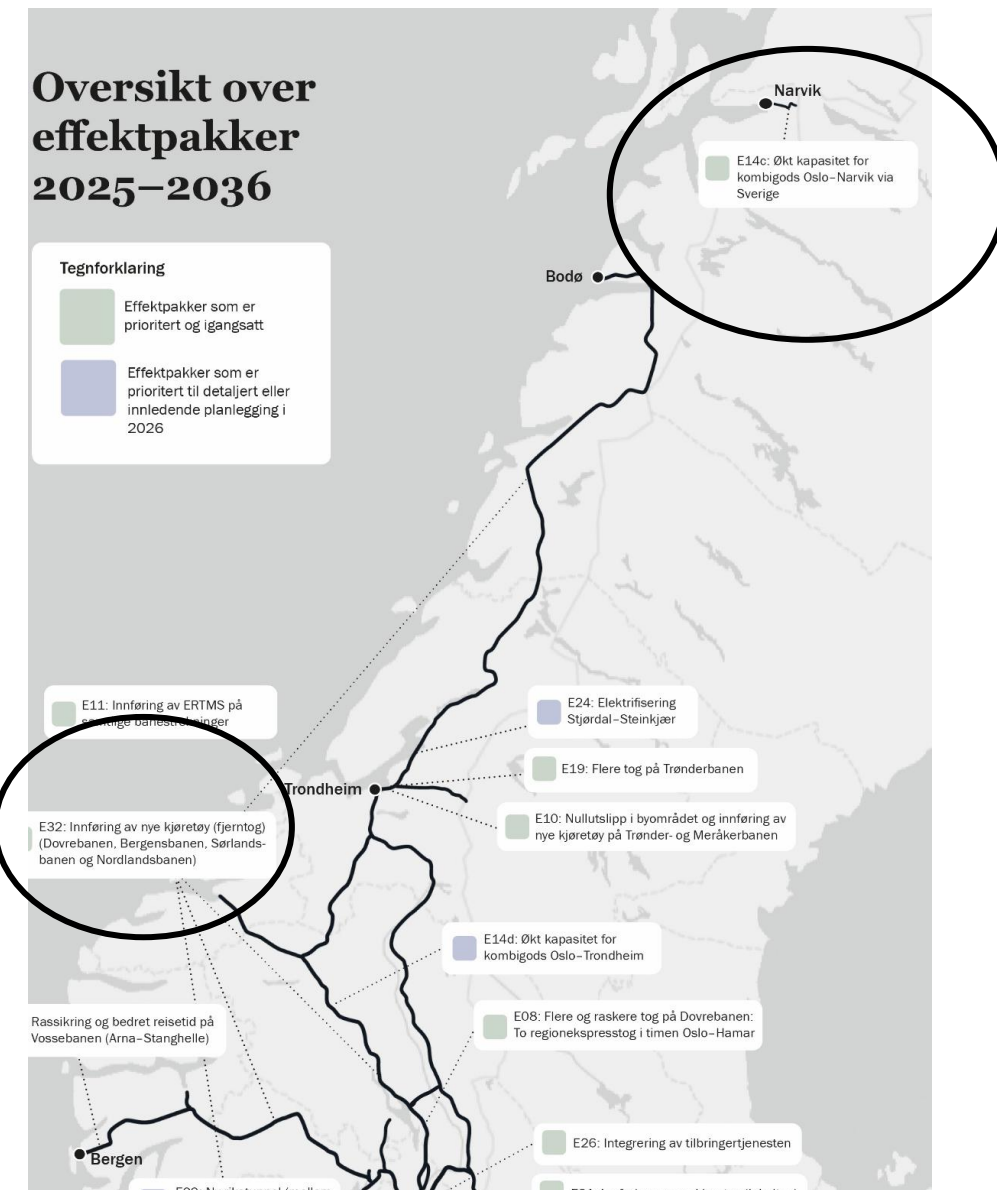
Melding til Stortinget

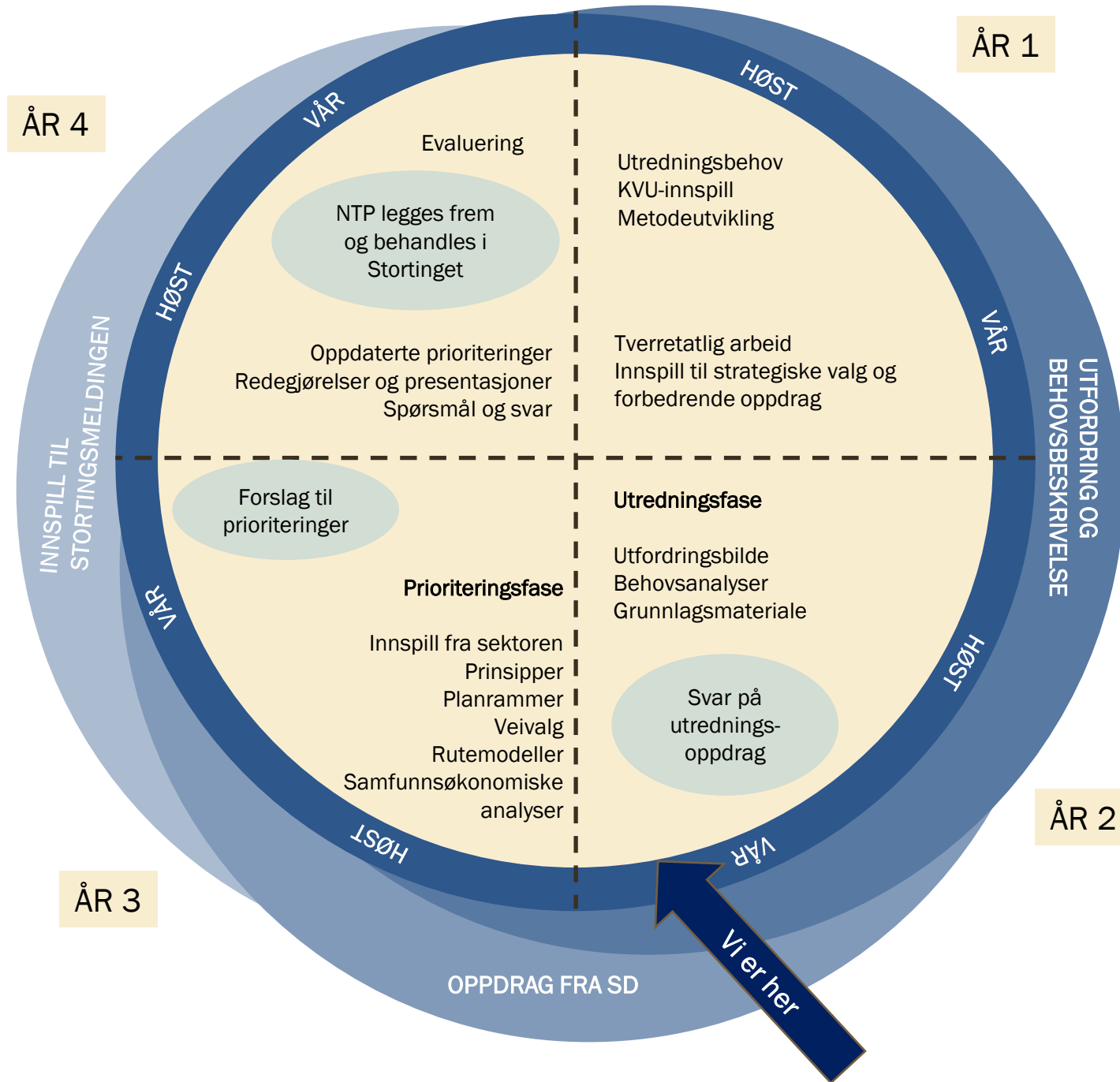
### Nasjonal transportplan 2025–2036



# Gjennomføringsplan for realisering av NTP

- Hvordan vi ligger an i forhold til NTP
- Hvilke aktiviteter som er planlagt kommende år
- Status for hver effektpakke





## NTP 2029-2040:

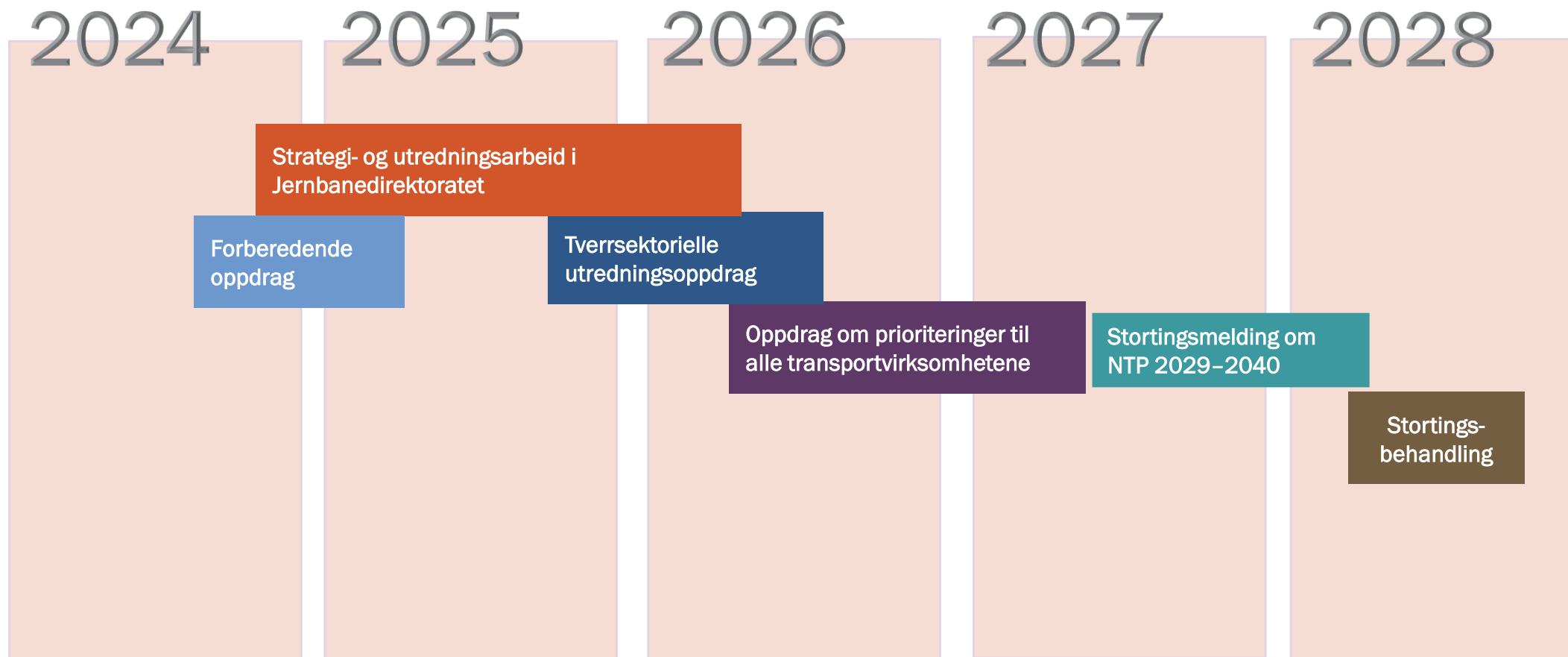
År 1: 2024 + 2025

År 2: 2025 + 2026

År 3: 2026 + 2027

År 4: 2027 + 2028

# Overordnet fremdrift for NTP



# Jernbanedirektoratets godsstrategi til NTP 2029-2040



Jernbane-  
direktoratet

# **Godsstrategi – gods på bane mot 2050**

Jernbaneforum Nord 13. april 2026



# Godsstrategi for jernbanen



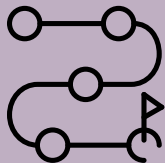
## Godsstrategien

- Analysere markedet for gods på jernbanen – lønnsomhet, markedssegmenter og drivkrefter
- Ivareta Forsvarets og sivilsamfunnets behov i et beredskaps- og samfunnsikkerhetsperspektiv
- Vurdere jernbanens rolle i transportsystemet i 2050
- Vurdere hvilken infrastrukturutvikling best ivaretar målene for godstransport

# De transportpolitiske målene er ledestjernen

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet

Enklere reise-  
hverdag og økt  
konkurransesevne  
for næringslivet



En motstands-  
dyktig transport-  
sektor som bidrar  
til Norges  
samlede  
forsvarevne



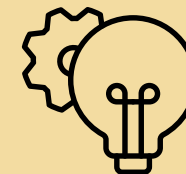
Bidra til  
oppfyllelse av  
Norges klima- og  
miljømål



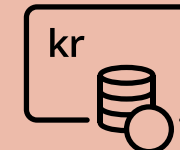
Nullvisjon for  
drepte og hardt  
skadde



Effektiv bruk av  
ny teknologi



Mer for  
pengene



NTP-målene



# Hvilken rolle skal gods på jernbane ha?

## Ambisjonsnivå 3

Jernbanen er foretrukket for transport mellom Oslo og de store byene

100% volumøkning

## Ambisjonsnivå 2

Jernbanen tar en større rolle i transportsystemet, moderat kapasitetsøkning

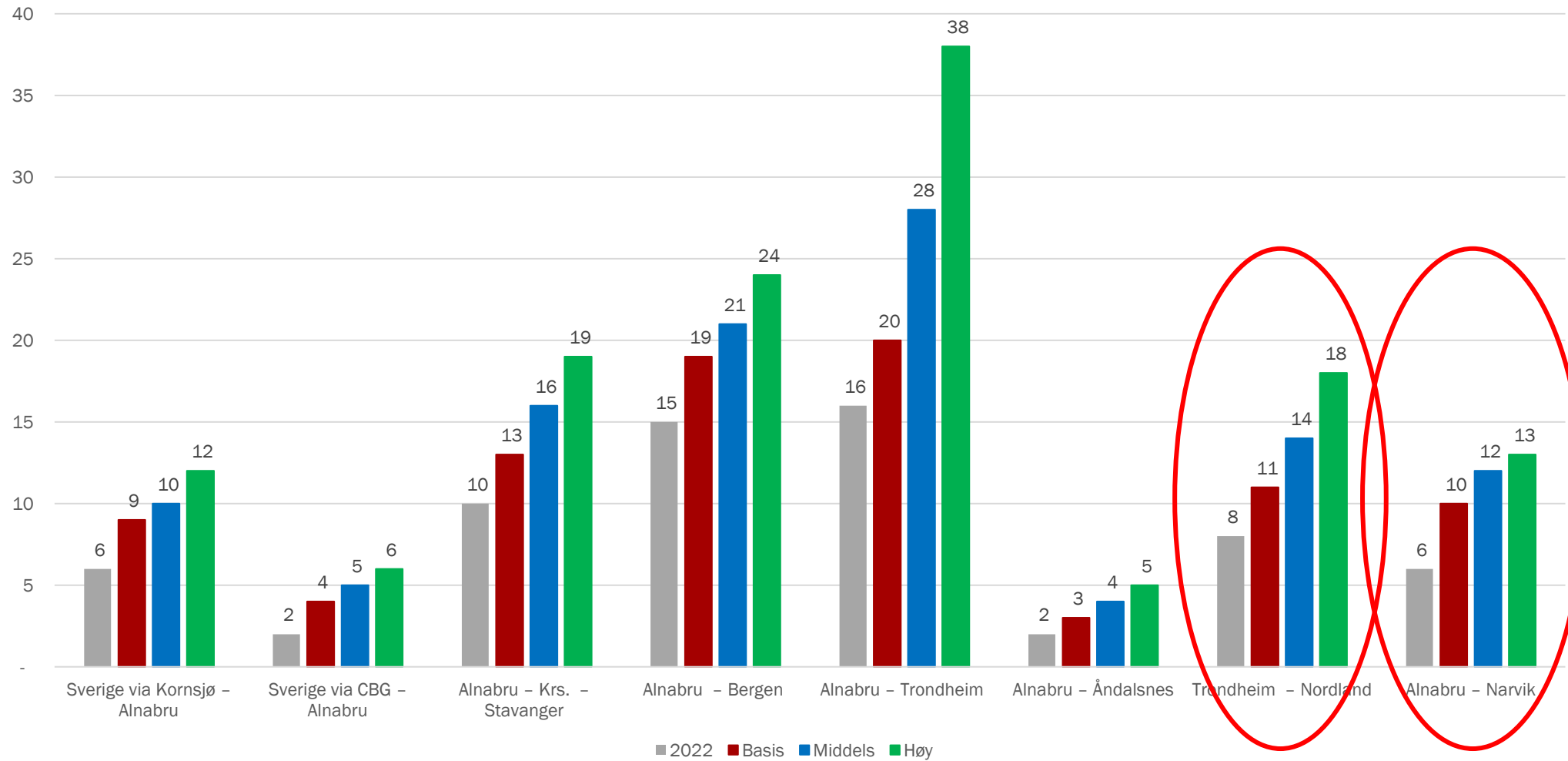
50% volumøkning

## Ambisjonsnivå 1

Jernbanen opprettholder dagens rolle i transportsystemet

Volumer etter grunnprognosen

## Framskrevet transportbehov 2050 sammenlignet med 2022, antall tog dimensjonerende dag

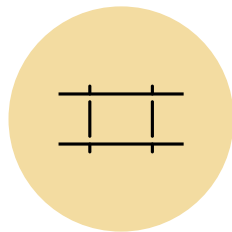




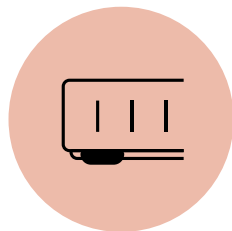
**Funn**



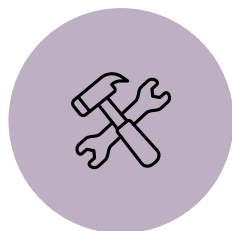
# Det store bildet I



Store mengder på lange avstander – jernbanens hovedrolle i et 2050 perspektiv forbli den samme



Intermodale løsninger – kombitilbudet forblir sentralt



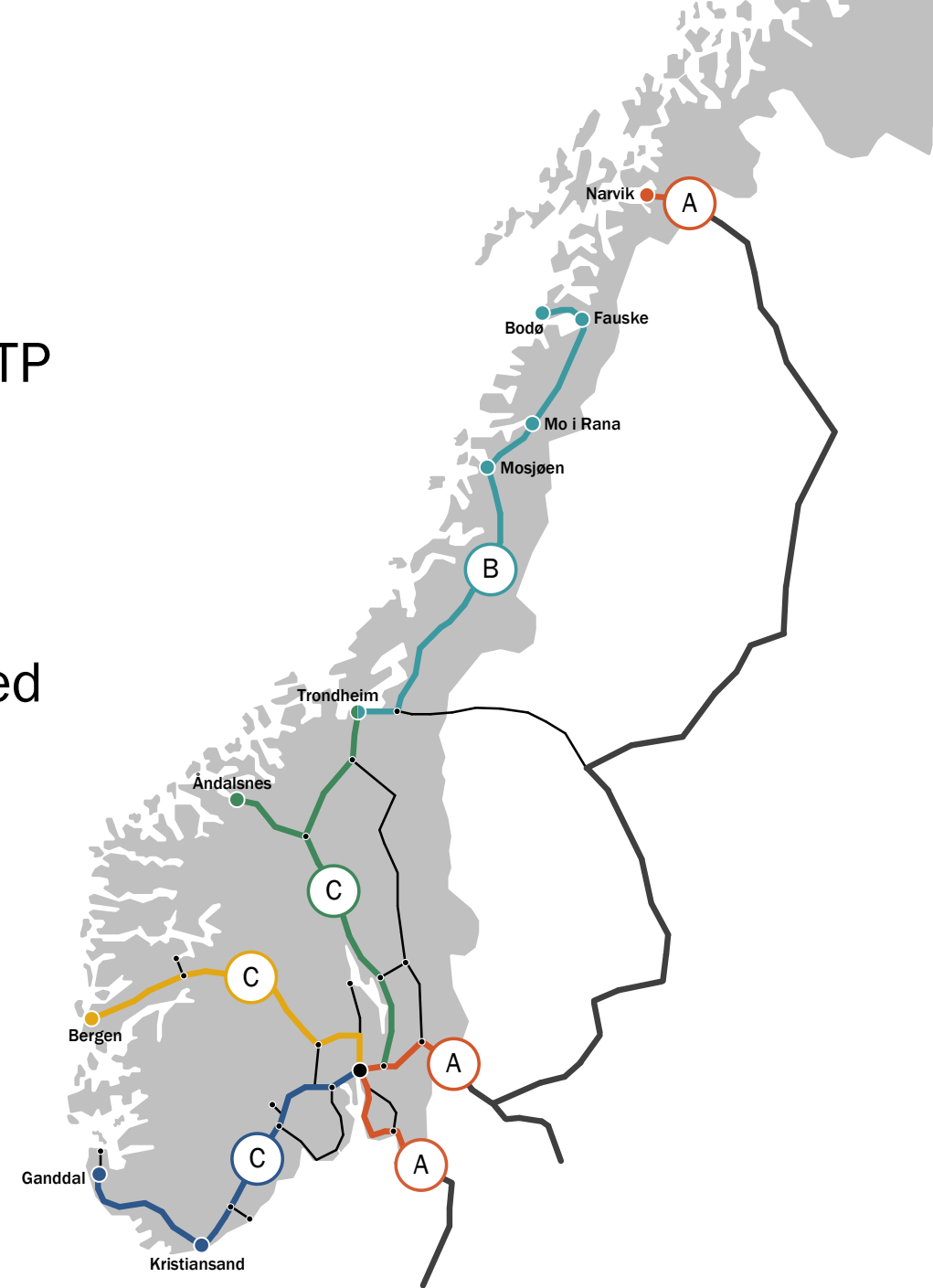
Vi må bygge videre på systemet vi allerede har



Jernbanen kan ta en større del av transportarbeidet på dagens og fremtidens transportrelasjoner

# Det store bildet II

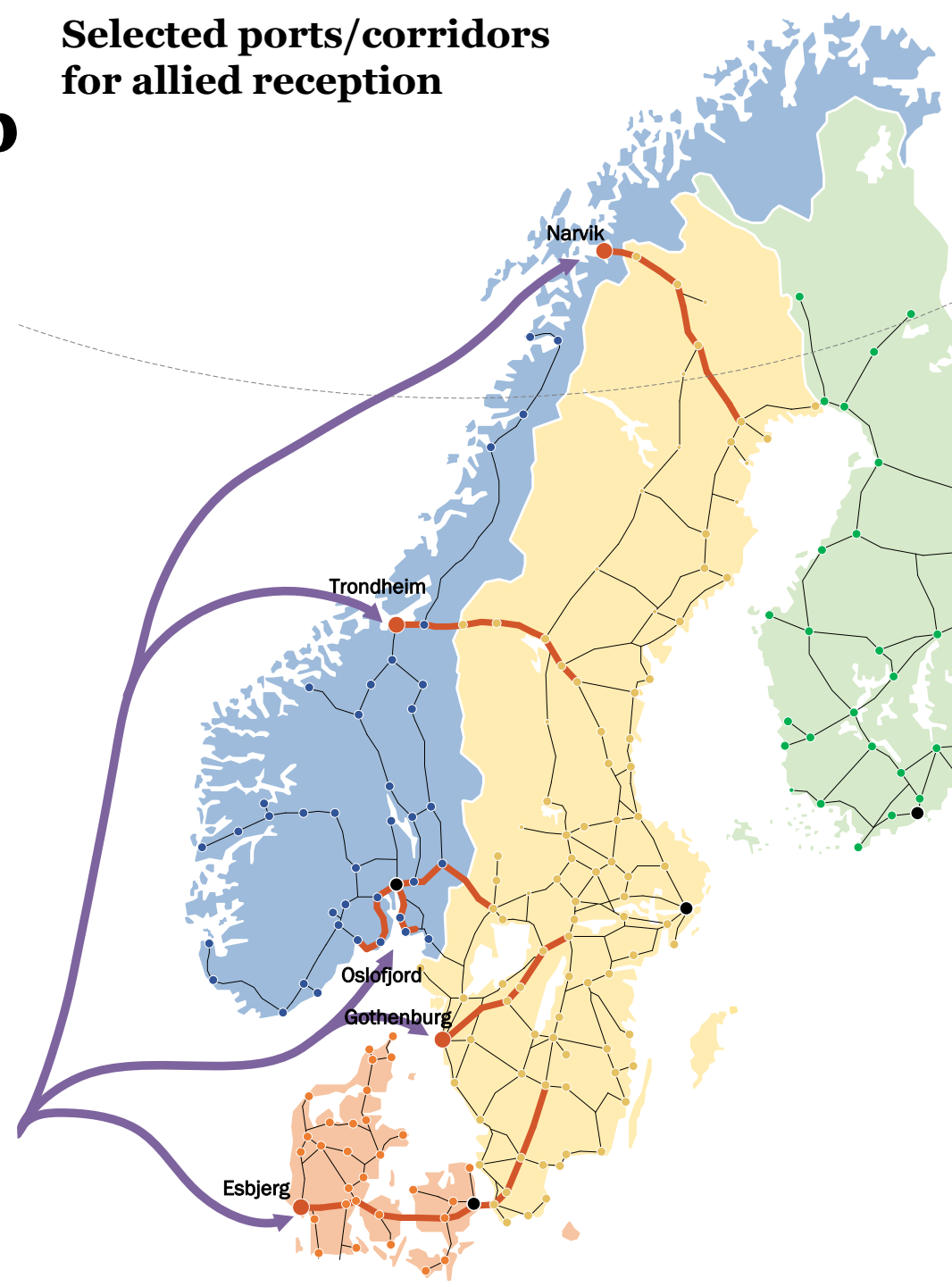
- Påbegynte effektpakker og prioriterte tiltak i NTP 2025–2036 gir et godt grunnlag
- Potensialet for vekst er størst på korridorene mellom nord og sør
- Strekningskapasitet må ses i sammenheng med terminalkapasitet



# Forsvaret og sivil beredskap

- Et nært samarbeid med Forsvaret rundt militære transportbehov
- Norge har fått en ny rolle som mottaksland
- Betydelig overlapp med sivile og militære behov på visse korridorer
  - Narvik–Sverige
  - Østlandet–Sverige
- Strekninger uten parallell redundans har stor betydning for sivil beredskap

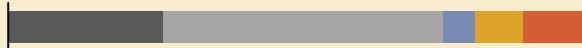
Selected ports/corridors  
for allied reception



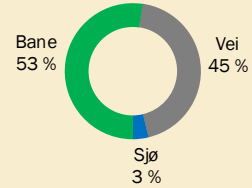
# Trondheim–Bodø

## Kostnader i og utenfor strategien

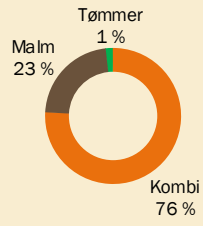
Bundne tiltak: 7.5 mrd. kr    Prioriterte tiltak (NTP): 13.8 mrd. kr    Tiltak i strategien: 6.8 mrd. kr



## Markedsandeler kombi

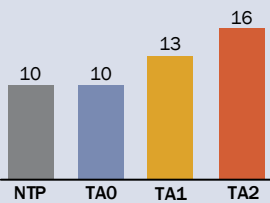


## Andel per segment

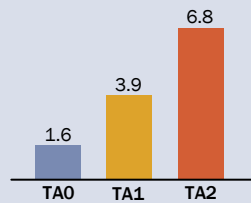


## Analyse for kombitransport

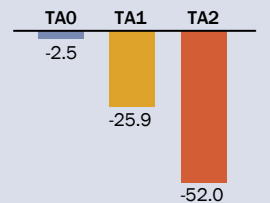
### Kombitog per dag



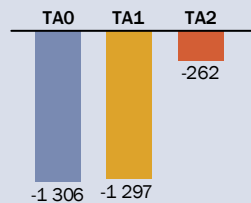
### Kostnad (mrd. kr)



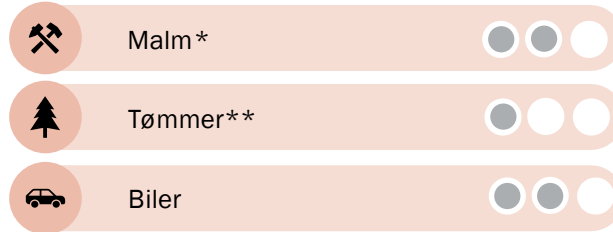
### Tungtransport vei



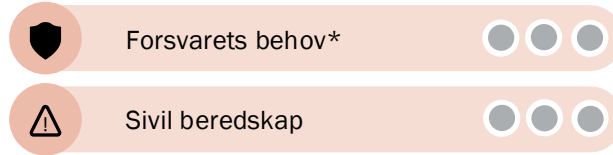
### Netto nåverdi, mill. kr



## Systemtransport



## Rolle for samfunnskritiske funksjoner



## Anbefalt trinnvis utvikling

### Trinn 1

Fullfør infrastrukturen i påbegynte effektpakker:

- To tog i timen på Trønderbanen

### Trinn 2

Gjennomfør prioriterte tiltak i NTP 2025-2036:

- E14a Økt kapasitet for kombigods Trondheim-Bodø
- Samlokalisering og økt kapasitet på terminal i Trondheim
- Elektrifisering Stjørdal-Steinkjer
- Del-elektrifisering Steinkjer-Bodø

### Trinn 3

Vurder tiltak på terminalen i Bodø, for å sikre god overgang bane-sjø.

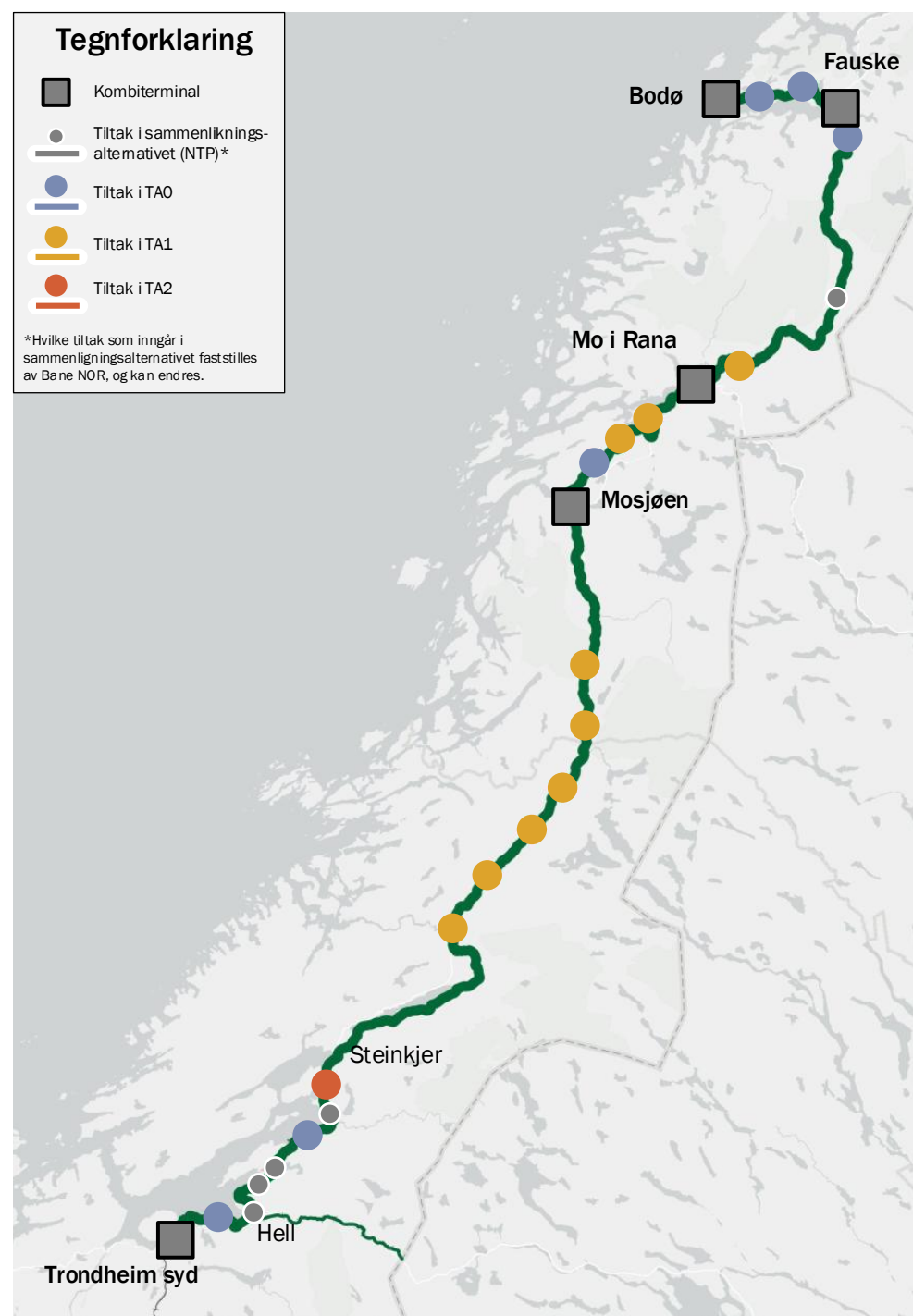
### Trinn 4

Øk kapasiteten på strekningen på nivå med anbefalingen i KVV Nord-Norgebanen.

## Tegnforklaring



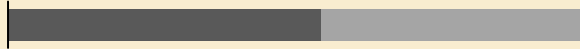
\*Hvilke tiltak som inngår i sammenligningsalternativet faststilles av Bane NOR, og kan endres.



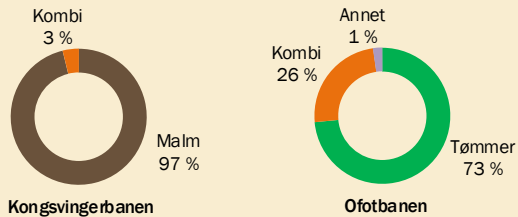
# Oslo–Narvik/Midt-Sverige

## Kostnader i og utenfor strategien

Bundne tiltak: 9.1 mrd. kr      Prioriterte tiltak (NTP): 7.7 mrd. kr      Tiltak i strategien: 0.0 mrd. kr

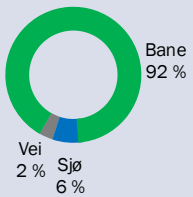


## Andel per segment

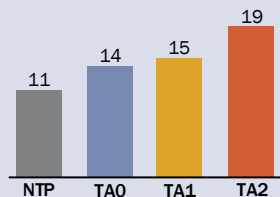


## Analyse for kombitransport

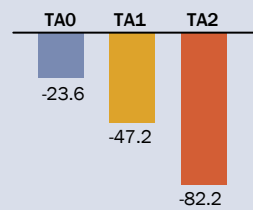
### Markedsandeler



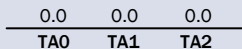
### Kombitog per dag



### Tungtransport vei\*

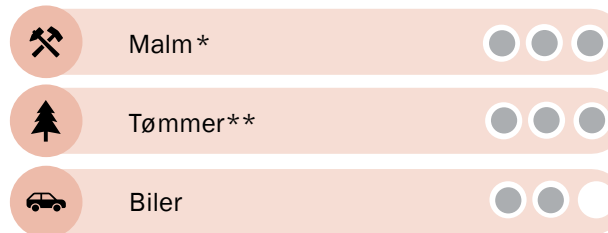


### Kostnad (mrd. kr)



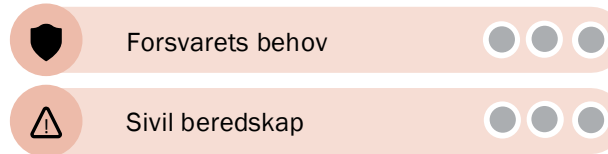
\* Gjelder også transport gjennom Sverige.

## Systemtransport



\*Gjelder kun for Ofotbanen.  
\*\*Gjelder kun for Kongsvingerbanen

## Rolle for samfunnskritiske funksjoner



## Anbefalt trinnvis utvikling

### Trinn 1

Fullfør infrastrukturen i påbegynte effektpakker:

- Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik
- Økt aksellast på Ofotbanen

### Trinn 2

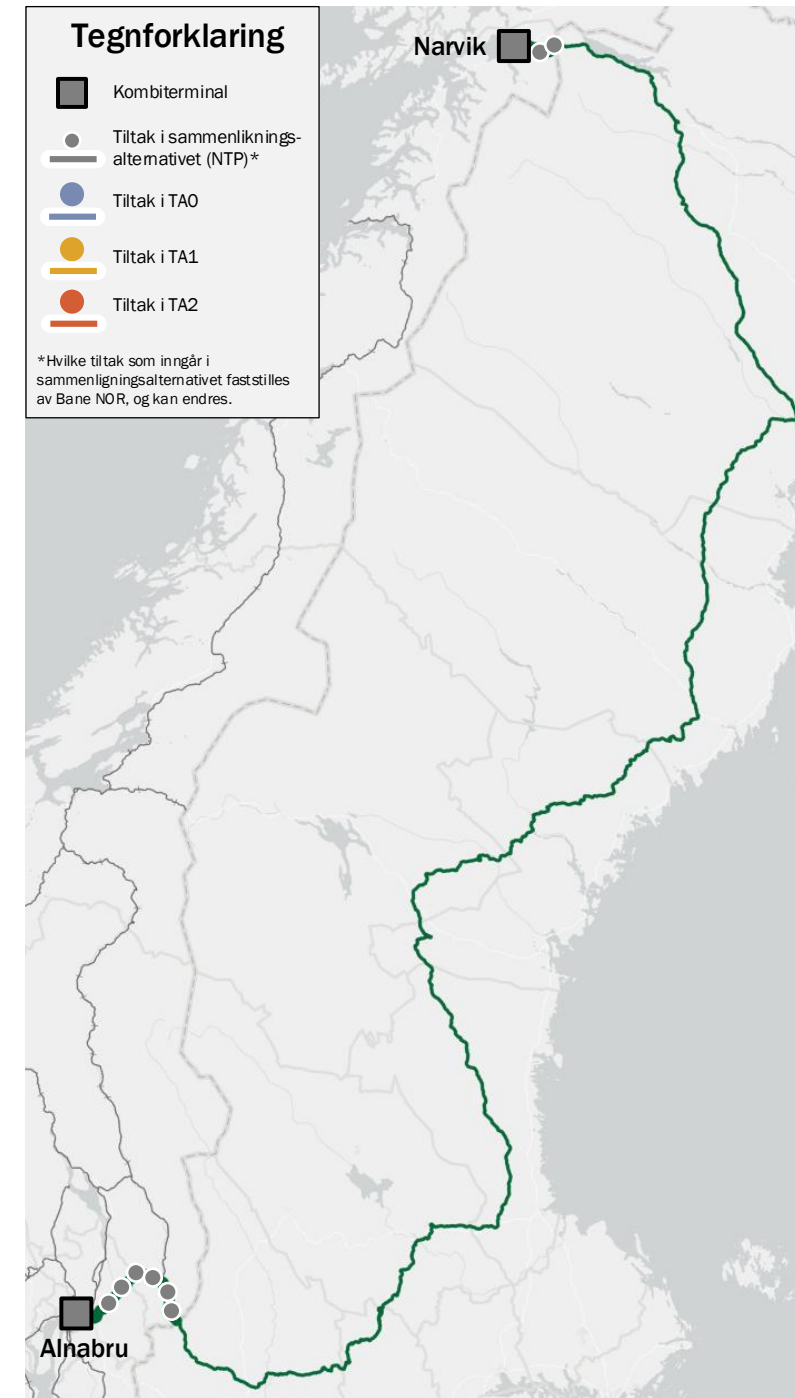
Gjennomfør prioriterte tiltak i NTP 2025-2036:

- Kapasitetsøkende tiltak på Ofotbanen
- Økt kapasitet på Alnabru

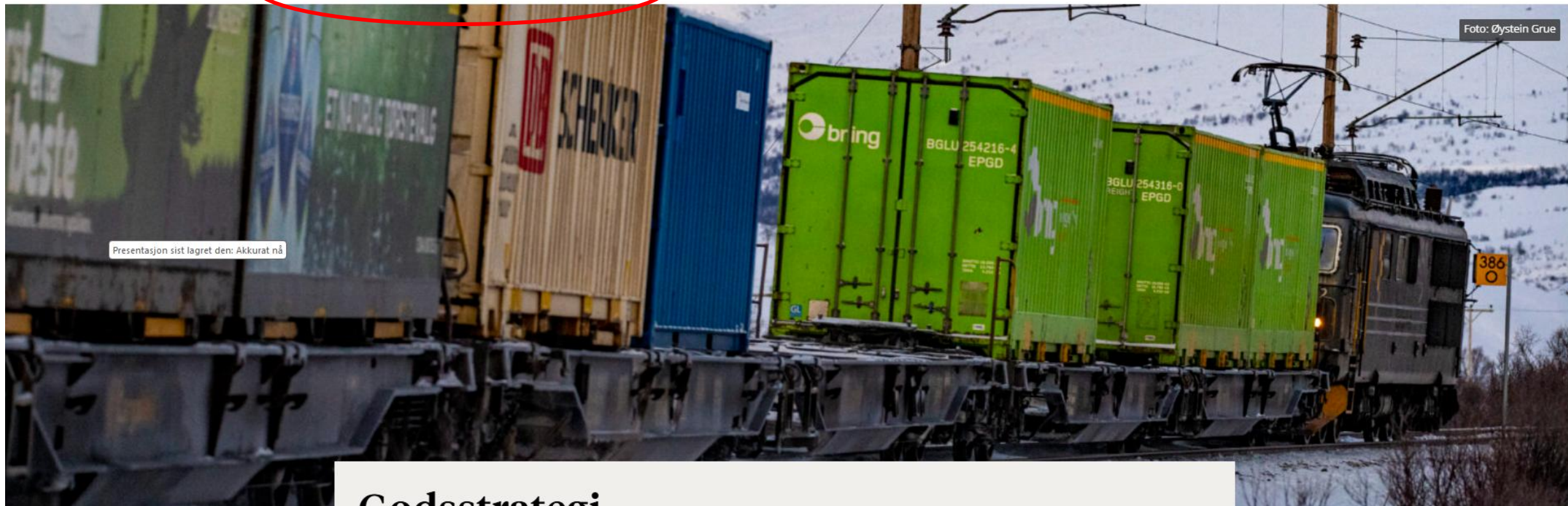
## Tegnforklaring



\*Hvilke tiltak som inngår i sammenlikningsalternativet faststilles av Bane NOR, og kan endres.



Alnabru



Presentasjon sist lagret den: Akkurat nå

## Godsstrategi

Godsstrategien undersøker jernbanens rolle i transportsystemet i et 2050-perspektiv, og hvilken tilrettelegging som er nødvendig i de ulike transportkorridorene.

- Høring med frist 15. juni



Jernbane-  
direktoratet

# Fjerntogstrategi



# Fjerntogstrategien

## Hva er nytt?

- Vurdering av klimaeffekter og bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet
- Grundigere undersøkelser av endepunkts-markedet
- Grundigere vurderinger av betydningen av komfort og prisvirkemidler
- Nasjonale og grensekryssende strekninger sett i sammenheng





## Hovedfunn:

- Kortere reisetid er viktigst for de reisende
- Økt komfort bidrar til flere reisende
- Valg av transportmiddel blir også påvirket av pris
- Færre flyavganger er avhengig av både prisvirkemidler og kvaliteten på fjerntogtilbudet



## Fjerntogstrategi

Jernbanen 2050

Dokument nr: [2024/2188-4]

Dato: 1. april 2026

# Fjerntogstrategien om Trondheim - Bodø

*«Mellom Trondheim og Bodø er reisetiden lang, og det skal relativt mye til for at fjerntoget skal ta en utvidet rolle i transportsystemet. Nye bimodale togsett vil øke kapasiteten på kort sikt, og i tillegg bør materiell med god sovekapasitet vurderes. Dette er en viktig strekning for godstransport, og prioritering her omtales nærmere i godsutredningen.»*

