

KOPI  
Polarsirkelrådet

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

Vår dato:

26/47511-1

03.06.2026

26/101260

## Innspill til ruteplan 2028 for persontog

Nordland fylkeskommune (NFK) takker for muligheten til å gi innspill til ruteplanen for persontog for 2028.

Innspillene bygger på dialog med Hålogalandsrådet, Narvik kommune, Visit Narvik AS, Salten regionråd, Polarsirkelrådet og Helgelandsrådet.

### Brevets struktur

På bakgrunn av den alvorlige situasjonen for jernbanen og togtilbudet i Nordland, mener NFK det er nødvendig å løfte frem sentrale utfordringer og foreslå tiltak som går utover det som normalt inngår i ruteinnspillprosessen.

Innledningsvis understrekes det hvor avgjørende jernbanen er for utvikling, mobilitet og beredskap i nordområdene – både regionalt og nasjonalt.

Deretter presenteres konkrete forslag for å styrke passasjer tilbudet, som et bidrag til arbeidet med ny ruteplan for persontog.

Det beskrives også den kritiske situasjonen knyttet til manglende og aldrende togmateriell, samt betydelige svakheter i jernbaneinfrastrukturen. På bakgrunn av dette foreslås tiltak som både forbedrer passasjer tilbudet og effektiviserer godstransporten.

Tiltakene som foreslås, er både kostnadseffektive og gir raskt målbare resultater med stor samfunnsnytte. De skal fremme miljøvennlig transport, styrke et pålitelig og effektivt togtilbud, bidra til regional utvikling – og samtidig ivareta nasjonale sikkerhetsinteresser.

Avslutningsvis fremheves det store potensialet for økt passasjertrafikk med tog, forutsatt at dette støttes av konkrete investeringer og en tydelig vilje fra både jernbanemyndighetene og politiske beslutningstakere.

## Jernbane og togtilbud i nord – nøkkelen til vekst, beredskap og grønn omstilling

Adresse:  
Postmottak  
Fylkeshuset  
8048 Bodø

Besøksadresse:  
Moloveien 16  
Org.nr.:  
964 982 953

Telefon:  
75650000  
E-post:  
[post@nfk.no](mailto:post@nfk.no)

Transport og infrastruktur  
**TI Stab**  
Stian Jensen  
Tlf.: 75650884

Et moderne og godt tilpasset togtilbud i nordområdene er ikke lenger et spørsmål om prioritering – det er en nasjonal forpliktelse. Myndighetene har et ansvar for å sikre likeverdige transportløsninger i hele landet, uavhengig av geografi.

Nordområdene preges av store avstander, krevende værforhold og en sårbar infrastruktur. Sammenlignet med resten av landet er transporttilbudet begrenset og lite fleksibelt. I møte med disse utfordringene er et miljøvennlig, pålitelig og effektivt togtilbud ikke bare ønskelig – det er helt nødvendig. Et slikt tilbud vil styrke både mobiliteten og beredskapen i regionen, samtidig som det bidrar til grønn omstilling, økt nasjonal verdiskaping og tryggere bosetting.

Det økende geopolitiske spenningsnivået og den forsterkede strategiske interessen for nordområdene tydeliggjør behovet for en betydelig oppgradering av det eksisterende jernbanenettet og togtilbudet i regionen. Å styrke tilstedeværelsen og fremme økonomisk aktivitet i nord er ikke bare et spørsmål om regional utvikling – det er en sentral del av Norges nasjonale sikkerhet og forsvarsevne.

## **Tiltak for å styrke passasjer tilbudet – anbefalinger til ruteinnspillprosessen**

### **Ofofbanen**

Et velfungerende togtilbud er avgjørende for både fastboende, besøkende og reiselivsnæringen. Mange benytter toget for å nå populære hytteområder og naturskjønne turområder langs jernbanelinjen – noe som fremmer friluftsliv, rekreasjon og økt livskvalitet.

Reiselivsnæringen i regionen og landsdelen er i sterk vekst og tiltrekker seg besøkende året rundt. Den økende cruisetrafikken har samtidig ført til et markant høyere transportbehov. Denne utviklingen vil forsterkes ytterligere av store internasjonale arrangementer i Narvik, som World Cup-finalen i alpint i 2028 og VM i alpint i 2029. Disse begivenhetene vil ytterligere styrke regionens posisjon som en attraktiv helårsdestinasjon.

Reiselivsnæringens sterke vekst øker presset på et allerede sårbart vegnett, særlig vinterstid, der mange utenlandske sjåførere har begrenset erfaring med norske kjøreforhold. Resultatet er økt ulykkesrisiko og svekket framkommelighet.

Nasjonale og regionale myndigheter arbeider med tiltak for å møte disse utfordringene. Et velfungerende togtilbud kan avlaste vegnettet, styrke trafikksikkerheten og tilby et trygt og bærekraftig alternativ. Videreutviklingen av togtilbudet på Ofofbanen må derfor innebære en styrking – ikke en reduksjon – og fremstår som et målrettet og kostnadseffektivt virkemiddel for økt trafikksikkerhet.

For å møte forventet vekst og sikre et effektivt, pålitelig og bærekraftig transportsystem, må frekvens, kapasitet og kvalitet i togtilbudet på Ofofbanen styrkes. Dette gjelder både det lokale tilbudet og forbindelsene på svensk side, særlig mot Luleå og Stockholm. Reduksjonen fra to til én daglig avgang mellom Narvik og Stockholm, innført fra april i år, er uakseptabel.

Nedenfor presenteres konkrete tiltak som skal styrke togtilbudet ved å gjøre det mer attraktivt for passasjerene, mer driftssikkert og bedre forberedt på fremtidens behov.

**Tydelig og rask informasjon ved ruteendringer:** Reisende skal raskt og tydelig informeres ved både planlagt vedlikehold og uforutsette endringer i rutetilbudet. Informasjonen skal være tilgjengelig på både norsk og engelsk, og formidles gjennom relevante kanaler – som nettsider, apper, skjermer på stasjoner, høytaleranlegg m.m. Som et minimum på nettsidene til togselskapet og på epost til Visit Narvik.

**Koordinering av buss for tog:** Ved kanselleringer eller vesentlige forsinkelser på togavganger skal det tilbys alternativ transport slik som buss for tog. Informasjon om dette må kommuniseres tydelig og i god tid, slik at reisende får mulighet til å planlegge reisen sin på en hensiktsmessig måte. Dersom alternativ transport ikke er tilgjengelig, skal dette også opplyses klart og tydelig. All informasjon skal gjøres lett tilgjengelig gjennom de samme kanalene som nevnt ovenfor.

**Tidligere tilgang til kjøp av billetter:** For å sikre god planlegging og forutsigbarhet for både reisende og turoperatører, må billetter legges ut minst seks måneder i forkant.

**Tilgang til detaljerte trafikkdata:** For å kunne planlegge målrettede tiltak må detaljerte data om togreisende – særlig med hensyn til antall og nasjonalitet – være offentlig tilgjengelige. Dette vil legge til rette for bedre samhandling mellom reiselivsnæringen og kollektivtransporten.

**Gjeninnføring av togstopp på Katterat for tog 93 og 94:** Tog har i lang tid hatt stopp ved Katterat, men dette ble fjernet høsten 2022. Katterat er et sentralt utgangspunkt for fjellturer og ferdsel langs Rallarveien, og det nåværende rutetilbudet gjør det vanskelig å gjennomføre turer i området. Som begrunnelse for fjerningen er det vist til plattformens utforming, men dette har tidligere ikke vært til hinder for stopp. Jernbanedirektoratet og Bane NOR oppfordres til å samarbeide om å gjeninnføre stoppet ved Katterat, slik at området igjen blir tilgjengelig for friluftsliv og turisme.

### **Nordlandsbanen**

Nordlandsbanen knytter Nordland og Trøndelag sammen med resten av landet, og er et viktig supplement til både vei- og flytransport. Som en sentral livsnerve i regionen bidrar banen til å styrke både bosetting og næringsliv i distriktene, og bidrar til bedre forbindelser mellom by og land. Den gjør det enklere å bo, arbeide og leve i hele regionen.

For mange er Nordlandsbanen en uunnværlig del av hverdagen – enten det gjelder daglig pendling, fritidsreiser, pasienttransport eller studentreiser.

Etableringen av det nye NATO-senteret på Reitan høsten 2025 er ventet å føre til økt etterspørsel etter pendlertog i regionen. Senteret kan skape opptil 450 nye arbeidsplasser, og investeringene anslås til nærmere 10 mrd. kr. Dette vil gi omfattende ringvirkninger for Saltenregionen – både økonomisk og samfunnsmessig – og bidra til å styrke regionens strategiske betydning, både nasjonalt og internasjonalt.

Nordlandsbanen har et stort, uforløst reiselivspotensial. Togreisen byr på spektakulær natur og gir turister en komfortabel og bærekraftig måte å oppleve regionen på – selve reisen er en opplevelse i seg selv.

Nedenfor presenteres konkrete tiltak som skal styrke togtilbudet ved å gjøre det mer attraktivt for passasjerene, mer driftssikkert og bedre forberedt på fremtidens behov.

**Gjenopprettelse av nattog:** Det er et akutt behov for snarlig å gjenoppta et stabilt og konkurransedyktig nattogtilbud mellom Bodø og Trondheim, etter at tilbudet har vært ute av drift siden oktober 2024. Dagens situasjon svekker tilgjengeligheten til Nord-Norge vesentlig, særlig for reisende som er avhengige av effektive og sammenhengende transportkjeder over lange avstander. Fraværet av nattog representerer samtidig et klart brudd med statlige mål om å overføre mer persontransport fra veg og luft til jernbane, og bidrar til å svekke både transportberedskap og bærekraft i det nasjonale transportsystemet.

**Tidligere morgenavgang fra Bodø til Rognan:** For å møte pendlerbehovet i regionen bes om en tidligere togavgang fra Bodø, med ankomst Fauske før kl. 07:40 og Rognan før kl. 08:00. Dette sikrer at reisende rekker ordinær arbeidstid. Det bes også å utvide tilbudet sørover til Mo i Rana/Mosjøen for å legge til rette for dagsreiser og økt fleksibilitet i det regionale kollektivtilbudet.

**Forlengelse av tog 1788 fra Bodø til Rognan:** For å styrke pendlerforbindelsen mellom Bodø og Rognan bes om at tog 1788, med avgang fra Bodø kl. 15:13, forlenges til Rognan. Dette vil gi arbeidstakere med ordinær arbeidstid en mer hensiktsmessig mulighet til å returnere hjem etter endt arbeidsdag. Samtidig er det viktig å opprettholde dagens avgang fra Fauske til Bodø kl. 16:12, for å sikre et fortsatt godt tilbud i motsatt retning.

**Flere gjennomgående tog mellom Bodø og Rognan (Røkland):** For å styrke togtilbudet i Saltenregionen må flere avganger være gjennomgående på hele strekningen mellom Bodø og Rognan (Røkland). I dag snur blant annet togene 1786/1787 og 1788/1789 allerede på Fauske, noe som begrenser tilbudet for reisende videre østover.

**Lønsdal stasjon må få permanent togstopp:** Stasjonen er en viktig inngangsport til Saltfjellet-Svartisen nasjonalpark og Nordlandsruta, og styrker både turisme og friluftsliv.

**Saltenpendelen må oppgraderes til lokaltogstandard.** Det betyr flere avganger, bedre tilpassede rutetider og gjennomgående tog mellom Bodø og Rognan (Røkland). En slik oppgradering vil styrke forbindelsene for pendlere i Salten-regionen, og bidra til en mer sammenhengende og velfungerende bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-region) i en region i vekst.

I dag er Saltenpendelen klassifisert som et regiontog. Det innebærer færre avganger og mindre fleksible rutetider enn et lokaltog – noe som begrenser togtilbudets nytteverdi for daglige reisende.

**Togpendel på Helgeland – Helgelandspendel:** Togtilbudet mellom Mosjøen og Mo i Rana må styrkes fra dagens fem til ti daglige avganger. For å sikre et mer helhetlig og tilgjengelig kollektivtilbud i hele Helgelandsregionen, må noen av disse avgangene forlenges til Trofors. Dette vil også gi bedre forbindelse til den nye storflyplassen i Mo i Rana som åpner i september 2027.

I tillegg bør enkelte avganger kobles videre til og fra Bodø, i tråd med anbefalingene i konseptvalgutredningen (KVU) for transportløsninger i Nord-Norge.

### **Felles for Ofotbanen og Nordlandsbanen**

**Fjerntogstrategi:** Fjerntogene har et betydelig potensial til å overta en større andel av transportarbeidet over lange avstander, og kan spille en nøkkelrolle i overgangen til et nullutslippssamfunn. I Nord-Norge gjelder dette særlige strekningene Narvik–Stockholm, Bodø–Trondheim–Oslo og Trondheim–Stockholm.

For at fjerntogene skal være et reelt alternativ til bil og fly, må tilbudet være pålitelig, brukervennlig og konkurransedyktig – både når det gjelder reisetid og pris. Komfortable tog med direkteruter uten togbytte, fleksible løsninger for dag- og nattreiser, stillevogner, Wi-Fi og andre moderne fasiliteter er avgjørende for å tiltrekke flere reisende.

### **Utfordringer i togmateriell og jernbaneinfrastruktur – Anbefalte forbedringstiltak**

#### **Togmateriell**

En vedvarende mangel på lokomotiver og et sterkt aldrende togmateriell har over tid medført betydelige og uakseptable driftsforstyrrelser på Nordlandsbanen. Resultatet er hyppige innstillinger og omfattende bruk av buss for tog. Dette gir passasjerene et upålitelig tilbud, vesentlig lengre reisetid, redusert komfort og økte reisekostnader.

Det er positivt at jernbanemyndighetene har inngått avtale om leie av fire lokomotiver til Nordlandsbanen for å erstatte dagens materiell fram til nye bimodale fjerntog etter planen er på plass i 2029/2030. Det er imidlertid uakseptabelt at ikke alle lokomotivene tas i bruk langt tidligere enn 2028. Dette vil bidra til å forlenge og forsterke den allerede kritiske situasjonen med lav driftsstabilitet. Det legges til grunn at jernbanemyndighetene umiddelbart iverksetter nødvendige tiltak for å fremskynde innfasingen av de leide lokomotivene.

Det er videre svært skuffende at nattoget mellom Bodø og Trondheim ikke settes i drift ved gjenåpningen av banen ved Nesvatnet i juni, men utsettes til tidlig høst, slik togoperatøren opplyser. Ytterligere forsinkelser vil ikke bli akseptert.

Regiontogene på Nordlandsbanen er utdaterte og tilbyr dårlig komfort, noe som svekker tilbudets attraktivitet – særlig for reisende over lengre distanser. For å sikre et konkurransedyktig og bærekraftig transportalternativ, må prosessen med å anskaffe nye tog med høy komfort og moderne fasiliteter igangsettes snarest. Det nye togmateriellet må være robust og tilpasset banens krevende klimatiske og geografiske forhold.

På Ofotbanen må det tilrettelegges for moderne togmateriell som tilbyr høy komfort, tilstrekkelig setekapasitet tilpasset reisemønstre, og romslige løsninger for oppbevaring av fritidsutstyr og bagasje – som sykler, ski og lignende. Disse kravene må også inngå som en tydelig del av den kommende trafikkavtalen.

### **Sårbar materiellstrategi - Én-til-én-erstatning er ikke tilstrekkelig**

Planene om å erstatte dagens togmateriell med fire nye bimodale fjerntogsett på Nordlandsbanen i 2029/2030 er i utgangspunktet positive. En ren én-til-én-erstatning er imidlertid ikke tilstrekkelig og vil gi uakseptabelt lav operativ robusthet.

Uten tilstrekkelig reservekapasitet vil selv mindre avvik få betydelige konsekvenser for ruteproduksjonen. Tekniske feil, vedlikeholdsbehov og driftsforstyrrelser vil raskt resultere i innstillinger, svekket regularitet og redusert beredskap.

Det er derfor nødvendig at staten umiddelbart utløser opsjonen på anskaffelse av minst to ekstra fjerntogsett. Dette er en forutsetning for å sikre et robust, stabilt og pålitelig togtilbud.

### **Verkstedkapasitet i nord må på plass permanent**

Det midlertidige nødverkstedet i Bodø - basert på leid utstyr og en provisorisk plasthall - må snarest erstattes av et permanent og fullverdig verksted, dimensjonert for å håndtere tyngre vedlikehold av både dagens og framtidige togsett på Nordlandsbanen.

### **Jernbaneinfrastruktur**

**Utfordringer på Nordlandsbanen:** Erklært overbelastet på ubestemt tid og har ikke kapasitet til å håndtere økt trafikk. Et betydelig vedlikeholdsetterslep og lav robusthet gjør banen sårbar for driftsforstyrrelser.

**Tiltak på Nordlandsbanen:** Nødvendig med omfattende vedlikehold og oppgraderinger av jernbaneinfrastrukturen. Nordlandsbanen må fortsatt ha høyeste prioritet for innføringen av ERTMS i den reviderte nasjonale signalplanen. I tillegg må anbefalingene fra KVVU Nord-Norge følges opp, spesielt behovet for flere og lengre kryssningsspor. Nytt kryssningsspor på Saltfjellet må ferdigstilles innen 2028. KVVU Green anbefaler at Nordlandsbanen blir den første av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene som får en nullutslippsløsning. Dette må følges opp umiddelbart med en grundig utredning, med mål om å oppnå en utslippsfri jernbane innen 2030.

**Utfordringer på Ofotbanen:** Nærmer seg raskt sin kapasitetsgrense og mangler tilstrekkelig robusthet. Dette fører til hyppigere og lengre driftsavbrudd, noe som gradvis undergraver brukernes tillit til banens pålitelighet.

**Tiltak på Ofotbanen:** Det er nødvendig med omfattende vedlikehold og oppgraderinger av jernbaneinfrastrukturen. Byggestart for kryssningssporet ved Søsterbekk må skje raskt, med ferdigstilling i 2028. Videre må planlegging og utbygging av Horisontalen kryssningsspor prioriteres, sammen med utvidelse av Katterat stasjon med et tredje spor. I tillegg må aksellasten økes til 32,5 tonn. Disse tiltakene må være ferdigstilt innen første periode av NTP. Det er også avgjørende med snarlig oppstart av planlegging og prosjektering for dobbeltspor på hele Ofotbanen. Målet må være ferdigstilling så tidlig som mulig i andre periode av Nasjonal transportplan 2025–2036.

### **Reiselivsnæringen i sterk vekst – bærekraftige togtilbud åpner nye muligheter**

Nord-Norges spektakulære arktiske landskap og mangfoldige naturbaserte aktiviteter gir et sterkt grunnlag for å forlenge turistsesongen og fremme en mer bærekraftig helårsturisme.

Reiselivsnæringen er en nøkkelaktør i Nord-Norge – som arbeidsgiver, verdiskaper og bidragsyter til samfunnsutviklingen. I 2023 omsatte næringen for 25 mrd. kr, ifølge en analyse fra Menon Economics. Den direkte verdiskapingen utgjorde nær 9,5 mrd. kr, med ytterligere 7 mrd. kr i ringvirkninger for andre deler av økonomien. Med rundt 19.000 sysselsatte og nærmere 9 millioner gjestedøgn, er reiselivet en sentral drivkraft i mange lokalsamfunn i landsdelen.

Stadig flere europeere vender blikket nordover i jakten på sommerferie med behagelige temperaturer. I takt med økende hetebølger i Sør-Europa fremstår Nord-Norge som et attraktivt og klimavennlig alternativ for sommerreisene. Denne trenden gir nytt momentum til reiselivet i nord – og peker mot en fremtid der regionen blir et stadig viktigere reisemål på det europeiske feriekartet.

Turiststrømmen øker, og regionene langs – eller med tilknytning til – Nordlandsbanen og Ofotbanen arbeider målrettet for å legge til rette for et mer bærekraftig reiseliv. Innsatsen omfatter blant annet styrket satsing på miljøvennlige transportløsninger og bedre sesongbalanse, med økt aktivitet både i skulderperioder og vintersesongen. Samtidig rettes oppmerksomheten mot et voksende europeisk marked, der etterspørselen etter klimavennlige reisealternativer, som tog, er tydelig økende.

Togtransport spiller en nøkkelrolle i denne omstillingen, ved å frakte større mengder turister til knutepunkter hvor de enkelt kan fortsette reisen med andre transportformer frem til sine endelige reisemål. Jernbanen vil være en bærekraftig og innbydende inngangsport til det mangfoldige og opplevelsesrike Nord-Norge.

Å reise med tog er ikke bare et miljøvennlig alternativ – det byr også på komfort, ro og muligheten til å oppleve landskapet på nært hold. Med fleksibiliteten til å stige av og på underveis, gir togtransport en unik frihet og nærhet til både natur og kultur som få andre reisemåter kan tilby.

Nordlandsbanen strekker seg over 410 kilometer gjennom Nordland og har 24 stasjoner og holdeplasser. Ofotbanen, som er 43 kilometer lang, har fem stoppesteder. Sammen gir disse to banene en imponerende geografisk dekning og åpner for unike tog opplevelser i regionen. De spiller en nøkkelrolle i utviklingen av et grønnere og mer tilgjengelig reiseliv.

Med vennlig hilsen  
Richard Dagsvik  
Fylkesråd for samferdsel

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Kopi til**

Helgelandsrådet  
Hålogalandsrådet  
Polarsirkelrådet  
Saltens regionråd  
Visit Narvik