

Jernbanedirektoratet
Postboks 16
0101 Oslo

Deres ref.:

Deres dato:

Vår ref.:

24/10305-5

24/73951

Vår dato:

27.06.2024

Innspill til den årlige ruteinnspillsprosessen

Nordland fylkeskommune (NFK) viser til Jernbanedirektoratets (JD) invitasjon til å fremme innspill til den årlige ruteinnspillsprosessen for persontog.

I denne prosessen har NFK invitert Interkommunale politiske råd i Nordland om konkrete innspill på tilbudsforbedring og utvikling av togtilbudet i fylket.

NFK har mottatt innspill fra Hålogalandsrådet, Polarsirkelrådet og Salten Regionråd, og følger vedlagt dette brev. Disse innspillene er viktig grunnlag for NFK sitt innspill til JD.

NFK vil med dette vise til problemstillinger og tiltak som er svært viktig for utvikling av persontogtilbudet i Nordland.

Persontog på Ofotbanen og ny trafikkavtale

- Gjeldende trafikkavtale for strekningen Narvik-Riksgrensen/Kiruna gjelder frem til 14. desember 2024, og vil erstattes med ny avtale før årsskiftet.

Gjeldende trafikkavtale:

- Persontogtrafikken har ikke fungert tilfredsstillende, særlig det siste året. JD har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp trafikkavtalen med Vy Tåg AB og avvikshåndtering.
- For resten av avtaleperioden må det settes opp buss for tog når togtrafikken innstilles (både de som har eller skal bestille billetter).
- Det må sikres et lokalt persontogtilbud på Ofotbanen når den ordinære togtrafikken på Svensk side er innstilt.

Ny trafikkavtale:

- Ved ny trafikkavtale fra desember ber vi om at persontogtransporten på Ofotbanen videreføres som et helhetlig togtilbud med tilknytning til Abisko, Kiruna, Luleå og Stockholm.
- Det må stilles tydeligere krav i trafikkavtalen om et tilfredsstillende tilbud når den ordinærere trafikken er innstilt, enten på Norsk eller Svensk side.

Adresse:
Postmottak
Fylkeshuset
8048 Bodø

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

Telefon:
75650000
E-post:
post@nfk.no

Transport og infrastruktur
TI Stab
Stian Jensen
Tlf.: 75650884

- Persontogene må stoppe på stasjonene langs Ofotbanen. Både av hensyn til reiselivsnæringen og av hensyn til lokalbefolkningens tilgang og tilhørighet til områdene og historien/identiteten Ofotbanen representerer.
- Det må være et tydelig krav om et godt og brukervennlig billettsystem og god informasjonsflyt til reisende. Det må bl.a. være mulig både å forhåndsbestille og utløse billetter om bord på toget.
- Ved avsporing eller andre utforutsette innstillinger av tog må det umiddelbart settes opp buss for tog for alle reisende, både for de som har eller skal kjøpe billetter.
- Det må tilrettelegges for moderne togmateriell med god komfort, tilstrekkelig setekapasitet og god plass til oppbevaring av fritidsutstyr/bagasje (sykler, ski o.l.).
- Setekapasitet, rutefrekvens og rutetider må fortløpende tilpasses reisebehovene i avtaleperioden. Reiselivsnæringen i nordområdene er i sterk vekst og økende helårsturisme. Denne utviklingen vil forsterkes betydelig når Narvik skal arrangere VM i alpint i 2029. Ofotbanen er inngangsporten til nordområdene og er særs viktig transportåre for reiselivsnæringen i hele den nordlige landsdelen.
- Oppdragsgiver må fortløpende følge opp forpliktelsene i trafikkavtalen med operatør og sikre effektiv avvikshåndtering.
- Ber om at JD tar med våre innspill i dialog med Trafikverket i forbindelse med utforming av nytt anbud for persontogtilbudet Narvik – Riksgrensen – Luleå – Stockholm. Det forventes at det regionale nivået (kommune, fylkeskommune, reiseliv m.fl.) involveres underveis i anbudsprosessen.
- Det vises ellers til vedlagte brev fra Hålogalandsrådet for mer utfyllende informasjon.

Togpendel på Helgeland (Helgelandspendel)

- Behov for dobling av dagens rutefrekvens mellom Mosjøen og Mo i Rana, og noen av rutene må utvides til Trofors for å få et helhetlig togtilbud for hele Helgelandsregionen. Dette vil være avgjørende for å knytte regionen tettere sammen som en bo-, arbeids- og serviceregion (BAS-region). Noen av avgangene må ha videre forbindelser til Bodø og rutetilbudet må tilpasses dagsreiser. Dette er også anbefalt i Konseptvalgutredning for transportløsninger Nord-Norge.
- Utvikling av togtilbudet på Helgeland vil også være viktig for transport av passasjerer når ny stor flyplass på Mo i Rana står ferdig i 2026/2027.
- Det vises ellers til vedlagte brev fra Polarsirkelrådet for mer utfyllende informasjon.

Saltenpendelen

- Behov for tidlig avgang fra Bodø med ankomst Rognan før kl. 08:00, og innenfor normal arbeidstid. Industrien i Saltdal er i sterk vekst og har store rekrutteringsutfordringer av kompetent arbeidskraft. Godt tilpasset togtilbud vil legge til rette for å styrke bo- og arbeidsmarkedsregionen i Salten og øke verdiskaping i næringslivet.
- Behov for forlengelse av tog 1788 med avgang Bodø kl. 15:13 helt til Rognan, og gjerne frem til Røkkland. Dette toget stopper i dag i Fauske, og gjør det vanskelig med effektiv arbeidspendling. Samtidig er det viktig å beholde avgang fra Fauske til Bodø kl. 16:12.
- Ønskelig at flere tog kjører hele pendelen Bodø – Fauske – Rognan/Røkkland. I dag snur togpendlene 1786/87 og 1788/89 på Fauske.
- Ønskelig med økt rutefrekvens og gjerne med faste timesavganger på pendelen Bodø - Fauske - Saltdal. Dette gir større fleksibilitet og forutsigbarhet, og gjøre togtilbudet mer

attraktivt for reisende. Saltenpendelen er en stor suksess, har en viktig funksjon for samfunns- og næringsutvikling og har stort potensiale for videre trafikkvekst.

- Togstopp på Lønsdal må være et permanent tilbud. Dette er en viktig innfallsport for reise- og opplevelsesnæringen og friluftsliv knyttet til Saltfjellet, hvor både Nasjonalpark og Nordlandsruta inngår.
- Det vises ellers til vedlagte brev fra Salten Regionråd for mer utfyllende informasjon.

Stort behov for rask kapasitetsøkning på Nordlandsbanen og Ofotbanen

- Nordlandsbanen er erklært overbelastet på ubestemt tid og kapasiteten på Ofotbanen er sprengt. Det haster med kapasitetsøkende tiltak raskt på jernbanene for å kunne forbedre og utvikle persontogtransporten. Dette vil også bidra positivt for utvikling av godstogtransporter og økt overføring av gods fra veg til bane og sjø.
- Flere kryssningsspor på Nordlandsbanen, der bygging av nytt kryssningsspor på Saltfjellet må starte opp umiddelbart etter ferdig reguleringsplan for Sukkertoppen i 2025.
- Flere kryssningsspor på Ofotbanen så raskt som praktisk mulig og dobbeltspor innen 2036.

Stort fornyelsesbehov av togmateriell på Nordlandsbanen

- Togmateriell på Nordlandsbanen er svært gamle, udaterte, lite miljøvennlig og har passert sin tekniske levetid. Dette svekker togenes driftsstabilitet, komfort, ansattes arbeidsmiljø, kapasitet, attraktivitet og konkurransekraft - både fjerntog (lokomotiv bygget: 1981) og lokal-/regiontog (bygget: 2000/2002)
- Gamle lokomotiv med lavt vedlikehold og høy risiko for teknisk svikt svekker passasjerenes sikkerhet i tilfeller stans på utilgjengelige og værutsatte områder.
- Det er helt uakseptabelt med hyppige innstillinger av fjerntog på landets lengste togstrekning Bodø -Trondheim, som følge av gamle lokomotiver med økende teknisk svikt og mangel på reservemateriell. Dette gir lite forutsigbarhet for reisende og det er ei svært dårlig løsning med buss for tog på ei vegstrekning på over 70 mil (over 10 timers kjøretid + flere stopp underveis).
- Ifølge konkurransegrunnlaget til trafikkpakke 2 Nord (varighet 2021-2028 og 1+ 1 års opsjon) skulle Di4 lokomotiv bli erstattet tidlig i kontraktperioden, men dette har ikke skjedd. Dette er svært beklagelige.
- Gamle og dårlige vedlikeholdte lokomotiver øker risikoen for økende teknisk svikt og hyppigere innstillinger frem til nytt fjerntogmateriell erstattes fra 2027. Det forventes at Nordlandsbanen, som landets lengste banestrekning og med landets laveste standard på togmateriell, prioriteres først når de første nye fjerntogene settes i drift.
- I påvente av utskiftning av nye fjerntog er det helt nødvendig at JD sørger for å fremskaffe flere midlertidige lokomotiver på Nordlandsbanen som reduserer risikoen for innstillinger av tog.
- Dagens lokal-/regiontog er lite egnet på Nordlandsbanen. Togmateriellet er svært gamle og utslitte, har dårlig standard og komfort, lav kapasitet og tilfredsstillende ikke dagens standardkrav til togmateriell. Norske tog må snarest få i oppgave å anskaffe nye og moderne klimavennlig togmateriell tilpasset behovene på Nordlandsbanen.

Usikker framdrift for nytt signalsystem ERTMS

- NFK viser til ytterligere forsinkelser for å ta i bruk nytt digitalt signalsystem på jernbanen (ERTMS) som følge av forsinkelser fra utstyrsleverandørene. Dette er svært beklagelig.
- NFK viser til at Nordlandsbanen er prioritert først (sammen med Gjøvikbanen) av landets jernbanestrekninger for innføring av ERTMS. Opprinnelig plan var ferdigstilling i 2022, men er blitt utsatt en rekke ganger. Siste fremdriftsplan var ferdigstilling høsten 2024 og ERTMS skulle tas i bruk våren 2025.
- Det understrekes at Nordlandsbanen er kommet lengst i utbygging av signalsystemet og har derfor minst gjenstående arbeid før ferdigstilling av ERTMS sammenliknet med de øvrige jernbanene.
- Nordlandsbanen er landets lengste banestrekning, har stort fornyelsesbehov, få og lange avstander mellom krysningsspor og har trafiksikkerhetsutfordringer. Nordlandsbanen har hatt størst trafikkvekst av gods av landets jernbaner og antall godstog har doblet seg i perioden 2020-2022 - fra to til fire godstog i hver retning. Som følge av denne suksessen har Bane NOR erklært strekningen Bodø – Trondheim – Oslo som overbelastet på ubestemt tid. Det er stor etterspørsel fra et raskt voksende næringsliv om økt godstransporter på bane for å styrke sin konkurransekraft. Det arbeides bl.a. med ny utslippsfri sjørute mellom Bodø og Tromsø med mellomstopp nær Harstad. Ruten vil ha daglige avganger i hver retning og korrespondere med tog nord-sør akse. Til tross for suksess på Nordlandsbanen og økt etterspørselsbehov for togtransporter, er det i NTP 2025-2036 prioritert kun 300 mill. kr i kapasitetsøkende tiltak, men først etter 2031. Dette utgjør kun 0,3 % av investeringene på norske jernbaner.
- NFK ber etatene i jernbanesektoren om fortsatt prioritere Nordlandsbanen som første strekning for ferdigstilling av ERTMS så raskt som praktisk mulig. ERTMS vil øke kapasiteten med et tog på Nordlandsbanen, noe som vil styrke både gods- og persontransporter.

Med vennlig hilsen

Marianne Dobak Kvensjø

Fylkesrådets nestleder og fylkesråd for samferdsel

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Hålogalandsrådet

Polarsirkelrådet

Salten regionråd

Sjøgata 27

8006

BODØ

Vedlegg

Polarsirkelrådet

Hålogalandsrådet

Salten Regionråd

DokID

1266262

1266263

1266264