

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Bodø, 16.januar 2017

Dette brev sendes kun pr mail.

Jernbaneforum nord - Innspill til Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

Våre to jernbaner i nord har et stort behov for oppgradering slik at fremtidig utvikling for våre bo- og arbeidsmarkedsregioner blir ivaretatt. Regjeringen er blant dem som er opptatt av at så mye som mulig av godset kan faktisk fraktes på bane. Her er både Ofotbanen og Nordlandsbanen typiske transportkorridorer for gods som med enkle grep kan tilføres store godsvolumer.

I 2016 lanserte Jernbaneverket «Godsstrategi for jernbanen» hvor det poengteres at den nye strategien er utviklet i samarbeid med næringslivet og vil være innspill til NTP 2018-2029.

Etter våre vurderinger er ikke utviklingen av våre to baner i nord godt nok ivaretatt. Begge banene må rustes opp. Derfor mener vi at følgende utbyggingsprosjekter og planer må prioriteres i NTP 2018 – 2029.

- ✓ Dobbeltspor på Ofotbanen.
 - Både økningen i sjømatnæringen og LKAB tilsier at kapasiteten på strekningen Kiruna-Narvik vil om noen få år være kritisk. I etatenes grunnlagsdokument er det foreslått 2 mrd. til første parsell dobbeltspor. Problemet er at finansieringen er foreslått til siste del av NTP 2023-2029. Dette må endres slik at det bevilges midler i første periode av NTP 2018-2021.
- ✓ Betydelig oppgradering av Nordlandsbanen.
 - Nordlandsbanen stod ferdig frem til Bodø i 1962. Reisetiden er den samme i dag som den var for godt over 50 år siden. Her har tiden stått helt stille. Altså her benyttes 50 -60 år gammel infrastruktur. Situasjonen for våre to jernbaner i nord er utfordrende. Skal jernbanen bli et viktig virkemiddel for fremtidig verdiskapning i nord vil det være nødvendig med et betydelig løft ut over dagens vedtatte satsinger. Vi ber derfor om at det i NTP 2018-2029 tas inn en bestilling om en utredning for strekningen Steinkjer-Bodø. Innhold i utredningen bør være utretting av skinnetraseen, rassikringstiltak, betydelig økning i kryssingsspor Utgangspunktet må være en kraftig nedkorting av reisetiden mellom Trondheim – Bodø.

- Nordlandsbanen er en av få dieseldrevne jernbaner hvor det i NTP 2018-2029 må tas inn vurderinger av alternative energikilder. Det må utredes mulighet for elektrifisering, hybridtog eller aller helst hydrogendrevne tog.
- Andre utbyggingsprosjekt som må gjennomføres i første NTP-periode er
 - Oppgradering til 30 tonns aksellast Mo i Rana – Ørtfjell
 - Oppstart av Helgelandspendelen. (se vedlagte mulighetsstudie)
 - Videreutvikle Saltenpendelen. (flere kryssingsspor).
 - Oppgradering av knutepunkt Fauske, (forlenging lastegate og spor).Her vil både hovedplan og arealplan ferdigstilles i løpet av våren og forventes at det bevilges midler til oppstart i første periode. Dette er også i tråd med Jernbaneverket (Bane Nor) sine innspill i det tidligere arbeidet.

På vegne av Jernbaneforum nord

Willfred Nordlund
Leder Jernbaneforum nord

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Vedlegg: «*Forbedret togtilbud for pendling på Helgeland*»