

**Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.**

**Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029:**

## **Bedre kapasitet og satsing på godstrafikken i Nordland**

Det er særlig kapasiteten for godstrafikken som skal forbedres i planperioden fram mot 2029. Både på Ofotbanen og Nordlandsbanen er tiltak på bane og terminaler prioritert. For togpassasjerene skal konkurranseutsettingen bidra til nytenking og større kundeorientering. Samtidig utredes nye jernbaneforbindelser i nord.

Ofotbanen og Nordlandsbanen er helt sentrale i vareforsyningen nordover og i eksport sørover. Hvert døgn ruller fem lange kombitog nordover og etterspørselen er stor. For å møte denne etterspørselen og legge til rette for at mer av godstrafikken kan overføres fra veg til bane skal kapasiteten økes.

### **Økt kapasitet for godstrafikk på Ofotbanen**

Ofotbanen har de siste årene fått en betydelig økt kapasitet, noe som har resultert at det nå går hele tre tog mellom Oslo og Narvik hvert døgn. Sist ferdige anlegg er det nye Djupvik kryssingsspor som åpnet høsten 2017. Togene inneholder dagligvarer og forbruksartikler nordover og fersk fisk sørover. Sjømatnæringa i Nord-Norge er i vekst og vil ventelig øke enda mer framover. I 2019 legges det opp til å begynne utvidelsen av Narvikterminalen på Fagernes. Så sent som i 2013 var forrige gang den ble utvidet. Nå er det planlagt med en ny lastegate og flere spor slik at det blir mulig å håndtere et fjerde kombitog hvert døgn. Sammen med utbygging av Narvik stasjon og ny Narvik omformer innen 2022 vil det gi økt kapasitet og mer rasjonell godshåndtering på kombi- og malmterminalen på Ofotbanen. Narvik er logistikk-knutepunkt for hele Nord-Norge nord for Salten.

Ofotbanen er mest kjent for malmtrafikken fra gruvene i Kiruna-området der det nå kjøres 11-12 malmtogpar i døgnet. Fra sommeren 2018 kommer et nytt selskap i gang med malmtogkjøring, noe som betyr ytterligere to togpar per døgn.

Ofotbanen har også en økende rolle i turistsatsingen i Ofoten og i sommersesongen 2018 kommer det et nytt persontogpar på strekningen i tillegg til de to togparene som kjøres hele året.

### **Bedre godshåndtering og billettsamarbeid på Nordlandsbanen**

Nordlandsbanen har stor godstrafikk og terminaler i Mosjøen, Mo i Rana, Fauske og Bodø. Fauske er en viktig omlastingsterminal mellom bane og veg.

Innføring av det nye digitale signalsystemet ERTMS i 2022 vil gi fjernstyring på banen, noe som gir økt sikkerhet og kapasitet for både person- og godstrafikk. Det nye signalsystemet vil også gi bedre utnyttelse av de forlengede kryssingssporene på Røklund og Bodø. I Mo i Rana vil det bli gjennomført sporforlengelser på stasjonen og forlengelse av Dunderland kryssingsspor.

I regiontrafikken Bodø–Fauske–Rognan, Saltenpendelen søkes det et billettsamarbeid med Nordland fylkeskommune for felles billetter på tog og buss i Salten fra årsskiftet 2018–2019.

### **Konkurranseutsetting av Trafikkpakke 2**

Trafikkpakke 2 Nord er en del av første fase i konkurranseutsettingen av persontogtjenester, som skal gi større dynamikk, nytenkning og kundeorientering i persontogmarkedet.

Konkurransegrunnlaget for Trafikkpakke 2 ble gjort tilgjengelig for prekvalifiserte tilbydere i mars 2018. Trafikkstart er planlagt i juni 2020. For Nordland omfattes Saltenpendelen av denne

trafikkpakken. Det er lagt inn en opsjon på en ny avgang tur-retur Mosjøen–Bodø på lørdager i konkurransegrunnlaget.

### Utredninger

Det finske Trafikverket har gjennomført en utredning av en mulig jernbaneforbindelse fra Finland til en isfri arktiske havn i Norge eller Russland. Fra norsk side har Jernbanedirektoratet bidratt i arbeidet. I utredningen som ble lagt frem i mars 2018, ble det anbefalt å gå videre med en forbindelse mellom Rovaniemi i Finland og Kirkenes. Finske myndigheter har anbefalt å opprette en arbeidsgruppe for videre vurdering av korridoren.

Kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk analyse for utbygging av ny jernbanestrekning Fauske–Tromsø skal utarbeides. KVVU-metodikk skal følges så langt det er hensiktsmessig, men uten formelle og prosessuelle krav som settes til en KVVU. Utredningen skal være ferdig sommeren 2019.

Jernbanedirektoratet vil i løpet av 2019 starte arbeidet med en konsekvensutredning for strekningen Narvik–Riksgränsen som en oppfølging av tiltaksutredning for dobbeltspor fra 2016.

Konsekvensutredningen vil ha viktige grensesnitt mot tilsvarende planprosesser på svensk side, og arbeidet vil gjennomføres i tett dialog med Trafikverket.

### Tiltaksoversikt i Nordland

Effekt for kunder og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt sikkerhet og kapasitet for person- og godstrafikk, samt reduserte kostnader for trafikkstyring	ERTMS gir fjernstyring på Nordlandsbanen	2022
Økt kapasitet for lengre godstog Trondheim–Bodø	ERTMS med fjernstyring gir effekt av forlengede kryssingsspor på Røklund og Bodø.	2022
	Sportiltak i Mo i Rana og på Dunderland stasjon.	2022
	Sukkertoppen kryssingsspor	I løpet av planperioden
Økt kapasitet på Fauske godsterminal	Utbedring av dagens terminal	Første seksårsperiode
Økt kapasitet og mer rasjonell godshåndtering på kombi- og malmterminalen på Ofotbanen	Mindre tiltak Narvik stasjon.	2019
	Utbygging av Narvik stasjon.	2022
	Narvik omformerstasjon.	2022
	Utbedring av Narvikterminalen.	Første seksårsperiode