



STORTINGET

Representantforslag 123 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken

Dokument 8:123 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om å styrke tog- beredskapen i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Jernbane er den mest miljøvennlige måten å frakte både folk og gods lange strekninger. Jernbanen er også sentral for beredskapen i landet og ved behov for å transportere militært utstyr og personell i en eventuell krigssituasjon.

Vedlikeholdsetterslepet på norsk jernbane er enormt. Det kreves om lag 8 mrd. kroner årlig bare for å unngå at etterslepet ikke øker. Omfanget av forsinkelser og innstillinger øker – til tross for økte midler til sektoren. Mye av materiellet som kjører på norske skinner, har for lengst passert levetiden, og nytt materiell er forsinket. Klimaendringer gjør jernbanen mer sårbar for skred, ras og utfordrende kjøreforhold, noe som kan gi langvarige stenginger slik man har sett på Dovrebanen, som har vært ute av drift to ganger på kort tid.

Alle disse utfordringene svekker togberedskapen i Norge i en tid hvor beredskap må være høyt på agendaen. Forskrift om nasjonal beredskap på jernbane legger krav på jernbanevirksomhetene om å ha beredskap for å kunne bidra med jernbanetjenester ved ekstraordinære hendelser, krise og krig. Slik situasjonen er i dag, særlig på materiellsiden, er denne beredskapen ikke til stede.

Ifølge Norske tog, som eier togmateriellet i Norge, er alt tilgjengelig materiell utlånt til operatørene og mate-

riellberedskapen er lik null. Gitt tilstanden på mye av det eksisterende materiellet er sjansen stor for at noe av dette kollapser innen nytt materiell er på plass. Situasjonen på Nordlandsbanen illustrerer dette.

Norske tog har inngått avtale med Stadler om innkjøp av 17 nye fjerntog, og med Alstom om å kjøpe 36 nye lokaltog og 19 nye regiontog. Nye fjerntog kommer fra 2028 og utover, lokaltog fra 2026 og regiontog fra 2027. Både fjerntogene og lokaltogene har blitt forsinket ut fra opprinnelig plan. Begge avtalene inneholder opsjoner på kjøp av flere tog. Norske tog har uttalt i media at mer materiell burde vært bestilt.

Det må på plass mer materiell, og forslagsstillerne mener en helhetlig plan for materiellberedskapen er nødvendig. Her kan en benytte opsjonene i eksisterende avtaler og planlegge for innleie- og reservematerielløsninger.

Etter den fatale ulykken på Hemnes i oktober 2024 har alle nattog på Nordlandsbanen vært innstilt, og regulariteten på Nordlandsbanen har vært på 37 pst. Dagtog har frem til nylig bare kjørt til Mo i Rana, og det har vært buss for tog resten av strekningen. Lokomotivene på Nordlandsbanen er over 40 år gamle og svært utsatt for feil og driftsproblemer. Norske tog har foreløpig ikke klart å leie inn reservelokomotiv til Nordlandsbanen. Nordlandsbanen er ikke elektrifisert, og derfor kan ikke materiell fra elektriske strekninger benyttes og man må bruke diesellokomotiv. Får man ikke tak i lokomotiver, sier SJ at de ikke vil kunne kjøre nattog på Nordlandsbanen før nye fjerntog er på plass i 2029–2030.

Nordlandsbanen er kritisk infrastruktur for regionen. Den spiller en avgjørende rolle for arbeidsreiser, pasientreiser, studenter, fritidsreiser, turisme og godsfrakt. Saltfjellet er ofte stengt eller krever kolonnekjøring på grunn av uvær. Dette gjør veiforbindelsen ustabil og ut-

fordrende, spesielt om vinteren. Når veiene er stengt, blir toget det eneste pålitelige transportalternativet. Dette er avgjørende for beredskapen.

Flere og lengre kryssningsspor vil gi bedre driftsstabilitet og punktlighet på strekningen. Kryssningsspor er også viktig for å kunne øke kapasiteten på godstrafikk. Godstransporten på Nordlandsbanen er doblet på tre år.

Dovrebanen er helt sentral for transporten mellom nord og sør i landet. Klimaendringene kommer til å innebære flere og større flommer i fremtiden, noe som vil medføre at Dovrebanen kommer til å bli stengt oftere. Under ett år etter forrige langvarige stenging er Dovrebanen stengt igjen etter en flom på nyåret 2025. Stengingen varer minst til midten av april 2025. Det påvirker også Raumabanen og godstrafikken der, som stopper opp på grunn av stengingen på Dovrebanen. Rørosbanen er det beste alternativet når Dovrebanen er stengt, men den er ikke elektrifisert, har liten kapasitet og få kryssningsspor, slik at det i dag er begrenset hvor mye av trafikken fra Dovrebanen som kan flyttes dit.

I tillegg er togmateriellet på Rørosbanen eldgammelt, og vinteren 2024 var det store problemer med driften, fryste dører og toaletter. Til tross for at Stortinget høsten 2023 vedtok at regjeringen skulle bestille nye fjerntog til Rørosbanen, planlegger regjeringen ikke med nye tog på strekningen før tidligst i 2030, og da er regjeringens løsning at dagens regiontog som går på Trønderbanen, skal flyttes til Rørosbanen. Sjansen for at

noe av materiellet på Rørosbanen kollapse før den tid, er stor. Dette er ikke i tråd med vedtaket i Stortinget fra 2023. Regjeringen må benytte opsjonen i avtalene om fjerntog til å bestille fjerntog også til Rørosbanen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen innen juni 2025 legge frem en plan for togmateriellberedskap som inkluderer bruk av opsjon for kjøp av ytterligere materiell under eksisterende avtaler, samt plan for innleie og reserveløsninger som kan styrke beredskapen i påvente av nytt materiell og ved ytterligere forsinkelser av det nye materiellet, og følge dette opp i statsbudsjettet for 2026.
2. Stortinget ber regjeringen snarest legge frem en plan for hvordan en kan øke kapasiteten på Nordlandsbanen og Rørosbanen, som bl.a. inkluderer flere og lengre kryssningsspor og sikring av planoverganger.
3. Stortinget ber regjeringen benytte opsjonen som finnes i eksisterende fjerntogkontrakt, til å bestille nytt fjerntogmateriell til Rørosbanen, som også kan fungere som ekstramateriell for Nordlandsbanen.

6. mars 2025

Mona Fagerås

Lars Haltbrekken

