

Notat

Fra	Jernbanedirektoratet
Til	Partene i byvekstforhandlinger i Trondheimsområdet
Kopi til	[Kopimottakere]
Vedrørende	Jernbanetiltak i avtaleområdet for Byvekstavtale Trondheimsområdet
Saksref.	[Saksref]
Dato	04.01.2019

Modernisering av Trønderbanen

Toget er en viktig del av transporttilbudet regionalt i Trøndelag, men har en mer beskjeden rolle internt i byområdet i og rundt Trondheim. Dette skyldes at banen er enkeltsporet uten mulighet for hyppig frekvens og har et stoppmønster som gir utfordringer for raskere kjøretider. Samtidig er det markedsmessige potensialet for å utvikle togtilbudet i samspill med øvrig kollektivtransport betydelig.

De tiltakene på Trønderbanen som så langt er gjennomført og prioritert i NTP 2018-2029 er forankret i valgt konsept K1 fra KVVU Transportløsning veg/bane Trondheim-Steinkjer (KS1 og regjeringsbeslutning i 2012). Flere prosjekter er gjennomført, f.eks. Gevingåsen tunnel, ny bru over Stjørdalselva og Værnes holdeplass, og det er arbeides videre med planlegging av ytterligere tiltak (elektrifisering, dobbeltsporparceller, kryssingsspor mv).

I forbindelse med arbeidet med sammenslåingen av Trøndelagsfylkene til ett fylke, er toget definert som den viktigste regionale kollektivtransportformen som skal binde sammen byer og tettsteder, der hvor toget går. Det nye fylket vil ha 450 000 innbyggere, der de fleste er bosatt i den korridoren der toget går (aksen Melhus/Orkanger-Trondheim-Stjørdal-Steinkjer). Togtilbudet må i tillegg integreres med det øvrige kollektivtilbudet på en god måte, både når det gjelder utvikling av rutetilbudet og informasjons-, takst- og billettsamarbeid.

Elektrifisering ble anbefalt først i utbyggingsrekkefølgen av jernbaneprosjektene i 2012. Årsaken til dette var behovet for å bytte ut utrangerte dieseltogsett som trafikkerer strekningen i dag. Togsett har normalt en levetid på om lag 30 år. Det er bestilt 14 nye bimodale togsett type Flirt fra Stadler for levering i 2021 til erstatning for dagens tog.

Analyser viser imidlertid at det innfor midlene avsatt til Trønderbanen i NTP 2018-29 ikke er mulig både å full elektrifisere og å øke kapasiteten til 2 tog i timen.

Det er derfor utredet et tredje alternativ hvor kun deler av strekningen (Trondheim - Stjørdal og Hell-Storlien) elektrifiseres. Dette vil gi elektrisk drift med 0 -utslipp i de tetttest befolkede områdene (området for Byvekstavtalen), og det vil for å sikre en felles driftsform mellom Norge og Sverige via Meråkerbanen.

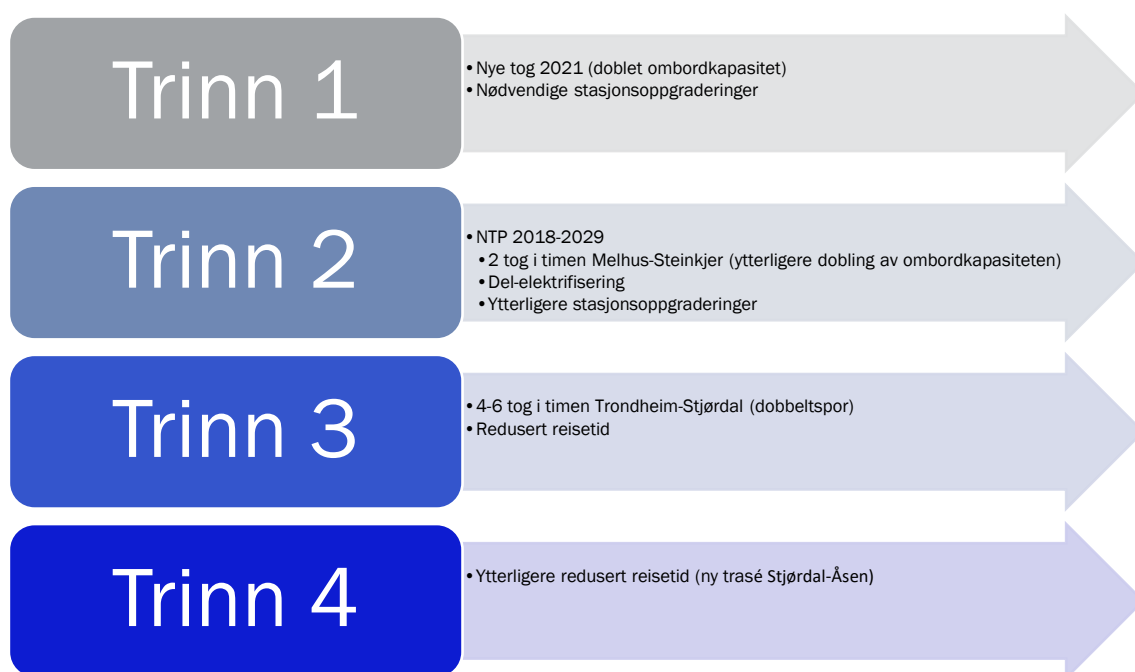
Resultater fra utredningen viste at tilbudet som kan realiseres, og de kapasitetsøkende tiltakene som må til for å realisere økt frekvens, i liten grad er avhengig av om banen elektrifiseres eller ikke. Ettersom elektriske togsett gir raskere akselerasjon og retardasjon enn bimodale togsett (spesielt

når de bimodale togsettene er i dieseldrift), er den elektriske rutemodellen mer robust, og den vil derfor gi litt høyere punktlighet.

Videre viste analysene at antall stopp må reduseres noe for å oppnå en frekvens med 2 tog i timen.

Behovet for investeringer i infrastrukturen for å sikre tilstrekkelig kryssingskapasitet er også i stor grad det samme i alle alternativer. Kryssingsmønsteret er gitt av at man søker optimal utnyttelse av de kryssingspunkter som allerede ligger langs dagens Trønderbane, og å minimere behovet for ny infrastruktur. Halvtimesintervall for regiontogene pluss flere daglige avganger med gods- og fjern tog innebærer en svært høy utnyttelse av den enkeltsporede banen.

Jernbanedirektoratet anbefalte å gå videre med deelektrifiseringsalternativet for å sikre frekvensøkning til 2 tog i timen. Nye tog blir innfaset i 2021 og gir økning i ombordkapasitet. På denne måten kan man si at arbeidet med modernisering av Trønderbanen kan deles inn i 4 trinn. Innfasing av nye tog med større ombordkapasitet i 2021 og nødvendige stasjonsoppgraderinger utgjør trinn 1. Deelektrifisering, 2 tog i timen og ytterligere stasjonsoppgradering utgjør trinn 2 i tråd med prioritering i NTP 2018-2029 og vedtatt Handlingsprogram for Jernbanesektoren.



Utvikling av stasjoner og knutepunkt i byvekstrådet

Som en følge av innfasing av nye tog vil det bli nødvendig å gjøre tiltak på flere stasjoner, både i knyttet til plattformlengder og hvor man skal hense togene. Bane NOR vil våren 2019 få oppdrag knyttet til oppgradering av stasjoner og holdeplasser, for å sikre en effektiv og sikker av- og påstigning av passasjerer.

Som en følge av økt frekvens til 2 tog i timen vil Bane NOR i 2019 også få i oppdrag å planlegge og gjennomføre nødvendige infrastrukturtiltak. Dette oppdraget vil innebære både stasjonstiltak og tiltak for å øke kryssingskapasiteten. Det gjennomføres tiltak på Ranheim stasjon for å sikre gjenåpning av stasjonen så raskt som mulig etter at kryssingsspor ved Leangen stasjon er i drift

Disse tiltakene finansieres i sin helhet gjennom statlige bevilgninger.