



Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Trondheim/Oslo 12.12.11

Norsk jernbaneklubbs uttalelse om *Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer, august 2011*

Vårt grunnlag for uttalelse

Norsk jernbaneklubb konstaterer at utredningen dekker bane og veg på strekninga Trondheim – Steinkjer. Det er en interessant kombinasjon, men vi ser det imidlertid ikke som vår oppgave å gi synspunkt på utbygging av veger som kan konkurrere med jernbanen – unntatt når de støtter opp under hverandre og har felles interesse.

Trondheim – Hell var ferdig som del av Meråkerbanen i 1881, Hell – Steinkjer (Sunnan) var ferdig i 1905. Den første faktiske forbedring av traseen kom i august 2011, med åpning av Gjevingåsen tunnel. Det er nå på tide å forbedre resten av traseen slik at den kan trafikkeres med togsett for elektrisk drift og etter dagens krav til en moderne og effektiv jernbane. Det er i alle fall ingen av vegtraséene bygd før 1905 som er i bruk i dag som del av riksvegnettet uten at de er oppgradert etter nye krav! Det bør egentlig avgjøre prioriteringsrekkefølgen mellom jernbane og veg for å forbedre transportsystemet Trondheim – Steinkjer. Vi tar som udiskutabel forutsetning at *hele* strekninga skal elektrifiseres, og må være klar når NSB tar i bruk nye togsett innen 2020.

De beskrivelsene utredningen gir av befolkning, næringsliv og arealbruk, og om samferdsel i kapittel 2 synes å være grundige og dekkende. Det gjelder både reise mønster og reisemåter, ulykkes- og risikoforhold, behov for trafiksikkerhet og konkurranseforhold mellom ulike transportmåter.

Behovsvurderingene beskrevet i kapittel 3 vil vi støtte fullt ut. Vi ville til og med ha gått noe lengre fra det tredje prikkpunktet på s 47, om videreutvikling, ved å se på hvordan jernbanen kan være med på å styrke hele Trøndelag som en samlet region. Vi vil understreke den uthevede poengteringen i 2. spalte på s 47:

Å utvikle transportsystemene slik at de underbygger muligheter for vekst og gir muligheter for å ta i bruk ressursene i hele regionen i en felles bo- og arbeidsregion vil øke konkurransevne. For styrking av bo- og arbeidsmarkedsregionen påpekes spesielt arbeidet for å realisere en reisetid på en time mellom Trondheim – Steinkjer.

Vi mener den beste måten, både samfunnsøkonomisk, miljømessig, effektivt, sikkert og menneskelig, er å få det til ved å realisere det med jernbanetransport.

Det er viktig også det som står på s 48 om behovene for aktuelle utbyggingsområder. Alle som nevnes, med et mulig unntak for Sveberg, ligger tett inn til dagens jernbanetrasé. Vi vil tilføye både Stjørdal og Hommelvik. Det er helt grunnleggende for forståelsen av betydningen og oppgaven jernbanen må og skal ha i framtida at hele korridoren langs jernbanetraseen Trondheim – Steinkjer blir betraktet som en enhet. Se f eks nederst s 48, 1. spalte, om prosjektutløsende behov:

Styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim – Steinkjer.

På de 120 km lenker den i dag sammen en befolkningsmengde på i alle fall 250.000 innbyggere som bor i en gunstig avstand fra dagens stoppesteder. Og befolkningstallet øker.

Dette forholdet blir understreket i kapittel 4, s 51 med beskrivelsen av samfunnsmålet:

I 2040 er aksene Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.

Norsk jernbaneklubb vil hevde at første delen av dette samfunnsmålet langt på vei er riktig i dag, men med Stjørdal – Trondheim som én slik region og Åsen – Steinkjer som én region. Den andre delen av denne målbeskrivelsen er imidlertid ikke dekkende i dag hvis vi relaterer den til jernbanen, med unntak av karakteristikken *pålitelig*. Vi vil hevde at det er opp til dem som planlegger og sørger for å bevilge midler til utbygging, å sørge for å realisere samfunnsmålet fullt ut – og det er mulig med *en stor grad av effektivitet* å gjøre det innen 2020.

Men det er likevel interessant å konstatere at selv med dagens gjennomsnittshastighet på 60 km/t er toget i dag brukt av ca 1,3 millioner reisende hvert år. Mye av grunnen er at den er pålitelig, har faste timeav-ganger, er uavhengig av vær, føre og trafikk, er nesten alltid i rute, er behagelig og sikker, og går direkte fra sentrum til sentrum. Med sine ca 20 stopp på de 120 km er ca 1/3 av reisetida knyttet til stoppene. De fleste reisene er på delstrekninger, slik at toget fungerer hovedsakelig som lokalt transportmiddel. Vil en derimot øke antallet på de lengre strekningene, må reisetida kortes betraktelig. Og bli merkbart kortere enn med bil. Det gjelder ikke minst Trondheim – Værnes/Stjørdal.

Alt i kapitlene 2, 3 og 4 bygger opp under den – etter vår mening – opplagte konklusjonen på s 53:

Reisetid på jernbanen er i dag mye lengre enn på veg. I forhold til kartlagte behov er det derfor nødvendig med større reisetidsreduksjon på bane enn på veg slik at tog kan kunne bli et konkurransedyktig transportalternativ.

(Overordnet krav avledet av målet, pkt 5.2):

Vi vil si det enda sterkere: *Målet må være å gjøre jernbanen til det beste og dermed foretrukne transportalternativet!* Vi vil ha det som utgangspunkt for våre synspunkt og refleksjoner om utredningen.

Våre kommentarer til de ulike løsningsmulighetene

Vi ser det ikke som hensiktsmessig å bruke tid og ord på å drøfte om det er aktuelt å opprettholde dagens jernbanetilbud uten noen endringer (konsept 0+, Minimumskonseptet). Det bedrer ikke jernbanens konkurransevne og er dermed uaktuelt. Skal tilbudet fortsette som i dag, trenger NSB ikke å bestille nye togsett. De kan kjøre materiellet til det bryter sammen av seg selv. Før vi kommer dit, har passasjerene likevel gått over til alternativ transportmåte.

Vi ønsker å drøfte tre av alternativene, *konsept 1-* (Forbedringskonseptet), *konsept 1* (Moderniseringskonseptet) og *konsept 2* (Jernbanekonseptet). *Konsept 4*, Maksimumskonseptet, inneholder hele konsept 2, og vi trenger derfor ikke gå inn på det særskilt.

Konsept 1-, Forbedringskonseptet

Beskrivelse: Stykkevis dobbeltspor Trondheim – Stjørdal og noe innkorting med to tunneler ved Vikhamar, Forbordfjellet tunnel og elektrifisering hele strekningen, forlenging av fire eksisterende kryssningsspor samt ett nytt. Forventet reisetid Trondheim – Steinkjer: 1t 38m, dvs redusert med 25 minutter fra i dag, der gevinsten utelukkende er Stjørdal – Steinkjer.

Vår kommentar: Dette konseptet gir for liten reduksjon av total reisetid Trondheim – Steinkjer til at det vil øke antall reisende fra vei til jernbane. Forbedring på Stjørdal – Steinkjer med Forbordfjellet tunnel fram til Vuddudalen og noe forbedring av kryssningsspor. Gir ingen forbedring Trondheim – Stjørdal, der passasjergrunnlaget er størst. Minimumsforbedring *må* inkludere dobbeltspor Trondheim – Stjørdal.

Totalt: Relativt stor investering med liten gevinst målt som overgang veg → jernbane. Konseptet gir brukbar bedring Stjørdal – Steinkjer.

Vår konklusjon: **UAKTUELL fordi det ikke gir noen gevinst Trondheim – Stjørdal.**

Konsept 1, Moderniseringskonseptet

Beskrivelse: Dobbeltspor hele strekninga Trondheim – Stjørdal og innkorting med fem nye tunnel-er ved Vikhamar og Malvik/Hommelvik, tunneler gjennom Forbordfjellet og Grenneåsen, bru over Vuddu og elektrifisering hele strekninga, forlenging av fire eksisterende krysningsspor samt ett nytt. Forventet reisetid Trondheim – Steinkjer: 1t 19m, dvs reduksjon med 44 minutter fra i dag.

Vår kommentar: Dobbeltspor og forkortet trasé Trondheim – Stjørdal vil gi merkbar gevinst både med reisetid og frekvens. Gir et høyst akseptabelt reisetilbud Trondheim – Værnes/Stjørdal. Forbedring Stjørdal – Steinkjer med Forbordfjellet tunnel fram til Vuddudalen og Grenneåsen tunnel fram til Åsen.

Totalt: Blir en stor investering med god og merkbar effekt, spesielt Trondheim – Stjørdal, men også brukbar bedring for Stjørdal – Steinkjer.

Vår konklusjon: **AKTUELL, ser hele strekninga i sammenheng, nær akseptabel reisetid.**

Konsept 2, Jernbanekonseptet

Beskrivelse: Dobbeltspor hele strekninga Trondheim – Stjørdal og innkorting med fem nye tunnel-er ved Vikhamar og Malvik/Hommelvik, Forbordfjellet og Grenneåsen tunneler, bru over Vuddu og elektrifisering hele strekninga, forlenging av fire eksisterende krysningsspor samt ett nytt, utjevning av kurvatur. Forventet reisetid Trondheim – Steinkjer: 1t 10m, dvs reduksjon med 53 minutter fra i dag.

Vår kommentar: Dobbeltspor og forkortet trasé Trondheim – Stjørdal vil gi merkbar gevinst både med reisetid og frekvens. Gir et høyst akseptabelt reisetilbud Trondheim – Værnes/Stjørdal. Forbedring Stjørdal – Steinkjer med Forbordfjellet tunnel fram til Vuddudalen og Grenneåsen tunnel fram til Åsen. Fortsettelse til Steinkjer med rettere kurvatur for høyere hastighet.

Totalt: Blir en stor investering med meget god effekt, spesielt Trondheim – Stjørdal, men også svært god for Stjørdal – Steinkjer.

Vår konklusjon: **MEGET AKTUELL, ser hele strekninga i sammenheng, svært nær 1 time som er ønsket total reisetid.**

Norsk jernbaneklubbs konklusjon og prioritering mellom konsept 1 og 2

Norsk jernbaneklubb anser konsept 1 som det mest realistiske å få gjennomført av de to beste alternativene, selv om konsept 2 uten tvil er det beste. Begge konseptene er svært gode – sammenliknet med dagens trasé. De kan begge bygges ut mens dagens jernbanenett er i drift. Når vi prioriterer konsept 1, er det fordi det kan realiseres raskest. Det kan utbedres trinnvis til konsept 2 uten å forstyrre daglig jernbanedrift.

Nøkkelbrikken i *hele* utbygginga er **Forbordfjellet tunnel**, uansett hvilket konsept som blir valgt. Det som imidlertid gir det viktigste grunnlaget for økt bruk av jernbanen og som når flest potensielle passasjerer, er strekninga Trondheim – Stjørdal. Den kan bare bli et akseptabelt transporttilbud med **dobbeltspor og forkortet trasé** med utretting og tunneler ved Vikhamar og Malvik/Hommelvik. Norsk jernbaneklubb vil derfor foreslå at denne utbygginga blir flyttet fra fase 2 til fase 1 på bekostning av vegtiltakene som er lagt til fase 1.

Skal E6 få en akseptabel standard, er første prioritet å legge om / forbedre den forbi Langstein og gjennom Vuddudalen. Det kan bare skje ved at jernbanetraseen flyttes til Forbordfjellet tunnel. Det betyr at denne tunnelen må komme før utbygging av vegen starter.

Om framdriftshastighet for prioritert løsning

Avgjørelsen om å bygge ny trasé må tas umiddelbart dersom den skal stå ferdig når dagens dieseldrevne togsett må skiftes ut til elektrisk. Å fortsette med dieseldrift er en avgjørelse ingen kan akseptere, verken politisk, i folkemening, miljømessig, samfunnsøkonomisk eller transportøkonomisk. Forbordfjellet tunnel må stå klar når Trønderbanen legges om til elektrisk drift; det vil være uakseptabel ressursløsning å elektrifisere dagens strekning via Skatval, for så å legge den ned så snart tunnelen er ferdig.

Det er helt avgjørende for et godt og snarlig resultat at det blir tilsagn om bevilgning for hele anleggsperioden under ett, slik at den kan planlegges og gjennomføres sammenhengende! Det vil også forbedring av E6 tjene på, siden masse fra tunnelboringa kan brukes der og det frigjør nødvendig plass til forbedret vegtrasé. Vi minner om gevinsten Gjevingåsen tunnel gav ved at massen derfra er brukt til forlenging av rullebanen på Værnes. Det betyr at trafikkforholdene på hele strekninga bare kan forbedres ved at jernbanen bygges ut først.

Norsk jernbaneklubb vil også minne om at Jernbaneverket i dag – men kanskje ikke så svært mye lenger – har lokal kompetanse på prosjektering og driving av tunnel etter at Gjevingåsen tunnel ble ferdig i august i år. En byggetid på antakelig 3 år gir ikke mer tid enn en trenger til forarbeid og anleggsarbeid før strekninga skal være ferdig elektrifisert for de nye togsettene..

For øvrig understreker vi og støtter alle argumentene som kommer fram KVVU'en, særlig i kapittel 10.

Vi vil også peke på at det er sterk lokal politisk interesse for dette prosjektet, i alle de berørte kommunene og i de to fylkeskommunene. Det er noe uenighet om rekkefølgen på utbygging av de ulike delene, men enighet om helheten. Det er det primære, rekkefølgen er av sekundær betydning.

Noe om tilhørende løsninger

Norsk Jernbaneklubb ønsker i tillegg å peke på den naturlige sammenhengen dette prosjektet har med tilstøtende strekninger:

- *Meråkerbanen* (Hell-Storlien): når Trondheim – Steinkjer er ferdig elektrifisert, blir de ca 70 km Hell – Storlien liggende som et relikvium mellom to elektrifiserte strekninger.
- *Den sørlige delen av Trønderbanen*: Trondheim – Støren, med videreføring til Røros og Oppdal. Alle disse strekningene hører naturlig inn i samme område, slik det er gjenspeilt i NSBs enhetlige rutehefte for Trønderbanen. I alle fall Trondheim – Melhus må ha dobbeltspor, helst til Støren.
- Området *nord for Steinkjer* og i alle fall til Grong kan relativt enkelt elektrifiseres slik vi ser det. Da vil et stort geografisk område få atskillig bedre transporttilbud enn i dag, og kan knyttes til Trønderbanen. Vi antar at dagens trasé i stor grad kan brukes uendret når den blir elektrifisert.

På vegne av Norsk jernbaneklubb

Eirik Lien