

Oppdatert etter fastsettelse av handlingsprogrammet juli 2018.

Jernbanesektorens handlingsprogram:

Midt-Norge: Elektrifisering, nye tog og økt kapasitet

Det jobbes med alternativer for utvikling av jernbanen i Trøndelag for flere avganger og økt trafikk mellom Trøndelag og Sverige. Det vil bli satt inn nye tog i som gir bedre ombordkapasitet, komfort og regularitet. I 2017 var det 1,4 millioner passasjerer med «Trønderbanen» og ca. 800 000 reisende med fjerntogene på Dovrebanen.

Utviklingsalternativer for Trønder- og Meråkerbanen ble sendt fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet i juni 2018. Det er sett på tiltak som muliggjør elektrifisering av strekningene og kapasitetstiltak som muliggjør to tog i timen på Trønderbanen.

Prioriteringen i NTP er full elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette er ikke tilstrekkelig for to tog i timen. De tre alternativene som er utredet er full elektrifisering og kapasitetstiltak, elektrifisering på strekningen Trondheim-Stjørdal og Meråkerbanen samt kapasitetstiltak, og kun kapasitetstiltak. Det første alternativet er ikke mulig innenfor rammene i NTP. Alternativene med elektrifisering på deler av strekningen og bare kapasitetstiltak muliggjør to tog i timen Melhus-Trondheim-Steinkjer innenfor de økonomiske rammene. Begge alternativene med full elektrifisering og delvis elektrifisering gir reduserte klimagassutslipp og åpner for økt trafikk mellom Trøndelag og Sverige.

For å raskest mulig kunne bedre togtilbudet på jernbanen med to tog i timen så er delelektrifisering og kapasitetstiltak beste tiltak. I NTP er det lagt til grunn full elektrifisering. Jernbanedirektoratet vil derfor avvente avklaring fra Samferdselsdepartementet rundt videre utvikling.

Nye tog

Allerede før banen elektrifiseres vil Jernbanedirektoratet at det skal settes inn mer moderne tog i Trøndelag. Bimodale tog som kan drives både på strøm og diesel er bestilt skal settes i drift snarest mulig. En egen liten mellomvogn er utstyrt med moderne dieselmotorer som forsyner toget med strøm, denne enheten kan også erstattes med gass- eller hydrogendrift når slik teknologi er moden for det.

Dovrebanen

Konkurransgrunnlaget for trafikkpakke 2 omfatter opsjoner som tilbyderne skal prissette i sine tilbud. Dette inkluderer ny avgang hver vei Oslo–Trondheim mandag til fredag for jevnere frekvens på Dovrebanen.

Jernbanedirektoratet har satt i gang et arbeid med å lage en framtidig strategi for fjernstrekningene. Her ses det på hva som må til for å få til en fast to-timers frekvens. Dovrebanens fjerntrafikk vil ha stor nytte av intercityutbyggingen på banens søndre del og alle forbedringer i reisetid og kapasitet her vil ha betydning også for fjerntrafikk og godstrafikk. I første periode skal kryssingssporet på Ler og Kvam forlenges, ytterligere to kryssingsspor forlenges og ett nytt bygges i løpet av perioden. På Heggstadmoen ved Heimdal kan det våren 2018 tas i bruk en oppgradert utvidet godsterminal som vil avlaste terminalen på Brattøra noe. Dette er med å styrke konkurransekraften i godstrafikken som er under press fra gods på veg. Bygging av ny godsterminal sør for Trondheim kan få oppstart i andre seksårsperiode.

Raumabanen er både en forbindelsesbane til Dovrebanens fjerntog og en turistbane med egne avganger for turister i sommersesongen. Banen har også godstrafikk. Av særlig betydning for Raumabanen er rassikring og utbedring av banens siktforhold.

Rørosbanen

Konkurranses grunnlaget for trafikkpakke 2 omfatter opsjoner som tilbyderne skal prissette i sine tilbud. Dette inkluderer ekstra avgang tur-retur Røros–Hamar for å etablere totimersintervall mandag til fredag, og en ekstra avgang tur-retur Røros–Trondheim for å skape et «lunsj til lunsj»-tilbud.

ERTMS

Innføringen av det felles europeiske signalsystemet ERTMS er planlagt på Nordlandsbanen i 2022 og på Røros- og Dovrebanen i 2024. Dette vil øke banens kapasitet og fleksibilitet i trafikkstyringen.

Stasjoner

Gjennomføring av byggetrinn 2 på Trondheim stasjon er foreslått av Jernbanedirektoratet inn i forhandlinger om nye byvekstavtaler. Dette vil blant annet gi bedre adkomstforhold til plattformene. Leangen stasjon skal bygges om med bedre tilgjengelighet og nye plattformer, noe som også øker banens kapasitet.

Samarbeid

Jernbanedirektoratet legger opp til et tett samarbeid med fylker og kommuner med mål om en best mulig integrering av kollektivtilbudet for å gjøre det så enkelt som mulig å velge kollektivt. I forbindelse med konkurranseutsettingen av Pakke 2- nord søkes det etablert et regionalt billettsamarbeid i Trøndelag.

Tiltaksoversikt Midt- Norge:

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
Økt ombordkapasitet, bedre komfort og regularitet i tog Lundamo/Melhus –Trondheim–Steinkjer.	Nye togsett.	2020–2021
	Plattformforlengelser	2021
	Hensetting	2021
Økt ombordkapasitet, bedre komfort og tog Trondheim–Storlien, samt enkelte avganger Trondheim–Røros–Hamar	Nye togsett	2021
Redusert reisetid og flere avganger	Utvikling av Trønderbanen: <ul style="list-style-type: none"> - Leangen stasjon - Elektrifisering/kapasitetstiltak 	Første og andre seksårsperiode

trafikkReduserte klimagassutslipp. trafikk.Reduserte klimagassutslipp. Legge til rette for økt trafikk mellom Trøndelag og Sverige	Elektrifisering av Meråkerbanen	Første seksårsperiode
Økt sikkerhet og kapasitet for person- og godstrafikk, samt reduserte kostnader for trafikkstyring	ERTMS gir fjernstyring Rørosbanen Meråkerbanen	2024 2027
Økt kapasitet for kombitrafikken Oslo–Trondheim	Ny godsterminal på Heggstadmoen og Heimdal stasjon spor 3	2018
Økt toglengde på godstog til og fra Trondheim	Forlengelse av to spor på Trondheim stasjon ved hjelp av signaltiltak.	Første seksårsperiode
Økt kapasitet for lengre godstog Oslo–Trondheim	Forlengelse av Ler og Kvam kryssingsspor Ytterligere to kryssingsspor forlenges og ett nytt bygges.	Første seksårsperiode Første og andre seksårsperiode