

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Trondheim, 26/06/2012

# Nasjonal transportplan, klima og jernbanen i Trøndelag.

Foreningen ELBANEN STS (Steinkjer –Trondheim –Storlien) er stiftet av fylkeskommunene i Trøndelag og Regionförbundet Jämtlands Län og arbeider for miljøvennlig transportutvikling i Trøndelag og mellom Norge og Sverige. Elektrifisering av jernbanen i Trøndelag er nøkkelen som åpner store muligheter for klimakutt og regional utvikling.

Foreningens medlemmer har fremmet selvstendige uttalelser, men vi vil her utdype bakgrunnen for det sterke engasjementet for elektrifisering i et eget innspill til etatenes forslag til Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023 (heretter NTP).

Vi mener at:

- Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er en logisk konsekvens av Regjeringens klimamelding og klimaforliket i Stortinget.
- Trønderbanen og Meråkerbanen er tett sammenknyttet med felles trafikk og materiell. Begge må elektrifiseres samtidig for å åpne mulighetene for miljøvennlig gods- og persontrafikk i regionen.
- Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen må inn i NTP. De økonomiske rammene må være forpliktende og utvides slik at de tillater gjennomføring først i planperioden.

## Bakgrunn

Elektrifisering av jernbanen i Trøndelag ble vurdert i forbindelse med forrige NTP. Stortingsflertallet forutsatte i 2009 at «*planleggingsprosessen blir satt i gang så tidlig som mulig i perioden*» og at «*Regjeringen i samarbeid med lokale myndigheter vil vurdere elektrifisering, finansiering av prosjektet og framdrift*».

Jernbanelivet har utarbeidet en samlet Hovedplan for elektrifisering av Meråkerbanen og Nordlandsbanen til Steinkjer. Begrunnelsen for elektrifiseringen er i følge jernbanelivet å:

- *Legge grunnlag for mer effektiv framføring av person- og godstog på banestrekningene.*
- *Bidra til raskere og mindre miljøbelastende persontransporter på strekningene.*
- *Tilrettelegge for økt godstransport på bane mellom Norge og utlandet via Sverige.*

Hovedplanforslaget angir et kostnadsnivå på investeringene med 1080 mill. kr. for strekningen Trondheim-Hell-Steinkjer og 475 mill. kr. for strekningen Hell-Storlien, forutsatt at begge strekningene bygges ut samtidig.

Fylkeskommunene har tatt initiativ og bevilget 20 mill. kr. til detaljplanleggingen, i tråd med Stortingets flertallets ønsker. Dette planarbeidet vil være nødvendig uansett hvor raskt elektrifisering realiseres.

Togsettene som NSB benytter på strekningene nærmer seg slutten av sin levetid. På grunn av økt vedlikeholdsbehov blir det stadig vanskeligere å opprettholde et pålitelig togtilbud med disse togene. For få seter gjør dessuten at togene ikke er i stand til å ta sin naturlige andel av dagens trafikkvekst. Manglende elektrifisering vil selv på kort sikt resultere i at dagens tog får redusert sine markedsandeler. Vedlikeholdsbehovet på de gamle togene førte til gjentatte innstillinger i 2011. Tognummer 1761 og 1762 på Trønderbanen har vært innstilt første halvår av 2012 på grunn av feil og mangler ved togsettene.

Alternativet er ikke nødvendigvis helt nye elektriske togsett. NSB har fortsatt mulighet til å foreta midtlivsoppgraderinger av elektriske tog som vil gi både rask og rimelig effekt i form av kortere kjøretid og større kapasitet på Trønder- og Meråkerbanen.

Egnet dieselmateriell kan skaffes på lignende vis, men må kjøpes nytt. Innkjøp av nye tog er både tid- og kostnadskrevende. En slik innkjøpsprosess må iverksettes snarest dersom togtilbudet ikke skal forvitne i Trøndelag.

Spørsmålet om elektrifisering må derfor få en *forpliktende* avklaring gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan 2014-2023 våren 2013.

### **Etatens forslag til Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023**

I de nasjonale transportetatens samlede prioritering er det bare elektrifisering av Trønderbanen som er foreslått realisert. Forslaget forutsetter at samferdselsbevilgningene over statsbudsjettet øker med 45 % i forhold til i dag, og at elektrifiseringen gjennomføres i siste del av planperioden.

Foreningen Elbanen mener at et slikt miljøvennlig prosjekt ikke kan vente, eller være avhengig av statens vilje til å satse store midler på hele samferdselsområdet. Elektrifisering må inn i kommende NTP uavhengig av økonomisk ramme, og gjennomføres først i planperioden.

Til slutt må det påpekes at etatens forslag ikke tar inn over seg at Trønderbanen og Meråkerbanen er tett sammenknyttet med felles trafikk og materiell. En samlet elektrifisering av begge banestrekningene har store økonomiske fordeler. Togene nord for Trondheim får først hentet ut reisetidsgevinsten av Gjevingåsen tunell etter at elektrifiseringen er gjennomført

## **Regjeringens klimamelding og klimaforliket i Stortinget (St.meld.nr. 21 2011-2012)**

Storting og Regjering har satt seg som mål å utvikle en mer klimavennlig transportsektor, og at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Investeringene i jernbanen økes, særlig rundt de største byene, samtidig som transportsektoren tar i bruk mer miljø- og klimavennlig kjøretøyteknologi og drivstoff. En av de logiske konsekvensene av en slik politikk, er å elektrifisere jernbanestrekninger som i dag driftes med diesel.

Klimameldingen understreker også at alle statlige etater skal vurdere livssyklus kostnader og miljømessige konsekvenser av sine anskaffelser. Uten forpliktende vedtak om elektrifisering våren 2013 tvinges NSB til å kjøpe nytt dieselmateriell som både gir miljøkonsekvenser og betydelig høyere driftskostnad enn elektrisk materiell. At elektriske tog er mer energieffektive og mindre vedlikeholdskrevende kan illustreres gjennom kilometerkostnaden, som er ca. 35 % høyere for dieseltog.

Av prosjektene som er omtalt i etatenes forslag til NTP, er elektrifisering av Trønderbanen det mest kostnadseffektive med tanke på reduserte klimagassutslipp. Samlet årlig reduksjon er anslått til 12 300 tonn CO<sup>2</sup>. Reduksjonen i CO<sup>2</sup> de første 40 årene koster ca. kr. 2,09 pr.kg.

Gjennomføring av elektrifisering er et effektivt virkemiddel for å nå målene i klimameldingen.

## **Grenseoverskridende transport og utvikling - felles mål og virkemidler**

Elektrifisering av Meråkerbanen på norsk side vil gi reduserte CO<sup>2</sup> utslipp i Sverige. Den positive samfunnsutviklingen som følger av elektrifisering er grenseoverskridende og legger til rette for positiv utvikling i grenseregionen Jämtland. Værnes er for Jämtland en viktig internasjonal flyplass.

En funksjonell jernbane over kjølen vil gagne norsk næringsliv, også utenfor Trøndelag. Pr. i dag er manglende elektrifisering av Meråkerbanen en barriere mot øst-vestlig godsflyt. Veksling av drivkraft er ressurskrevende. I sum er prisen for å ha dieseldrevne godstog i trafikk ca. 3 ganger høyere enn for elektriske.

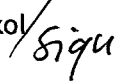
Eksportnæringene og fylkeskommunen i Nordland kan nevnes som eksempel på de mange aktørene som ser behovet, og arbeider målrettet for å nå markedet med jernbane utenom de overbelastede godslinjene gjennom Alnabru og Göteborg. Transportsystemet på den Skandinaviske halvøy vil bli mer robust og effektivt gjennom elektrifisering av Meråkerbanen og Trønderbanen, til glede næringsliv og befolkning i begge nasjoner.

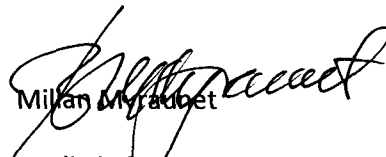
## Konklusjon

- Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen er en logisk konsekvens av Regjeringens klimamelding og klimaforliket i Stortinget.
- Trønderbanen og Meråkerbanen er tett sammenknyttet med felles trafikk og materiell. Begge må elektrifiseres samtidig for å åpne mulighetene for miljøvennlig gods- og persontrafikk i regionen.
- Elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen må inn i NTP. De økonomiske rammene må være forpliktende og utvides slik at de tillater gjennomføring først i planperioden.

Med vennlig hilsen

foreningen Elbanen Steinkjer – Trondheim – Storlien

Ingrid Kjerkol   
Styreleder

  
Milan Myrland  
Daglig leder

Digital kopi til: Fiskeri- og kystdepartementet - [postmottak@fk.dep.no](mailto:postmottak@fk.dep.no)

Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010-2019 - [ntp.sekretariat@vegvesen.no](mailto:ntp.sekretariat@vegvesen.no)