

Trønder- og Meråkerbanen elektrifiseres

Et betydelig samferdselsløft for Trøndelag





Endelig klart for elektrifisering!

Trønder- og Meråkerbanen bygges ut for elektrisk drift i tre etapper, slik at effekten kan tas ut så tidlig som mulig. Disse etappene blir:

- ▶ Trondheim – Stjørdal, inklusive Stavne – Leangen banen
- ▶ Stjørdal – Steinkjer
- ▶ Hell – Storlien

Slik kan vi starte med elektriske lokaltog til Stjørdal på en del avganger først, både for å skaffe erfaringer og for å få tidligst mulig effekt.

Totalt skal 200 kilometer jernbane elektrifiseres. Det skal i tillegg bygges to omformerstasjoner; på Hell og ved Steinkjer.

Et betydelig samferdselsløft for Trøndelag

For første gang siden 1970 blir en lengre jernbanestrekning i Norge elektrifisert. Det er overordnede samfunnsmessige mål som ligger til grunn for utbyggingen. Viktige målsetninger er økning av jernbanens transportandel både på person- og godstrafikk, og raskere og bedre godstransport på jernbane mellom Norge og Sverige. Begrensning av negative klima- og miljøeffekter som følge av togtrafikk er også viktige målsetninger. Persontrafikken på Trønderbanen har vokst betydelig de siste tiårene. Fra 500.000 reisende i 1993, til nær det dobbelte i 2010. Prognoser for befolkningstilvekst i Trondheim og omegn forteller om ytterligere behov for et bedre togtilbud.

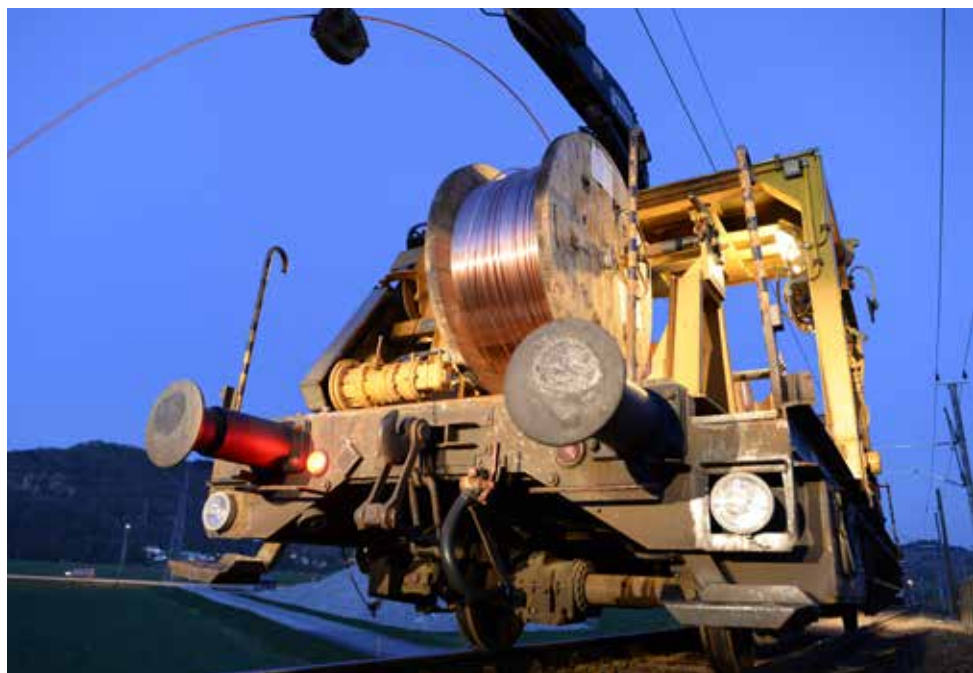
Når de aktuelle banestrekningene står ferdig elektrifisert, vil reisende og godstransportører få et langt bedre transporttilbud. Moderne persontog med bedre komfort, enklere av- og påstigning og dobbelt så mange sitteplasser som i dag. På Meråkerbanen kan godstransportørene kjøre både tyngre og lengre tog. Motorstøyen fra

elektriske tog blir betydelig mindre enn dieseldrevne. Reduksjon i klimagassutslipp som følge av elektrifiseringen er beregnet til om lag 9000 tonn CO2 ekvivalenter årlig (tallgrunnlag fra Jernbaneverket og NSB). Rundt 75% av reduksjonen skyldes overgang fra dieseldrevne til elektrisk drevne tog. Resterende 25% skyldes antatt overført trafikk fra bil og buss til tog. Årlig sparte klimagassutslipp som resultat av elektrifiseringen tilsvarer utslipp fra 4400 biler med årlig gjennomsnittlig kjørelengde, eller 233 000 ganger med bil tur/retur Trondheim-Steinkjer.

2015 og 2016 har vært viet planlegging. Bygging vil etter planen starte våren 2017. Prosjektet avsluttes innen 2023. I alt skal 200 km bane elektrifiseres i løpet av perioden.

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen innebærer en investering på ca. 3 milliarder kroner. Tiltaket er en del av Norsk Transport-plan (NTP) 2014-2023.





Hva skal bygges og hvordan?

Strømforsyningsanlegget på Trønder- og Meråkerbanen består av 10 meter høye stål-master påmontert strømførende ledninger. Mastene monteres på betongfundamenter som skal graves ned langs linja på hver ca 40. meter. På mastene monterer vi høyspentledninger som forsyner togene med strøm.

For å kunne forsyne togene med strøm, må det også bygges to «omformerstasjoner» – én på Eidum ved Hell og en på Heggeseget ved Steinkjer. Omformerne mottar strøm fra kraftselskaper og tilpasser strømmen til togenes behov.

Det er viktig at togene har tilgang på riktig strøm langs hele banestrekningen. Derfor skal det i tillegg til omformerne bygges en rekke mindre transformatorer. Disse plasseres i transformator-kiosker ved linja for hver 10. kilometer.

Anleggsarbeidet vil i all hovedsak foregå på Jernbanelinje og innenfor en avstand på 5 meter fra linja.

Strømforsyningsanlegget vil ha livsfarlig høyspenning – 15 000 volt. Det er derfor svært farlig å komme nær anlegget.

- ▶ 200 kilometer bane skal elektrifiseres
- ▶ 4700 master og fundamenter
- ▶ 690 000 m høyspentkabel
- ▶ 23 mindre transformatorer
- ▶ 2 omformerstasjoner

Omkjøringen Stavne-Leangen banen først ut

Stavne-Leangenbanen i Trondheim er en 5,5 km lang ikke-elektrifisert banestrekning som forbinder Dovrebanen med Nordlandsbanen utenom Trondheim sentralstasjon. Banen betegnes som en kuriositet i vår jernbanehistorie. Den ble påbegynt under 2. verdenskrig etter tysk initiativ og var tenkt som et alternativ i tilfelle sabotasjeaksjoner. Ved krigens slutt var den bare halvveis fullført, ikke minst fordi arbeidet med å sprengte den 2,8 km lange Tyholttunnelen var krevende. Banen er 5,8 km lang og ble åpnet først i 1957.

Lerkendal (åpnet 1988) er eneste holdeplass for passasjertrafikk.

Det er denne strekningen som blir elektrifisert først og vil slik være en velegnet testarena for de lengre strekningene som skal elektrifiseres senere.

Som elektrifisert blir banen viktig for å kunne avlaste trafikken på Trondheim stasjon, blant annet ved at godstog som skal videre nordover, kan kjøres utenfor sentrum. Banen vil dessuten være viktig som reserveløsning, dersom det skulle oppstå problemer med jernbanebruer i sentrum av Trondheim.

Tyhølttunnelen



Lerkendal stasjon





Binder Trøndelag sammen

Det er en ønsket utvikling å styrke togtrafikkens konkurransekraft ved og øke tilbudet på person- og godstrafikk på Trønderbanen.

Trønderbanen er opprinnelig et navn NSB tok i bruk på tidlig 1990-tall. Betegnelsen var et samlebegrep for lokaltogene rundt Trondheim, deriblant på strekningen Trondheim–Steinkjer. I dag brukes Trønderbanen på folkemunne om togene på strekningen mellom Støren og Steinkjer. Dovrebanen er elektrifisert tidligere. Likevel vil elektrifisering og andre forbedringstiltak på strekningen Trondheim–Steinkjer få positiv effekt også for reisende på strekningen sør for Trondheim, fordi trafikken på hele Trønderbanen vil kunne økes.

I tillegg til selve elektrifiseringen vil det bli gjort flere andre tiltak for å styrke Trønderbanens konkurransekraft. Ny bru og dobbeltspor på strekningen Hell–Værnes, ny Leangen stasjon, modernisering av stasjoner og holdeplasser og flere kryssingsspor er del av dette.

Når de to Trøndelagsfylkene nå slås sammen, vil en elektrifisert Trønderbane gi en mer slagkraftig transportløsning til beste for nye Trøndelag fylke.

Vi kobler oss på Sverige!

Meråkerbanen er den 74 km. lange strekningen mellom Hell og riksgrensen mot Sverige ved Storlien. Allerede i dag er banen elektrifisert fra Storlien stasjon og ned til norskegrensa, men det er aldri kjørt elektriske tog på denne strekningen.

Det er i dag noe persontrafikk, men meget begrenset godstrafikk på strekningen. Elektrifisering av Meråkerbanen vil gi et langt bedre togtilbud både for gods- og persontrafikk, som åpner store muligheter både for næringsliv og turisme

i begge land. Vi vil få en løsning med sammenhengende elektrisk bane fra Norge på Østlandet, via Sverige og inn i Norge gjennom Stjørdalen.

Meråkerbanen har delvis mye stigning. Dette har betydning for dieselforbruket og gir relativt sett høye CO₂ utslipp. En elektrifisert bane åpner for å kjøre tyngre og lengre tog med null utslipp av klimagasser, fordi elektriske lokomotiver er kraftigere enn dielsedrevne.





Slik vil elektrifiseringen foregå i tid fordelt
på de ulike banestrekningene



Ta gjerne kontakt dersom du har spørsmål om utbyggingen.



Bård Bjerkaker
Kommunikasjonsrådgiver
90067007
bard.bjerkaker@jbv.no



Brede Nermoen
Prosjektsjef
95989129
brede.nermoen@jbv.no

Opplag 400 eks.

www.jernbaneverket.no